

Grenzerfahrungen am Wasser. Drei europäische Kunst- und Kulturschiffe im Fokus

Vorgelegt von: Mathias Haunschmidt, BA

Betreut von: Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ phil. Amalia Barboza, Abteilung für Künstlerische Wissenspraktiken

Masterarbeit im Fach Medienkultur- und Kunsttheorien (MKKT) zur Erlangung des akademischen Grades Master of Arts (MA)

Kunstuniversität Linz

Linz, 2025

Abstract (de)

Vorliegende Arbeit versammelt Forschung und Auseinandersetzung mit den drei Kunst- und Kulturschiffen Eleonore in Linz, MS Stubnitz in Hamburg und Illutron in Kopenhagen.

Ausgehend von der Fragestellung, was die Faszination für diese Projekte am Wasser ist und wie diese funktionieren, wurden die Projekte in Deutschland und Dänemark für eine Feldforschung untersucht. Bei dem Projekt in Österreich wurde ich selbst Mitglied, was zu einer fortgesetzten und bislang andauernden Auseinandersetzung mit der Thematik führt.

Als Methodik wurde auf leitfadengestützte Interviews, Beobachtungen und aktive Teilnahme gesetzt, um herauszufinden, wo die jeweils spezifischen Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen den Projekten bestehen. Die erhobenen Daten wurden in drei Teilbereiche (Projektionsfläche Schiff und Wasser; Freiheit und Verantwortung; Wirken, Einfluss und Fortbestehen) gegliedert, um die Projekte in Bezug zueinander zu setzen.

Ergebnis der Untersuchung ist, dass durch die Schaffung und Aufrechterhaltung der Projekte stark aufgeladene Orte für die Mitglieder entstehen. Sie sind in hohem Maße soziale Orte, die als offene Experimentier- und Freiräume für Kunst, Kultur und soziales Miteinander fungieren.

Abstract (en)

This thesis brings together research and analysis on three art and culture ships: Eleonore in Linz, MS Stubnitz in Hamburg and Illutron in Copenhagen.

Starting from the question of what makes these water-based projects so fascinating and how they function, field research was conducted on the projects in Germany and Denmark. In Austria, I became a member of the project myself, leading to an ongoing and in-depth engagement with the subject.

The methodology included guided interviews, observations and active participation in order to find out where the specific differences and similarities between the projects lie. The collected data was categorized in three sub-areas (projection surface ship and water; freedom and responsibility; impact, influence and continuity) in order to relate the projects to each other.

The result of the study is that the creation and maintenance of the projects create highly charged places for the members. To a large extent, they are social places that function as open spaces for experimentation and freedom for art, culture and social interaction.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Masterarbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und die wörtlich oder sinngemäß entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Die vorliegende Masterarbeit ist mit dem elektronisch übermittelten Textdokument identisch.

Mathias Haunschmidt

Linz, März 2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	5
2.	Forschungsfragen und Forschungsstand	7
2.1.	Definition Kunst- und Kulturschiff. Abgrenzung zu anderen Booten und Schiffen	9
2.2.	Zur Auswahl der Schiffe: Warum gerade diese drei?	10
2.3.	Forschungsdesign	12
2.4.	Feldforschung, teilnehmende Beobachtung, Interviews	14
2.5.	Reflexion über eigene Rolle in Feldforschung und Bias	17
3.	Das Messschiff Eleonore – Geschichte.....	18
3.1.	Ausweg aus der Informationsfalle <i>oder</i> „Eine schöne Spinnerei“	22
4.	MS Stubnitz	25
4.1.	„Das Schiff das Menschen frisst“	29
5.	Illutron – Geschichte	31
5.1.	„Staying curious“	36
6.	Interviews.....	37
6.1.	Gegenüberstellung der einzelnen Interviews nach thematischen Schwerpunkten.....	38
6.2.	Thema A – Projektionsfläche Schiff und Wasser	39
6.3.	Thema B – Freiheit und Verantwortung.....	52
6.4.	Thema C – Wirken, Einfluss und Fortbestehen	68
7.	Conclusio – in Bewegung bleiben.....	83
8.	Literaturverzeichnis	88

1. Einleitung

Man könnte sagen, dass diese Arbeit bereits im Oktober 2022 ihren Anfang nahm, als ich begann, die Intermediären Labors an der Kunstuniversität Linz bei Leo Schatzl zu besuchen. Oder als mein damaliger Mitbewohner David Kapl im März 2022 mit der Vorbereitung und Forschungsreise für sein Diplom begann, einer künstlerischen Auseinandersetzung über Wasserwege, die ihn von Rotterdam nach Linz führte,¹ und ich begann mich für Wasser als künstlerisches Medium mehr und mehr zu interessieren. Oder aber auch mit der Renovierung und Instandsetzung eines alten Fischereibootes ab Februar 2023, im Rahmen besagter Lehrveranstaltungen von Schatzl, das wir, eine Gruppe von ca. 20 Studierenden aus unterschiedlichen Abteilungen der Kunstuni Linz, nach erfolgter Wasserung auf den Namen *Das Niveau* tauften.² Davon ausgehend erprobten wir neue Wege im, am und um das Wasser. Denn dann war ich bereits selbst dort und ich merkte und begriff, welche Faszination dieses Element und Medium auf mich ausübte und wie gern ich am und ums Wasser war. Davon ausgehend entwickelte ich vorliegende Masterarbeit.

Beispiele für die Faszination von Wasser auf Menschen bzw. dem Wunsch Raum zu erweitern und somit die *final frontier* immer weiter zu verschieben, sowie die dazugehörigen Vehikel, Schiffe, Boote, Schwimmkörper etc. finden sich in Populär- und Alltagskultur zur Genüge. Vom Floss der Medusa über Schiffsmetaphern³, der Meuterei auf der Bounty, Schiffen als Projektionsflächen für Sehnsucht nach Ferne und Weite, dem Raumschiff Enterprise, bis zur Analogie der Welt als Raumschiff auf dem die Menschheit durch das All reist. In all diesen Beispielen fungiert das Vehikel Schiff als Container, um zu reisen und Neues und Unbekanntes zu erforschen und zu entdecken.

Auch in der philosophischen Ideengeschichte findet sich das Schiff als stark aufgeladenes Objekt wieder. Foucault skizziert eine Theorie der heterotopischen Räume; die zugleich außerhalb der normalen gesellschaftlichen Ordnung stehen und sie dennoch widerspiegeln. Diese folgen eigenen Regeln und ermöglichen alternative Ordnungen, als Beispiele führt er Gefängnisse, Gärten, Theater, Friedhöfe oder Jahrmärkte an, um sich am Schluss dem Schiff zuzuwenden.

¹ Siehe David Kapl, *In Search of New Rivers*, Diplomarbeit Kunstuniversität Linz 2023, abrufbar unter: <https://phaidra.kunstuni-linz.at/view/o:3291> (zuletzt abgerufen am 4. März 2024)

² Siehe dazu: <https://www.kunstuni-linz.at/universitaet/organisation/institute/bildende-kunst-und-kulturwissenschaften/experimentellenbspgestaltung/aktuelles-rueckblicke/news/das-niveau-verlaesst-den-sicheren-hafen> (zuletzt abgerufen am 5. Juli 2024)

³ Eine kleine Auswahl: Schiffbruch erleiden; Wir sitzen alle im selben Boot; Das Schiff schaukeln; Wer das Schiff baut, muss auch an den Sturm denken; Ein Schiff ohne Ruder ist wie ein Mensch ohne Ziel.

Es gilt ihm als die Heterotopie schlechthin, da es mehrere Deutungen vereint: Mobilität ohne festen Grund, starke symbolische Aufladung mit Abenteuer und Freiheit, bei gleichzeitig strenger hierarchischer Ordnung.⁴ Ebenso verweist Hans Blumenberg auf das Schiff als Sinnbild der menschlichen Auseinandersetzung mit Unsicherheit und Risiko, die in der Entdeckung und Beherrschung des Unbekannten begründet liegt.⁵

Ein Boot oder Schiff kann aber auch als Schwimmkörper, ‚Auftriebsprothese‘, Fahrzeug/Transportmittel, Medium/Informationsträger, Labor, Kunstobjekt, soziale Skulptur, Mikrosphäre, absolute (mobile) Insel (Sloterdijk), als autonomer Ort, Freiraum (Freistaat), als Heterotopie (Foucault), als Utopie Modell dienen.⁶ Schiffe üben also eine gewisse Faszination auf Menschen aus. Sie verkörpern nicht nur die physische Möglichkeit des Reisens, sondern auch eine symbolische Ebene: die Auseinandersetzung, Verschiebung und Erweiterung von Grenzen, Möglichkeiten und Perspektiven. Schiffe üben eine anhaltende Faszination aus, die in ihrer vielschichtigen und engen Verknüpfung mit dem Medium Wasser begründet liegen. Wasser selbst ist dabei eine elementare Voraussetzung, als unkontrollierbare, aber zugleich verbindende Kraft, die den Raum erweitert und neue Horizonte eröffnet. Schiffe sind dabei die Möglichkeitsräume um diese Sehnsüchte, Wünsche und Faszinationen realisieren oder ihnen zumindest möglichst nahe kommen zu können. In künstlerischen und kulturellen Kontexten spielt das Schiff daher eine prominente Rolle, um neue Wege zu gehen und zu experimentieren.

In vorliegender Arbeit wird dieser Sehnsucht anhand dreier im Großraum Europa liegender Kunst- bzw. Kulturschiffe nachgegangen. Dem Messschiff Eleonore, einer schwimmenden Anlage, die im Linzer Industriegebiet von einem Verein vornehmlich als Labor und Unterkunft sowie Atelier für ein Artist in Residency (A.I.R.) Programm betrieben wird. Die MS Stubnitz in Hamburg, ein nach wie vor hochseetaugliches, ehemaliges DDR-Fischereischiff, das von einem Verein als Club und Kulturträger genutzt wird. Und Illutron in Kopenhagen, ein ehemaliger Industriekahn, der von einem Verein als kollaboratives Studio für interaktive Kunst und kulturelle Veranstaltungen bespielt wird.

⁴ Vgl. Foucault 1992. Das Schiff ist zugleich das „größte Instrument der wirtschaftlichen Entwicklung gewesen [ist] (nicht davon spreche ich heute), sondern auch das größte Imaginationsarsenal“ (S. 46).

⁵ Vgl. Blumenberg 1997, Bd. 1263 Hans Blumenberg hat sich darin ausführlich mit Geschichte, Metaphorik und Mystik der Schifffahrt als ‚Grenzverletzung‘ sowie dem Schiffbruch beschäftigt.

⁶ Diese Aufzählung stammt von Leo Schatzl, dem an dieser Stelle herzlich dafür gedankt sei, mich in eine andere Bewegung gebracht zu haben.

Ich habe die beiden letztgenannten Projekte besucht und dort jeweils 10 Tage an Bord geforscht, gelebt, mitgearbeitet und mit den Betreibenden Interviews geführt, um herauszufinden, was diese besonderen Orte ausmacht.

Beim Messschiff Eleonore fand die Forschung anders statt, da sie in meiner unmittelbaren Heimatstadt Linz liegt. Viele der Akteur*innen dort kannte ich bereits und auch das *Niveau* Bootsprojekt fand dort seinen aktuellen Liegeplatz, so kam ich auch mit diesem Projekt in nähere Verbindung, bis ich schließlich im März 2024 selbst Mitglied des Vereins wurde. Mittlerweile bin ich also auch persönlich mit solch einem Schiffsprojekt enger verbunden. Die Vor- und Nachteile dieser Rolle werden in Kapitel 2.4. beleuchtet.

Zuerst werde ich eine Übersicht über Rahmenbedingungen der Forschungsarbeit geben, anschließend einen Einblick in die jeweiligen Projekte und die dahinter stehenden Überlegungen die zur Gründung führten, um abschließend die Interviews von den Betreibenden noch gegenüberzustellen.

2. Forschungsfragen und Forschungsstand

Eine meiner vielen Vermutungen war, dass sich an solchen Grenzorten, zwischen Land und Wasser, auch durch die oftmals relative Abgeschlossenheit, neue Formen von Kunst und Kultur entwickeln können. Diese Schiffe dienen daher sowohl als Rückzugsorte als auch Inkubatoren. Daraus entstanden weitere Fragen: wie funktionieren diese Projekte, haben sie eine eigene Logik und was passiert dort? Zu Beginn ging ich davon aus, dass diese Schiffe widerständig per se seien, dann Orte der Freiheit, ohne je überlegt zu haben, *worin* oder *wogegen* ihr Widerstand bestehen sollte und auch ohne Widerstand oder Freiheit definiert zu haben. Später ging ich dazu über, sie als Inseln zu betrachten, Grenzorte, Heterotopien im Sinne Foucaults, die entkoppelt von den ‚normalen‘ Gegebenheiten an Land waren, aber dennoch immer wieder Impulse dorthin zurückschicken, sie eben als Inkubatoren für Neues dienen. Schlussendlich war es einfach mein Drang wissen zu wollen, was an diesen Orten passiert, wie sich diese Gemeinschaften organisieren, was sie tun, warum sie tun, was sie tun und wie sie das tun. Was macht die einzelnen Projekte aus? Wodurch unterscheiden sie sich von anderen Kunst- oder Kulturräumen? Nur dadurch, dass sie auf dem Wasser sind, verändert das Element Wasser Dinge schon so grundlegend? Die Vermutung liegt nahe, dass das Wasser, das Auf-dem-Wasser-sein, etwas mit ihnen macht. Die Frage ist, was? Ist es Abgeschlossenheit? Macht das etwas mit ihnen als sozialen Räumen? Schafft der beengte Raum des Schiffs eine andere soziale Dynamik?

Die Arbeit setzt sich somit mit der Realität dieser verschiedenen Kunst- und Kulturschiffen auseinander und geht den Fragen nach, was diese Schiffe bzw. Orte ausmacht. Was also ihre Essenz ist und setzt sich auch mit der Frage der Aufrechterhaltung solcher Orte auseinander. Denn bereits zu Beginn der Recherche war klar, dass diese Projekte aus verschiedenen Gründen, wie rechtlichen bzw. legalen, monetären, gruppendynamischen und/oder städteplanerischen/entwicklungstechnischen Veränderungen und Gegebenheiten unter Druck stehen.

Zu Beginn der Recherche konnte ich weder dezidierte wissenschaftliche Auseinandersetzungen mit Kunst- und Kulturschiffen im Allgemeinen oder zu ihrer Rolle als widerständige Orte, noch längere Abhandlungen, Beiträge oder ähnliches zu einem der drei spezifischen Schiffe finden, was sich im Laufe der Auseinandersetzung jedoch änderte. Ebenso scheint es, dass bislang keine oder kaum allgemein wissenschaftliche Forschung zu Kunst- und Kulturschiffen existiert, noch scheinen diese Schiffe auf ihre konkreten Funktionen als Katalysatoren für lokale soziale, künstlerische oder kulturelle Prozesse untersucht worden zu sein. Es kann jedoch sein, dass es lokale Berichte gibt, beispielsweise von Kulturabteilungen der jeweiligen Städte. Es könnte daher für eine fortgesetzte und noch tiefergehende Recherche auch lohnend sein, diese Archive zu konsultieren. Es gibt über die jeweiligen Schiffe jedoch Homepages und Internetadressen, auf denen ich vor meiner Reise ausgiebig recherchierte.

Von einem Vereinsmitglied der Eleonore erhielt ich aber den Hinweis auf die Masterarbeit von Marie Polakova mit dem Titel *Art & Culture On Ships, Rivers and Seas*. Sie beschäftigt sich darin eingehend mit Kunst und Kultur in der Umgebung von Schiffen und Gewässern, kombiniert und erweitert diese Studie mit ihrer eigenen künstlerischen Arbeit. Ausgehend von einem *Artist in Residency* Aufenthalt auf der Eleonore, wohnte sie schließlich selbst mehr als ein Jahr dort.⁷

Polakova schreibt schon 2016 vom Fehlen akademischer Ressourcen und mangelnder Forschung zu künstlerischen und kulturellen Praktiken im Kontext des Wassers.⁸ Für sie war damals schon klar, dass Kunst am oder auf dem Wasser auch eine Entwicklung ist, die sich in Kontext zu Klimawandel und steigenden Meeresspiegeln setzen lässt. Demnach kann man gegen Wasser nicht kämpfen, sondern nur damit lernen zu leben. Ein Prozess, den gerade auch Kunst anstoßen kann, wie sie meint.⁹ Ich sehe meine Arbeit daher auch in einer Art Linie oder

⁷ Polakova 2016.

⁸ Ebd. S. 10 und 70.

⁹ Ebd. S. 6 und 129.

Folge von Polakovas, geschrieben aber mit der Intention, der Frage nachzugehen, was diese Orte per se ausmacht.

Gab Polakova einen breiten Überblick über verschiedene Kunstschiffe und steht in ihrer Arbeit ihre eigene künstlerische Praxis und Auseinandersetzung auf dem Messschiff Eleonore, sowie davon ausgehend ihre weitere künstlerische Forschung in Bezug zu Wasser, im Fokus, –

[...] this Master Thesis is focused at art and cultural practices, which embrace water or water environment as an active participating element. Where the artist and audience is required to immerse in this environment, metaphorically or even literally.¹⁰

– unternehme ich in vorliegender Arbeit einen tiefen inhaltlichen Blick auf die Räume und Möglichkeiten, die diese Schiffe bieten. Beide Arbeiten haben aber einen ähnlichen Zugang, den der qualitativen Datenerhebung und der teilnehmenden Beobachtung.

2.1. Definition Kunst- und Kulturschiff. Abgrenzung zu anderen Booten und Schiffen

Die von mir gewählte Bezeichnung der drei ausgewählten Schiffe als Kunst- und Kulturschiffe ist nicht unproblematisch, da sie nicht trennscharf ist und die untersuchten Schiffe in ihrer Art jeweils unterschiedlich sind. Sie ist jedoch notwendig, um eine Abgrenzung zu anders kulturell, künstlerisch oder ökonomisch genutzten Schiffen, wie Hotel-, Galerie-, Museums-, Ausflugs-, Vergnügungs- oder Transportschiffen vorzunehmen. Beispielsweise gibt es unter dem Begriff des *Kunstschiffs* einige Schiffe die darunter fallen würden, die aber nicht Gegenstand vorliegender Untersuchung sind, da ihr Hauptzweck zumeist ein kommerzieller ist. Das sind Schiffe wie bspw. die *Oesterreich*, ein Motorschiff am Bodensee, für das unter dem Titel *KUNST.SCHIFF* Arbeiten von Künstler*innen gefertigt wurden.¹¹ Die *Arte Noah*, ein ehemaliges Frachtschiff, das vom Kunstverein Würzburg als Galerie betrieben wird.¹² Ebenso das in Linz liegende *Salonschiff Fräulein Florentine*, das neben einem Gastronomiebetrieb auch regelmäßig ein diverses Kulturprogramm mit Ausstellungen, Konzerten, Lesungen, Theateraufführungen uvm. beherbergt.¹³ Der Hauptfokus liegt aber hier auf dem Gastronomiekonzept. Die

¹⁰ Ebd. S. 15.

¹¹ Für nähere Informationen dazu siehe: <https://www.hs-bodensee.eu/unsere-schiffe/oesterreich/kunstschiff> (zuletzt abgerufen am 26.03.2024)

¹² Für nähere Informationen dazu siehe: <https://www.kunstverein-wuerzburg.de/arte-noah/> (zuletzt abgerufen am 26.03.2024)

¹³ Für nähere Informationen dazu siehe: <https://firl-florentine.at/> (zuletzt abgerufen am 15. Jänner 2025)

aufgezählten Schiffe befinden sich, meiner Wahrnehmung nach, daher nicht in der eingangs angenommenen Abgeschlossenheit, Rolle als widerständige oder abgegrenzte Orte oder nahmen eine Rolle als Inkubatoren für neue Formen von Kunst und Kultur ein.

Die ausgewählten Schiffe werden im weiteren Verlauf ebenfalls als ‚Projekte‘ bezeichnet. Einerseits, um auf ihren un abgeschlossenen Charakter hinzuweisen, andererseits weil sie sich oftmals selbst unterschiedlich bezeichnen, bzw. keine Schiffe mehr im definitiven Sinn sind. Einzig die MS Stubnitz ist ein funktionsfähiges hochseegängiges Schiff und unterliegt so einer anderen Gesetzgebung als Gebäude, was bspw. Fluchtwege betrifft. Das Messschiff Eleonore wird zwar als Kunstschiff bezeichnet und auch auf der Homepage als solches ausgewiesen, ist aber kein Schiff im rechtlichen Sinne mehr, sondern eine schwimmende Anlage, die fest am Ufer verankert ist: es schwimmt zwar, kann aber nicht mehr bewegt werden.¹⁴ Illutron ist eine ehemalige Industriebarge, die ursprünglich zum Ausbaggern der Fahrrinnen in Häfen genutzt wurde, verfügte aber auch nie über einen eigenen Antrieb, sondern wurde von einem Schleppboot zu seinen Einsatzorten gezogen.¹⁵ Dennoch wird zu einer Vereinfachung der Beschreibungen immer wieder der Terminus ‚Schiff‘ für die Projekte verwendet.

2.2. Zur Auswahl der Schiffe: Warum gerade diese drei?

Man hätte wohl auch ein Dutzend andere Schiffe und deren Projekte auswählen und beforschen können. So listet Polakova am Ende ihrer Arbeit 43 weltweite(!) künstlerische und kulturelle Projekte auf, die direkt oder indirekt mit dem Medium Wasser in Verbindung stehen oder um Wasser als Medium angesiedelt sind. Sie stellt diese jeweils auf einer A4 Seite vor und kategorisierte sie in: Landscape Theatre, Adventure Performance/Performance, Experimental Adventure, Maritime Media Art, Social Sculptures und Events & Venues. Unter diesen 43 Projekten findet sich auch eine Vielzahl an Projekten die auf/mit Schiffen, Booten oder Schwimmkörpern stattfinden und eben auch die drei Projekte Eleonore (Social Sculpture), Stubnitz (Events & Venues) und Illutron (Maritime Media Art).¹⁶ Es wäre also auch möglich gewesen, gänzlich andere Projekte in meinen Fokus zu stellen. Zu Beginn war das auch mein Plan – von Illutron erfuhr ich über ein Mitglied der Eleonore und erst später aus Polakovas Arbeit – ich fand ein

¹⁴ Siehe dazu § 2, Abs. 14 und 19 in Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Wasserstraßengesetz, Fassung vom 22.02.2023 2023.

¹⁵ Siehe dazu Website Illutron.dk, About, History, abrufbar unter: <https://www.illutron.dk/about/history> (zuletzt abgerufen am 15. Jänner 2025).

¹⁶ Siehe Polakova 2016, S. 69-127.

Projekt in der Nähe von London, LV21, das auch nicht in Polakovas Liste aufschien. Ein ehemaliges Feuerschiff,¹⁷ das heute von einem Paar als Kultureinrichtung geführt wird.¹⁸ Dort war ein Forschungsaufenthalt, wie von mir angedacht, jedoch nicht möglich. Das Projekt befand sich kurz vor einer größeren Renovierung und Änderung des Liegeplatzes, wobei aber noch nicht absehbar war, wann dies passieren sollte, was eine konkrete Planung erschwerte und sich nicht mit meinem Zeitplan vereinbaren ließ. Ebenso begann ich Projekte außerhalb Europas nach einigen Überlegungen auszuschließen, zu weit erschien mir die Reise, zu kurzfristig die Dauer des Aufenthalts. Ich merkte auch, dass es schwierig war für mein Forschungsvorhaben Zugang zu den Projekten zu finden und ich bekam das Gefühl, dass bereits vorab ein gewisses Vertrauensverhältnis bestehen musste. Mein Plan sah vor jeweils zehn Tage auf den Schiffen zu verbringen, was bedeutete, dass ich für diese Zeit vor Ort in die Communitys eintauchte. Auch das wird in der Qualitativen Sozialforschung immer wieder betont: es kann durchaus schwierig sein Zugang zum ‚Feld‘ zu bekommen. In meinem Fall half es in den Anschreiben als ersten Ausgangspunkt meines Forschungsvorhabens die Eleonore und meine Mitgliedschaft dort zu nennen. Ich bekam, so meine Vermutung, dadurch einen Vertrauensvorschuss.

Über eine befreundete Künstlerin und Kulturarbeiterin, die 2023 selbst einen Monat auf der Stubnitz verbrachte, wurde ich auf dieses Projekt aufmerksam. Ebenso gibt es zwischen den Stubnitz und Eleonore eine bereits länger andauernde Verbindung, siehe die Kapitel zur Geschichte von Eleonore und Stubnitz. Ähnlich verhielt es sich mit Illutron, auch hier bestanden bereits Verbindungen, sowohl zu Eleonore als auch Stubnitz. Was ich aber erst vor Ort in Kopenhagen erfuhr, als ich eine handgeschriebenen Dankesnotiz von zwei Mitgliedern der Stubnitz fand, die 2023 das Projekt besucht hatten. In Gesprächen vor Ort der Projekte wurde mir mehr und mehr über diese Verbindungen klar. Auch Polakova hatte beide Projekte besucht und ein Mitglied Illutrons verbrachte anschließend einen Residency auf der Eleonore.

Ich beschloss die Eingrenzung des Untersuchungsgegenstandes daher auf diese drei Schiffe. Drei schien mir eine repräsentative Zahl zu sein, zwei wäre nur ein Abgleich zueinander geworden, bei drei ließen sich schon stärkere belastbare Hypothesen schaffen. Ich beschränkte

¹⁷ Ähnlich einem Leuchtturm gibt ein Feuerschiff ein visuelles Signal ab, um Distanzen zu schiff- bzw. nicht schiffbaren Stellen zu kennzeichnen. Feuerschiffe wurden dort eingesetzt, wo es nicht möglich oder sinnvoll war, Leuchttürme zu errichten.

¹⁸ Für nähere Informationen dazu siehe: <https://lv21.co.uk> (zuletzt abgerufen 15. Jänner 2025).

mich auf Europa, da für außerhalb nicht genügend Zeit und Ressourcen im Rahmen der Masterarbeit vorhanden waren. Obwohl Verbindungen zwischen den drei Projekten existieren, hat doch jedes einen eigenen Fokus, wie auch aus Polakovas Klassifizierung ersichtlich.

Durch die Streuung auf drei unterschiedliche Projekte soll eine zu einseitige Konzentration auf einen Typus von Kunst- bzw. Kulturschiff vorgebeugt und eine breitere Conclusio gewährleistet werden.

2.3.Forschungsdesign

An dieser Stelle soll bereits auf einen etwaigen Interessenskonflikt hingewiesen werden: Ich bin seit Herbst 2023 selbst mit dem Projekt Eleonore verbunden und beteilige mich seit März 2024 aktiv bei Pflege, Instandhaltung, Kuration und Bespielung des Projekts Eleonore. Ich bin mir bewusst, dass meine persönliche Nähe zu diesem Projekt meine Wahrnehmung und Unvoreingenommenheit beeinflusst, insbesondere durch die möglichen Tendenzen, das Projekt zu unkritisch zu sehen oder zu idealisieren. Dennoch bemühe ich mich, diese Nähe kritisch zu reflektieren und ausreichend Distanz zu wahren, um meine Forschung ausgewogen und qualifiziert zu gestalten. Im Gegenteil erwies sich dieses Naheverhältnis bislang als positiv, da ich aus diesem Umfeld Tipps und Informationen zu möglichen Gesprächspartner*innen und weiteren Kunstschiffen bekam. Zusätzlich erwiesen sich, wie bereits ausgeführt, Nennung und persönliche Verbindung zur Eleonore in den Anschreiben an Stubnitz und Illutron als ‚Türöffner‘, da es immer wieder zu Austausch, Kooperationen, Besuchen unter den Projektmitgliedern kam, es dadurch einen Grad an Vernetzung und Vertrauen untereinander gibt und ich so leichter Zugang zu ihnen bekam.

Meinen Forschungsansatz und die dazu gewählten Methodiken zur Datengewinnung gliederte ich in mehrere Parts:

Feldforschung mit teilnehmender Beobachtung. Ich verbrachte einen begrenzten Zeitraum, jeweils 10 Tage, bei den Projekten außerhalb Linz', was eine aktive Teilnahme an den Projekten vorsah. Durch mein Vorort-Sein konnte ich einen Einblick in die sozialen Dynamiken und aktuellen Problemstellungen der Projekte gewinnen, die wiederum in die Interviews eingearbeitet wurden.

Gegen Ende meines Aufenthaltes führte ich anhand eines Fragebogens Interviews mit den Projektmitgliedern durch. In den Interviews wurde auf die von mir aktuelle wahrgenommene Situ-

ation des Projekts, sowie auf das spezifische Wissen der Interviewpartner*innen bewusst eingegangen. So wussten manche über gewisse Bereiche mehr und über manche weniger, anhand dessen ich meine Interviewfragen adaptierte. Der Leitfaden nach dem die Betreibenden der Schiffe interviewt wurden, war im Grundkonzept immer derselbe, die ‚Bausteine‘ dazu finden sich im folgenden Kapitel.

Vor den Aufenthalten betrieb ich Recherche, bei der ich die Homepages der jeweiligen Projekte durchsuchte, sowie in Datenbanken, Suchmaschinen und Bibliotheksverbundkatalogen nach wissenschaftlichen Beiträgen zu den jeweiligen Projekten suchte. Letztere erwies sich meistens jedoch als mäßig erfolgreich. In Gesprächen vor Ort wurde ich aber immer wieder auf Dokumente und Artikel hingewiesen, die für meine Forschung von Interesse sein könnten, was ich dankbar aufnahm. So wurde ich im Fall Illutrons vor allem auf die Arbeiten von Mads Hoby aufmerksam gemacht, der sich als Mitglied des Vereins auch wissenschaftlich damit auseinandersetzte.

Für die Untersuchung des Projekts der Eleonore war der Fall anders gelagert, hier konnte ich auch ‚stationär‘ auf einen beständigen Austausch mit Projektmitgliedern zurückgreifen und Nachfragen stellen, wodurch sich nach und nach ein komplexes Bild über das Projekt abzeichnete. Diese Nähe erschwerte aber rückblickend die wissenschaftliche Erforschung des Projekts, vor allem in Hinblick auf die Interviews, weil ich zu ‚nahe‘ an den handelnden Personen war. Dies spiegelt sich in der Anzahl und der Art und Weise der geführten Interviews wider. Eine der ehemals treibenden Kräfte hinter dem Projekt, Franz ‚Xav‘ Xaver war für ein Interview gar nicht greifbar und lediglich drei Personen erklärten sich zu Interviews bereit. Die geführten Interviews gestalteten sich dann auch aufgrund des Naheverhältnis teilweise schwierig. Dafür konnte ich bei diesem Projekt auf die mit Abstand meisten Quellen zurückgreifen, die umfangreich zu den Aktivitäten rund um die Eleonore publiziert wurden. Ebenso konnte ich den Forschungszeitraum für die Eleonore ausdehnen, da ich dort selbst tätig bin und nicht auf temporäre Aufenthalte angewiesen war.

Zusammengefasst betrieb ich eine praxisbasierte kulturwissenschaftliche Forschung mit starkem Fokus auf ethnografische und teilnehmende Beobachtung, die durch Interviews ergänzt wurde. Durch die persönliche Einbindung und andauernde Reflexion versuchte ich die Bedeutung der untersuchten Projekte als kulturelle, soziale und künstlerische Räume zu verstehen und darzustellen. Nachfolgend noch zu den methodischen Herausforderungen dieser Vorgehensweise.

2.4. Feldforschung, teilnehmende Beobachtung, Interviews

Die vorliegende Forschung stützt sich auf die Methodik der teilnehmenden Beobachtung sowie auf Interviews mit den Betreiber*innen dreier Kunst- und Kulturschiffe. Diese Ansätze boten die Möglichkeit, die spezifische Dynamik der Projekte besser verstehen und analysieren zu können. In der Vorbereitung auf die Interviews wurde vor allem mit Beiträgen aus dem Titel *Qualitative Sozialforschung – Ein Reader* und den darin enthaltenen Beiträgen gearbeitet. Die teilnehmende Beobachtung erlaubt es, soziale Wirklichkeiten „von innen heraus“ zu verstehen, wie Flick, Kardoff und Steinke hervorheben. Ziel ist es, nicht nur Abläufe und Strukturen zu dokumentieren, sondern auch die Deutungsmuster der Beteiligten sichtbar zu machen.¹⁹ Eine Schwierigkeit der ethnographischen Forschung ergibt sich durch das Ineinander-Fallen von Protokollant*in und darauffolgend Autor*in, dies führe

unmittelbar zur der erkenntnistheoretischen Frage nach dem Verhältnis von Text und „Realität“ und in die ungeliebte Debatte um die Unterschiede bzw. Gemeinsamkeiten zwischen Alltag, Wissenschaft, Literatur, zwischen Fiktion und Realität, zwischen Analyse und Phantasie bzw. der Rolle des Autors und seiner Subjektivität.²⁰

Aus diesem Dilemma gibt es aber keinen Ausweg, so Lüders weiter, es überbleibt den Forschenden selbst welche Informationen sie auswählen. Dieser Schwierigkeit sah ich mich vor allem in der Auswertung der Interviews gegenüber, da ich durch eine zu große Themenauswahl eine Vielzahl an Informationen bekam, die ich in einer einzelnen Arbeit gar nicht unterbringen konnte und auch bemerkte, wie ich begann Informationen nach der ‚Nutzbarkeit‘ für das zukünftige Projekt in Linz zu bewerten.

Ähnliches zur Rolle der Forschenden merkt auch Honer an, wenn sie dieses Changieren zwischen den Realitäten, der eigenen und der ‚fremden‘, die die Ethnographie darstellt, als „professionelle Schizophrenie“ und pointiertes „Springen“ zwischen den Sub-Sinnwelten bezeichnet.²¹ Die Forschenden nehmen temporär, so Honer, eine Randstellung innerhalb der untersuchten Gemeinschaft ein, sie sind *marginal man* denen in den beforschten Gruppen *strange handler* gegenüberstehen. Auch in den untersuchten Gemeinschaften wurde ich durch die jeweiligen *strange handler* der Gruppe begrüßt und in das Projekt eingeführt. Erst über sie bekam ich überhaupt Zugang zu den Gruppen, sie stellten mich und mein Forschungsprojekt vor und ermöglichten mir Kontakte mit Gruppenmitgliedern, die zu Interviews bereit waren. Bei Illutron

¹⁹ Flick/Kardorff/Steinke 2007, S. 14

²⁰ Lüders 2007, S. 398.

²¹ Vgl. Honer 2007, S. 202.

und Stubnitz waren es auch die *strange handler* die einen kritisch reflektierten Blick auf ihr eigenes Projekt hatten. Kritisch insofern, dass sie die sozialen Dynamiken und das Projekt auf einer Metaebene reflektierten konnten.

Neben der teilnehmenden Beobachtung kamen leitfadengestützte Interviews als zentrale Methode der Datenerhebung zum Einsatz. Hermanns beschreibt das Interview als ein „Drama“, in dem alle Beteiligten Rollen übernehmen und diese situativ anpassen. Aus seiner Sicht ergeben sich mehrere zentrale Problemstellungen, von denen eine für meine Interviewsituation besonders ins Gewicht fällt, wenn Forschende Angehörige einer Gruppe interviewen, der sie selbst angehören. Wenn beispielsweise ein Student der sozialen Arbeit eine Sozialarbeiterin interviewen würde. Es kann hierbei Probleme geben, sich in die Rolle des Fremden zu versetzen. Als Beispiel gilt ihm ein Nachfragen nach Erläuterung bzw. Bedeutung von Fachbegriffen, dies setze die Interviewer*in dem Verdacht aus, keine Ahnung vom Fach zu haben. Dies führt im Umkehrschluss zum Schonverhalten der Interviewer*in um die eigene Rolle nicht zu beschädigen und als inkompetent/unwissend zu gelten. Sein nüchternes Resümee lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: das Interview verlangt von allen Beteiligten viel soziale Kompetenz.²²

All dies floss in die Gestaltung des Leitfadens für die Interviewführung ein. Besonders herausfordernd war also der Umstand, dass ich als Interviewer selbst Teil einer Gemeinschaft war, die ich untersuchte. Dies wird deutlich, wenn ich in den Interviews beginne, Sätze der Interviewten zu vollenden und so auf sie einwirke, weil ich bereits glaubte zu ahnen, worauf sie hinauswollten. Weiters erschwerte diese Nähe vor allem bei Interviews zum Projekt Eleonore, die Rolle des Fremden einzunehmen und eine möglichst ‚objektive‘ Sichtweise darauf zu haben. Das bereits bestehende freundschaftliche Verhältnis mit den Interviewten, führte hier dazu, dass ich versuchte durch übertriebenen Ernst Objektivität, Neutralität und Distanz herzustellen, was mich vor allem einer Lächerlichkeit preisgab oder aber die Distanzlosigkeiten führte zu ausufernden ‚philosophischen‘ Gesprächen in denen wir uns immer wieder in Allgemeinbetrachtungen und Nebenschauplätzen verzettelten.

Der Leitfaden nach dem die Projektmitglieder interviewt wurden, war im Grundkonzept immer derselbe und bestand aus folgenden Bausteinen: Geschichte des Projekts, Gegenwart des Projekts, Schiff als Plattform (Die Rolle des Schiffs für künstlerische Experimente, Nutzung des Schiffs als kultureller Raum), Bedeutung und Einfluss des Projekts, Probleme und Herausfor-

²² Vgl. Hermanns 2007.

derungen, Community und Partizipation (Partnerschaften, Kooperationen, Kollaborative Prozesse und Zusammenarbeit), Rechtliche Rahmenbedingungen, Internes Management, Zukunft des Projekts, Abschluss: Offene Fragen, Reflexion des Gesprächs.

Zusammengefasst ist mein Methodenset nicht frei von Spannungen, insbesondere in Bezug auf die Rolle des Forschenden. Daraus ergaben sich mehrere Herausforderungen.

- Schwierigkeit der Forschungssituation zwischen Einbindung und Distanz: man muss involviert werden, was aber das Gebot der Distanz unterminiert. Man wird aber gewissermaßen *native* auf einem Schiff, denn hier muss jede*r immer interagieren und Verantwortung tragen.
- Interviews nicht nur zum Abfragen von Fakten, sondern auch vertrauensvolle Gespräche über persönliche Verstrickungen mit dem Projekt. Wiederum Schwierigkeit des ‚professionellen‘ Distanziert-Seins
- Schwierig Zugang zu finden, manchmal leichter, manchmal schwieriger. Behutsam umgehen mit dem entgegengebrachten Vertrauen?
- Unterscheidung: Was ist relevant für mein Forschungsvorhaben, was nicht?

Dennoch erschien es mir als probates Mittel, um die Forschungsfrage nach dem Wesen dieser Orte beantworten zu können, diese Orte selbst zu sehen und vor Ort zu sein. Polakova nannte das „being where the action is.“²³ Auch in der Literatur wird anerkannt, dass bei der teilnehmenden Beobachtung die Frage der distanzierten Beobachtung nicht gegeben ist, vielmehr gelte Folgendes:

Alle ergiebigen Ethnographien basieren auf entwickelten, vertrauensvollen Beziehungen und gelebter Teilnahme, aus denen meistens vielfältige Mischungsverhältnisse, heikle Balancen zwischen Nähe und Distanz, zwischen Eintauchen in die Praxis und dem Resultieren was Amann und Hirschauer präzise als das ‚strategische Privatspiel der Wissenserzeugung‘ bezeichnet haben.²⁴

Auch wenn es etwas abgegriffen klingt, hier ein Satz aus dem Manifest des Projekts Illutron, der meinen Zugang vorab beschreibt und nach dem ich, auch in vorheriger Unkenntnis desselben, meine Rolle vor Ort ausrichtete: „Here people are creators, not consumers. Here the audience is participants, not passive observers. Here anything can happen,“²⁵ So involvierte ich

²³ Vgl. Polakova 2016 Kapitel 4.2 Being where the action is, S. 28-33.

²⁴ Lüders 2007, S. 392f.

²⁵ Illutron, About, Manifesto / Values, abrufbar unter: <https://www.illutron.dk/about/manifesto-values> (zuletzt abgerufen am 27. Jänner 2025)

mich auch, denn ich wollte in meiner Zeit ,an Bord ‘auch selbst die Erfahrungen machen, was es bedeutet ein Schiff zu betreuen, Instand zu halten und zu bespielen.

2.5. Reflexion über eigene Rolle in Feldforschung und Bias

Als eine der größten Gefahren in der Feldforschung wird demnach auch der Prozess der unzureichenden Distanzierung von der untersuchten Gruppe angesehen, dem *going native*. Im ethnologischen Sinn beschreibt der Begriff die Anpassung von Forschenden an das Erforschte, nach klassisch wissenschaftlichen Kriterien hätte ich so bereits *vor* Antritt meiner Forschungsreisen Distanz und Objektivität, um analytisch über meine Forschung zu berichten, verloren.²⁶ Ich bin mit dem aktuellen Stand der Debatte um den Begriff des *going native* innerhalb der Sozial- und Kulturwissenschaften nicht vertraut und konnte mich im Rahmen der Vorbereitung meines Forschungsaufenthaltes auch nicht weiter damit befassen. Ich kann aber dazu anmerken, dass ich bereits in der Vorbereitung, und jetzt in der Aufarbeitung meiner Forschung einen Ansatz der engagiert-wissenschaftlichen Forschung gewählt habe. Dabei halfen mir Polakovas Reflexion, die sich mit derselben Problematik konfrontiert sah²⁷ und der Zugang ,meiner‘ gewählten Disziplin, den Kulturwissenschaften, die sich als durchgängig interdisziplinäres Projekt methodisch am besten als Bricolage (Basterei) verstehen lassen. Unterschiedliche Theorien und Methoden werden entsprechend dem Forschungsvorhaben ausgewählt und angewandt, fasst es Winter zusammen. Fast schon poetisch-literarisch mutet sein daraus folgender Schluss an: „Wenn es die Forschungsfrage erfordert, werden auch, aufbauend auf dem Verfügbaren, neue Theorien und Methoden 'gebastelt' oder entwickelt.“²⁸ Daran anknüpfend sehe ich mich selbst und das Diktum des *going native* verballhornend im Prozess des *becoming nautic*.

Rückblickend muss ich ebenso feststellen, dass ich das in den Projekten bereits vorhandene Geschlechterungleichgewicht weiter reproduzierte, indem ich fast ausschließlich Männer und lediglich eine Frau interviewte. Mir war zwar, auch durch meine Partizipation am Projekte Eleonore, bereits vorab klar, dass die untersuchten Projekte einen mehr oder minder starken männlichen Bias aufweisen. Das Geschlechterverhältnis bewegt sich je Projekt zwischen 75 zu 25

²⁶ Vgl. Hamann/Kißling 2017, S. 149.

²⁷ Polakova 2016, S. 27. So schreibt sie, dass sie nach den Kriterien der Ethnologie dafür kritisiert werden könne *native* geworden zu sein, misst diesem Umstand für ihre Forschung aber keine allzu große Bedeutung bei, da ihre Arbeit ein Bericht (im Original „report“) und ihre Forschung künstlerisch geleitet sei.

²⁸ Winter 2007, S. 205.

und 60 zu 40 Prozent Männer zu Frauen. Dies spiegelt sich auch in Führungs- und Verantwortungspositionen der Projekte wider. Allen Interviewpartner*innen wurde dazu auch die Frage nach dem ‚Warum‘ über ihr jeweiliges Geschlechterverhältnis gestellt und ihren Umgang damit. Die Antworten dazu fielen zwar unterschiedlich aus, als Grundkonstanten lassen sich aber festhalten,

- dass das maritime Feld historisch generell männlich geprägt war und nach wie vor ist. Dies schlägt sich vor allem im Fall der Stubnitz nieder, die nach wie vor über eine Genehmigung als offizielles Hochseeschiff verfügt,
- alle drei Projekte strukturell männerdominiert waren und auch nach wie vor sind, was für weibliche Mitglieder potenziell den Einstieg erschwert,
- das technisch, handwerkliche in den Projekten strukturell auch männlich dominiert ist. Woraus die interviewten Mitglieder der Projekte schließen, dass sie wiederum Männer stärker ansprechen als Frauen.

In den Gesprächen und Interviews erschien mir durchaus ein Bewusstsein für die Geschlechterungleichheit vorhanden zu sein. Ich hatte auch das Gefühl, dass dies innerhalb der Gruppen auch immer wieder thematisiert wird. Konkrete Maßnahmen, um den Frauen*-Anteil zu erhöhen, konnte ich jedoch auf keinem der drei Projekte ausmachen.

Im Fall von Stubnitz und Illutron ist der Frauenanteil am Gesamtprojekt generell höher als bei Eleonore. Beim Projekt Stubnitz erhöhte sich der Anteil von Frauen in Verantwortungspositionen in den letzten 10 Jahren und ist nun weitgehend gleich hoch wie der der Männer, wenn auch weniger Frauen an Bord leben.

Die Rolle von Frauen in den Projekten bleibt, auch aufgrund meiner eigenen mangelnden Auseinandersetzung damit, in dieser Arbeit ein blinder Fleck, den es in einer fortgesetzten Auseinandersetzung mit dieser Art von Projekten auf jeden Fall im Auge zu behalten gilt, um dieses Gefälle nicht weiter zu reproduzieren.

3. Das Messschiff Eleonore – Geschichte

Das Messschiff Eleonore war²⁹ ein über 100-jähriges Stahlschiff, mit einer aufgedoppelten Hülle, das nie über einen eigenen Motor verfügte. Daher war es im technischen Sinn ein

²⁹ Ich verwende hier bewusst das Präteritum, da die Eleonore im Laufe des Jahres 2025 verschrottet sein wird.

„Schwimmkörper“, da sie aber mittels Scherbäumen an am Ufer liegenden Betonquadern fixiert war, im rechtlichen Sinn eine schwimmende Anlage.³⁰ Der Name „Eleonore“ ging auf die im 18. Jhd. geborene Marie Christiane Eleonore Prochaska zurück, die die damals geltenden Geschlechternormen durchbrach und in einem preußischen Freikorps kämpfte.³¹ Der Beiname „Messschiff“, das geht aus einem Interview hervor, stand „für die Beobachtungen in unserer Umwelt,“ dabei sollte das Schiff aber auch als Schnittstelle für die Entwicklung von Positionen zu aktuellen gesellschaftlichen Themen aus den Bereichen Politik und Philosophie dienen.³²

Vorherige Nutzungen waren, den Aussagen aus Interviews nach, ein Arbeits-, Schlaf- und Wohnschiff für Arbeitende des Brücken- und Autostraßenbau in der Doppelmonarchie Österreich-Ungarn sowie der I. Republik Österreichs und zuletzt als Steganlange eines Yachtclubs in Krummnußbaum, Bezirk Melk, Niederösterreich. Von diesem kaufte es eine Gruppe bestehend aus Franz Xaver, Chris Eder, und Taro Klemens Knopp 2008 um einen „symbolischen Euro“ über einen Online-Marktplatz. Vor Ort in Krummnußbaum wurden im Winter 2008/09 noch erste Adaptierungen vorgenommen und Reparaturarbeiten durchgeführt, ehe man es im April 2009 auf „abenteuerlichem Weg“ nach Linz schleppte.³³

Das Boot hatte eine Länge von 20 Metern, eine Breite von 6 Metern und wog, ohne Auf- und Umbauten, ca. 40 Tonnen Stahl.³⁴ Es verfügte auf dem ersten Deck über eine kleine Messe, das sogenannte „Ess- und Wohnzimmer“ an Bord von Schiffen, einen Nassraum mit Toilette und Dusche. Im Schiffsbauch bzw. Unterdeck befanden sich weiters ein größerer Arbeits- und Schlafrum, zwei kleinere Kabinen mit Kojen, eine Küche mit Holzofen und Kombüse, sowie ein Aggregatraum und Fäkalientank für die darüberliegende Toilette. Geheizt wurde mit dem vom Fluss angelandeten Treibholz. Auf dem Außendeck verfügte es über einen Grill am Heck und davor ein großzügiges Sonnendeck, auf dessen Dach Solarpaneele angebracht waren, die Strom (12 und 24 Volt) lieferten.

Nach der Ankunft in Linz gründete sich relativ rasch die Gruppe der doNAUtics, ein mehr oder minder loser Zusammenschluss von Menschen aus und um Linz die einen Bezug zu Kunst und Wasser haben und übernahm die Erhaltung und Pflege des Schiffs. In eine vereinsrechtliche

³⁰ Siehe § 2, Abs. 14 in Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Wasserstraßengesetz, Fassung vom 22.02.2023 2023 Im weiteren Verlauf wird die Eleonore aber dennoch als Schiff bezeichnet, dies soll aber nicht weiter verwirren.

³¹ Brandmayr 2012.

³² Vgl. Brandmayr 2010.

³³ Medosch 2009

³⁴ Vgl. ebd.

Struktur wurde dieser Zusammenschluss mit dem *Verein zur kritischen Nutzung von Informationsmedien (HALFBIT.org)* (in der Folge als *halfbit* bezeichnet) gegossen, als dessen Obmann bis heute Franz Xaver fungiert, der gleichzeitig auch eine wichtige Schnittstelle zur Stadtwerkstatt (STWST)³⁵ bildete. Die donAUTics verfügen zwar über eine Website, wo viele der Arbeiten dokumentiert und archiviert wurden, die Navigation durch diese gestaltet sich jedoch mühsam, da die Datenpflege in den letzten Jahren abnahm.³⁶

Einen ersten geeigneten Anlegeplatz fand man im Linzer Winterhafen, der mehrheitlich von Privatpersonen und Vereinen für Freizeitaktivitäten rund ums Wasser genutzt wird. Es befinden sich aber auch Bootshäuser der Berufsfeuerwehr und Wasserpolizei, sowie die Hafenmeisterei dort. Auf der südlich gegenüberliegenden Seite befindet sich die Werft der österreichischen Schiffswerften AG (ÖSWAG). Durch Präsentation und Darlegung des künstlerisch-wissenschaftlichen Charakters des Projektes gelang es mit dem verantwortlichen Hafenmeister der ÖSWAG eine günstige Vereinbarung für den Liegeplatz der Eleonore zu sichern. Was aber auch eine Neiddebatte mit anderen Anliegenden nährte, wie sich aus den Interviews erschließt und bereits auch Polakova in ihrer Arbeit anmerkte.³⁷ Der Liegeplatz im Winterhafen brachte einige Vorteile mit sich. In unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum war man sowohl öffentlich als auch fußläufig schnell erreichbar. Die Donaulände ist ein beliebtes öffentliches Naherholungsgebiet, was eine gewisse Präsenz und Sichtbarkeit im Stadt- bzw. Hafenbild mit sich brachte. Die Eleonore diente in dieser Zeit als naher Treffpunkt für Gleichgesinnte am Wasser. Zu Beginn fanden die ersten Adaptierungen statt, wie die Installation einer Photovoltaikanlage mit Speicherbatterien, um unabhängig vom Landstrom zu sein, ein Osmose-System zur Nutzung von Donauwasser, die Errichtung einer Funkanlage, der Ausbau der Kabinen, alles mit dem Ziel das Schiff so autark wie möglich zu gestalten und längere Aufenthalte für Künstler*innen des A.I.R. Programms zu ermöglichen.

Im Jahr 2017 war der Liegeplatz im Winterhafen nicht länger haltbar und es musste ein neuer gefunden werden. Dieser fand sich schließlich unweit von der Traun-Donau-Mündung stromabwärts von Ebelsberg, genauer gesagt südlich des Linzer Industriegebiets, das auch die Voestalpine beherbergt (ehemals VÖEST, davor Reichswerke Hermann Göring), bei der Lunzerstraße. Hier ist die Liegeplatzbeschaffung abenteuerlich: durch Darlegung des künstlerisch-

³⁵ Die Stadtwerkstatt ist eine autonome Kulturvereinigung in Linz die seit 1979 besteht, sie hatte und hat nach wie vor einen erheblichen Einfluss auf das kulturelle und künstlerische Geschehen in Linz und darüber hinaus.

³⁶ Siehe folgende Websites: <https://donautics.stwst.at> und <https://donautics.com>. Die letzten Einträge auf den Seiten stammen aus 2022 und 2023 und sind als spärlich zu bezeichnen.

³⁷ Vgl. dazu auch Polakova 2016, S. 24.

wissenschaftlichen Forschungsschwerpunkts, das bereits aufgebaute Portfolio, sowie gute Kontakte zu Beamt*innen bei Stadt Linz und Landesregierung, konnte ein Stück der Lände an dem Fluss Traun gepachtet werden. Heute ist solch ein Standort aufgrund gesetzlicher Bestimmungen nicht mehr möglich und hat daher in Österreich ein Alleinstellungsmerkmal, wurde mir in Gesprächen mehrmals versichert. Die gepachtete Fläche, an der die Eleonore lag, wurde romantisch auf *Hafen der Sehnsucht* getauft und ist von der Innenstadt in circa. 30 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar, die nächste Straßenbahnhaltestelle befindet sich ca. 20 Gehminuten entfernt. Das bedeutet eine wesentlich größere Abgeschiedenheit. Auch in unmittelbarer Umgebung zur Lände oder am Wasser befinden sich keine anderen Schiffe, Steganlagen oder sonstigen schwimmenden Anlagen, da die Traun an dieser Stelle keine Wasserstraße ist und 50 Meter stromabwärts eine Fahrverbotszone beginnt, die Eleonore also rechtlich gesehen nicht über den Wasserweg zu erreichen war. Der neue Standort wies durch seinen Abgeschiedenheit, es gibt hier auch keine Wohngegend, eine hohe Biodiversität auf, auf der anderen Flussseite beginnt ein Naturschutzgebiet, darüber hinaus verfügte man hier über weitaus mehr Platz, was es erlaubte einen größeren Lagerbereich, mit einem Container in Anspruch zu nehmen.

Im Spätsommer 2023 erfuhr der Verein einen deutlichen Verjüngungsschub. Ein Teil der Gruppe rund um das Bootsprojekt *Das Niveau*, trat nach einem längeren Aufenthalt auf der Eleonore und dem steigenden Interesse an dem Projekt den *doNAUtics* und auch dem Verein *halfbit* bei. Anfang 2024 wurde klar, dass sich die Struktur in dieser Form nicht mehr aufrechterhalten lässt, die Eleonore hatte immer wieder Wasser im Rumpf, woher war unklar, vermutet wurde ein Leck im aufgedoppelten Rumpf. Franz Xaver beschloss, mit seiner Pensionierung in der STWST sich auch aus dem Projekt zurück zu ziehen. Man einigte sich darauf, einen neuen Verein zu gründen, den Vertrag über Lände und leckes Schiff zu übernehmen und es zu verschrotten. Gleichzeitig wurde der Wunsch nach der Weiterführung des Projektes formuliert der in Gestalt des *Sondierwerks*³⁸ seine Form finden soll. Die alten und neuen Vereinsmitglieder, sowie weitere Schiffs- und Wasserenthusiast*innen gründeten dazu den Verein *Eleonore - Verein zur Erhaltung, Kuratierung [sic] & Bespielung des Projektes „Hafen der Sehnsucht“*, der im März 2024 seine Arbeit aufnimmt. Ein Termin für die Abwrackung der Eleonore, sowie Kauf und Überführung des Sondierwerks stehen mit Stand März 2025 aus, sind jedoch für die zweite Jahreshälfte geplant.

³⁸ Das Sondierwerk war, genau wie die Eleonore, ein Arbeitsschiff, das nun nicht mehr im Einsatz ist. Es wurde eigens für den Zweck der Hebung von Gegenständen, wie zB. Felsbrocken, aus der Donau gebaut, um die Fahrinne schiffbar zu halten.

3.1. Ausweg aus der Informationsfalle oder „Eine schöne Spinnerei“

Dieses Kapitel geht auf die anfänglichen Hintergrundüberlegungen ein, die dazu führten, die Eleonore als autonome/s und autarke/s Forschungsstation/Plattform/Labor/Naherholungsressort/Sende- und Messstation etc. zu etablieren und zu betreiben. In Kapitel 6 und den daran anschließenden, wird der Ist-Zustand und die Entwicklung dorthin, mit der Gegenüberstellung der Interviews, nachgezeichnet. Der Titel dieses Kapitels stammt demnach auch schon aus einem Interview zur Eleonore und verweist auf diese Entwicklungen.

Wie kam es also dazu, dass sich eine Handvoll Leute einbildete, ein Kunstschiff in Linz aufzubauen und zu welchem Zweck? Als fruchtbarste Quellen haben sich Artikel von Armin Medosch (mehrheitlich ‚Graue Literatur‘ in Form von Artikeln und Blogeinträgen), ein Forschungsbericht unter dem Titel *Liquid Territories*, von Franz Xaver und Armin Medosch, veröffentlicht auf der Website der donNAUtics³⁹ und in adaptierter, aber verkürzter Form in der Zeitschrift VERSORGERIN,⁴⁰ die bereits angesprochene Masterarbeit von Polakova, sowie Berichte und Artikel der STWST Zeitschriften, *VERSORGERIN*, *Die Referentin* und *spotsZ*, sowie Interviews und Gespräche mit Mitgliedern erwiesen. Medosch ist 1992 auch an der Gründung der MS Stubnitz beteiligt, bewegte sich mit der Eleonore also auf bereits bekanntem Terrain.

Die Eleonore war, wie bereits angerissen, eng mit der Stadtwerkstatt verbunden. Diese übernahm die rechtlichen Rahmenbedingungen, was die Verträge gegenüber Stadt Linz bzw. Republik Österreich betrifft⁴¹, war somit ‚Schutzherrin‘, zahlte die Pacht für die Lände, diente als Ideengeberin, Versorgerin und Drehscheibe für Interessierte und Neugierige. Sie organisierte von 2010-2017 eine jährliche A.I.R. Reihe⁴², jeweils mit anderen Schwerpunkten. Ab 2018 wurde die Residency Reihe thematisch offen gehalten. Als Leitspruch fungierte folgendes:

Kunst nach den neuen Medien und das Leben am Wasser: Auf dem Messschiff Eleonore werden seit 2010 Recidencies [sic] abgehalten, die von der Stadtwerkstatt gehostet werden. Wesentlich für die Programmierung der Residencies waren und sind Begriffe wie Autonomie, Peripherie und eine Position, aus der heraus kritisch ProduzentInnen unabhängig arbeiten können. 2011 starteten Residency-Programme, die zwischen Informationstheorie, autonomen Netzwerken und einer Kunst nach den Neuen Medien programmiert wurden.⁴³

³⁹ Medosch/Xaver 2009.

⁴⁰ Medosch 2009.

⁴¹ Die Lände steht im Eigentum der Republik Österreich, verwaltet wird diese von der Stadt Linz.

⁴² Siehe dazu im Detail <https://donautics.stwst.at/> Reiter „A.I.R.“.

⁴³ Brandmayr 2021, S. 4.

Ebenso bot sie der Eleonore immer wieder eine Plattform, sei es in den hauseigenen Publikationen und Magazinen, früher *spotsZ*, später dann *Die Referentin. Zeitschrift für Kunst und kulturelle Nahversorgung* und *VERSORGERIN* oder vermittelte Medienkontakte, wie zB zu DorfTV oder konzipierte dort auch gleich selbst Sendungen.⁴⁴ Die künstlerischen Arbeiten rund um die Eleonore sind teilweise sehr gut dokumentiert. Eines der A.I.R Programme wurde auch in einem Buch dokumentiert.⁴⁵

Hinter der Gründung und dem Betreiben des Messschiffs Eleonore stehen einerseits die lapidar, lakonische Feststellung Xavers, dass am Wasser noch Utopien vorhanden bzw. möglich sind, wohingegen sie an Land schon alle zubetoniert seien⁴⁶ und die Kritik an einer Medienkunst der 2000er Jahre, wie es Medosch in einem Artikel ausführt. Darin werden auch vorangegangene Bemühungen Xavers (und Medoschs) angeführt, deren Verbindung, „die Suche nach einem Ausweg aus der Informationsfalle“ ist. Was kryptisch anmutet, erklärt sich dann durch wohlformulierte Kritik an einer Medienkunst, die sich in den Dienst von Kreativwirtschaft und damit „Techno-Kapitalismus“ stellt und einer überbordenden Informationswirtschaft, die Abläufe zusehends automatisiert, auch um auf ‚Zufälle‘ entsprechend zu reagieren bzw. diese vorher zu sehen. Dies würde in letzter Konsequenz zu einer völlig Informiertheit führen, was „die informationstheoretische Variante des entropischen Kältetods“ wäre. Ein notwendiges Korrektiv dazu bietet für sie die Kunst, sie „muss das Rauschen in die sauberen Kanäle bringen, sie muss eine Art kosmisches Ungleichgewicht erzeugen.“⁴⁷

Xaver, so Medosch, zieht aus dieser Conclusio die Konsequenz, dass die Kunst ihrerseits autonome Zonen schaffen muss, die außerhalb der Logik der Informationsnetzwerke (lies Internet und Börse) stehen, um diese beständig zu stören und den „entropischen Kältetod“ abzuwenden, ansonsten drohe „die Welt an Einseitigkeit, der Bildung absurder ‚Wahrheiten‘ und der schieren Datenflut zu kollabieren.“⁴⁸ Dies mündet in der Idee eine künstliche Insel auf dem Wasser zu schaffen, die autark, sprich über eine eigene Energie-, Wasser- und Nahrungsversorgung verfügt

⁴⁴ Siehe die Kanäle *DREAMPUNK TV* (abrufbar unter: <https://dorftv.at/channel/dreampunk-tv>, zuletzt abgerufen am 22.11.2024) und *Eleonore-TV* (abrufbar unter: <https://dorftv.at/channel/eleonore-tv>, zuletzt abgerufen am 22.11.2024) auf www.dorftv.at.

⁴⁵ Siehe Brandmayr 2021.

⁴⁶ Siehe Donau – Porträts – Franz Xaver, abrufbar unter: <https://dorftv.at/video/20677> ca. bei Minute 16:45.

⁴⁷ Medosch ?, S. 9 (eigene Paginierung) Diese Publikation ist auf der Website der doNAUtics zu finden. Das Ende der URL lautet „gegenstrom_final“ wobei es sich höchstwahrscheinlich um einen früheren Arbeitstitel handelt. Weiters fehlen Jahreszahl, durchgehende Paginierung und genaue Angaben zu Autor*innenschaft, wobei stark anzunehmen ist, dass es sich um Medosch handelt, da der Text einem Ansatz von Medoschs Forschung folgt. Xavers Überlegungen lassen Querverbindungen zu Theorien von Paul Virilio (Dromologie) und Franco ‚Bifo‘ Berardi (Futurability) erkennen, die ähnliche Überlegungen anstellten.

⁴⁸ Ebd., S. 9 (eigene Paginierung).

und Messungen zu künstlerischen Zwecken vornimmt. Erste Realisierungsversuche solch einer Insel werden bei einem zweimonatigen Forschungs-/Residency Aufenthalt am LAboral, einem Zentrum für Medienkunst und Creative Industries,⁴⁹ in Gijón, Spanien unternommen. In dem von Medosch und Xaver dazu verfassten Forschungsbericht wird bereits von einer *floating structure*, einer schwimmenden Skulptur gesprochen, die

die Grenzen zwischen künstlerischer Arbeit, künstlerischer Forschung und kuratiertem Projekt [verwischt] und versucht, die Grenzen der Kunst zu erweitern und den Ozean als Medium der Kunst zugänglich zu machen. Das Projekt entwickelte sich entlang einer engen Verbindung zwischen künstlerischer Arbeit und theoretischer und methodologischer Forschung vor.⁵⁰

Diese Rolle einzunehmen, war einer fix verankerten Forschungsboje zgedacht, die über eine Solaranlage und verschiedenste Mess- und Kommunikationseinrichtungen verfügen sollte. In dem Forschungsbericht werden dazu bereits vorangegangene Überlegungen und Vorprojekte von Xaver und Medosch erneut aufgegriffen und verdichtet.

Die Anforderungen an diese Boje wurden folgendermaßen definiert:

Diese schwimmende Struktur sollte ein autarkes System sein, d.h. insbesondere von Energiezufuhr von außen unabhängig.

Das Objekt sollte seine eigene Energie erzeugen (Sonne, Wind, Wellen) und nur soviel [sic] Energie verbrauchen, wie es erzeugen kann.

Dieses Objekt sollte bis zu einem gewissen Grad behausbar sein. Es sollte Menschen die Möglichkeit bieten, sich dort für einen Zeitraum, wenn auch einen begrenzten, aufzuhalten und zu arbeiten.

Das Objekt sollte nach Möglichkeit auch Nahrung und Trinkwasser erzeugen können. Je nach Größe und Beschaffenheit kann diese Fähigkeit symbolischen Charakters sein oder wirklich den Weg zur Versorgungs-Autarkie weisen.

Das Objekt sollte mit seiner Umwelt kommunizieren können, d.h. Informationen aus der Umwelt aufnehmen und abgeben. Es sollte auch mit dem Festland in einer Verbindung stehen. Ursprünglich war dabei an eine Art Statusreport gedacht. Einmal alle 24 Stunden sollte das Objekt einen Satz von Daten (Bild, Ton, Messungen) an Land schicken.

Das Objekt sollte den Erfordernissen der Seesicherheit genüge leisten und als Langzeitinstallation keine Umweltschäden verursachen.

⁴⁹ Website sie hier: <https://laboralcentrodearte.org>.

⁵⁰ Medosch/Xaver 2009.

Das Objekt sollte als Basis für andere Künstler dienen, die es als Plattform für eigene künstlerische Forschungsprojekte verwenden oder bereits an der Errichtung der Plattform mitarbeiten.⁵¹

Im dazugehörigen Zeitschriftenartikel, der den Forschungsbericht in verdichteter Form wiedergibt, diese Punkte jedoch auch in beinahe gleicher Weise auflistet, ist noch ein letzter Punkt angeführt, der wieder auf den Autonomiecharakter verweist und auch das Gefühl der Bedrängnis für künstlerische Autonomie der damaligen Zeit widerspiegelt: „Nach der globalen Netzkunst und Netzkultur zeigt die Verinselung eine letzte Rückzugsmöglichkeit einer Autonomie.“⁵² Aufgrund des Zusammenspiels verschiedener Widrigkeiten, nicht zuletzt Zeit- und Budgetknappheit, konnte das angepeilte Ziel des nicht umgesetzt, die Boje nicht realisiert werden. Was jedoch passierte war, dass die beiden eine detailreiche Projektskizze entwickelten, die andernorts realisiert werden konnte und zwar in der Form des *Messschiffs Eleonore*. Diese nimmt nun die Form der autarken ‚Insel‘ ein und wird zur „really existing non-utopian social sculpture.“⁵³ Zweiter Artist in Residency war übrigens Armin Medosch selbst, der seine Erlebnisse und Ergebnisse in seinem Blog festgehalten hat,⁵⁴ und der Jahre zuvor mit dem Motorschiff Stubnitz den Grundstein für ein weiteres *Kultur.Raumschiff*⁵⁵ legte.

Die Idee der Forschungsboje wurde schlussendlich doch noch realisiert. Seit 2008 pachtet die STWST auch einige Meter Länge auf der Urfahrner Seite der Donau, einen Steinwurf von ihrem Hauptgebäude entfernt. Dort wurde eine Forschungsboje in der Donau verankert, über die bereits verschiedene Projekte und Messungen umgesetzt und durchgeführt wurden.⁵⁶

4. MS Stubnitz - Geschichte

Die Stubnitz sticht am stärksten aus den gewählten Projekten hervor, es ist sowohl das größte als auch das bereits am längsten existierende der drei. Das 80 Meter lange und 2600 Tonnen schwere Stahlschiff wurde 1964 in der damaligen Volkswerft in Stralsund erbaut und zu Wasser

⁵¹ Ebd., S. 8 (eigene Paginierung)

⁵² Medosch 2009.

⁵³ Medosch 2010.

⁵⁴ Teil 1: <https://webarchiv.servus.at/thenextlayer.org/node/672.html>; Teil 2: <https://webarchiv.servus.at/thenextlayer.org/node/673.html> und Teil 3: <https://webarchiv.servus.at/thenextlayer.org/node/676.html> (alle Seiten zuletzt am 15. Jänner 2025 abgerufen).

⁵⁵ So die Selbstbeschreibung laut Homepage. Zur Rolle Medoschs siehe ebenso <https://www.stubnitz.com/story.html> (zuletzt abgerufen am 4.12.2024)

⁵⁶ Nähere Informationen zur Forschungsboje und den daran anschließenden Projekten siehe hier: https://newcontext.stwst.at/projects/boje_2011_ongoing und hier: <https://newcontext.stwst.at/deckdock> (beide Links zuletzt abgerufen am 16.12.2024).

gelassen. Es war als Teil einer Hochseefischfangflotte der Demokratischen Deutschen Republik (DDR) erbaut worden, Mitglieder des Projekts bezeichnen es daher liebevoll als ‚Käpt’n Iglo der DDR‘. Die nachfolgenden Absätze zur Geschichte speisen sich vor allem aus Gesprächen, Interviews und Aufzeichnungen, sowie der äußerst umfangreichen und detaillierten Dokumentation auf der Homepage des Projekts. Dort wird die über 30-jährige Geschichte umfassend beleuchtet, inklusive aller je angelaufenen Häfen und Spielstätten bis 2024.⁵⁷

Bis 1984 diente es als Basisschiff für die Flottillenfischerei der Sassnitzer Hochseefischerei, danach und bis 1990 als Kühl- und Transportschiff der Rostocker Hochsee-Fischfangflotte. Es war dabei in Nord und Ostsee aktiv, seine Rolle bestand darin den gefangenen Fisch, zumeist Hering, bereits auf See zu verarbeiten und einzufrieren. Um eine Vorstellung von der Dimension des Schiffes zu bekommen, es konnten bis zu 1017 Tonnen verarbeiteter Fisch transportiert werden. Als Teil der Rostocker Flotte kommt sie in Fanggebiete bis vor Mosambik. Der Name Stubnitz geht auf das gleichnamige Gebiet, eine ca. 2400 ha große hügelige Waldlandschaft an der Ostküste der Halbinsel Jasmund auf Rügen, zurück.

Mit dem Zusammenbruch der DDR wurde die Flotte der Deutschen Seereederei (DSR) abgewickelt, verkauft und verschrottet, was zu einem Einbruch des Stahlpreises führte. Eine Gruppe von sieben Künstler*innen und Kulturschaffenden aus der Schweiz, Österreich und Deutschland kauft das Schiff, um es in ein mobiles Veranstaltungs- und Produktionszentrum umzubauen. Hintergrundüberlegung ist, die bislang mühevollen Präparation und Vorarbeit von Örtlichkeiten für Performances und Veranstaltungen hinter sich zu lassen und sich selbst einen mobilen Raum zu schaffen der die strukturellen Erfordernisse und Ansprüche der Gruppe erfüllt. Dazu sollen verschiedene Häfen angefahren werden, vor Ort Künstler*innen, Handwerker*innen aufgenommen werden, die an Bord Arbeiten und Kunsthandwerk produzieren und dann in den nächsten Häfen wieder präsentiert und verkauft werden. Die Lade- und Verarbeitungsräume werden geleert und das Schiff für seinen neuen Bestimmungszweck umgebaut. Bereits damals ist klar, dass das Schiff auch als Wohnort dienen soll. Die Gruppe bestehend aus Urs und Claudia Blaser, Rene Römert, Antonia Neubacher, Christian Jost und dem bereits bekannten Armin Medosch, nimmt ihre Arbeit 1992 auf und 1994 kann der wahnwitzige Plan tatsächlich umgesetzt werden und das *Kunst.Raum.Schiff Stubnitz* sticht zu seiner *Baltic Tour '94* auf, Ziel sind St. Petersburg, Malmö und Hamburg. Eine Projektbeschreibung bringt die Vision folgendermaßen zum Ausdruck:

⁵⁷ Siehe <https://www.stubnitz.com/story.html> (zuletzt abgerufen am 31.01.2025)

Mit der Stubnitz verband sich die Vision von kulturellen Begegnungen in Europa, die nationale, territoriale Grenzen ignorieren können und die Offenheit und Freiheit der Meere zur Metapher erheben.⁵⁸

Das Projekt besitzt auch für heutige Verhältnisse eine bedrohlich große Dimension und tatsächlich lest sich diese Geschichte auch jetzt noch mehr als abenteuerlich: das Projekt droht kurz vor Fertigstellung der Umbauarbeiten an einer fehlenden Finanzierung zu scheitern, das Land Mecklenburg-Vorpommern springt mit einer Bürgschaft für einen Bankkredit ein, wobei auch die sieben Gründungsmitglieder mit jeweils 100.000 DM privat haften sollen, es mussten Seeleute angeheuert werden – keines der Gründungsmitglieder hätte ein 80 Meter langes Hochseeschiff steuern können oder dürfen, der Umbau musste zertifiziert werden und eine erneute Klassifizierung als Transportschiff musste vergeben werden um eine Fahrerlaubnis zu bekommen.⁵⁹ Dennoch, der Coup gelingt und man sticht zur dreimonatigen *Baltic Tour* auf. Der Fokus liegt dabei auf Kunsthandwerk, Design, aber auch Seminaren, Vorträgen, Ausstellungsflächen und Medienlabor, denn man beginnt bereits von Beginn an mit audio-visuellen Aufzeichnung der Veranstaltungen an Bord. Die Hoffnungen auf eine weiterführende Finanzierung durch Stadt, Land oder Ministerium zerschlägt sich nach der Rückkehr jedoch. Ebenso wenig besitzen die Mitglieder genügend Eigenkapital um den Betrieb fortzuführen. Das Projekt geht in Konkurs, die Gründer*innen von Bord und die Privathaftungen werden schlagend.⁶⁰ Nur Urs Blaser hält an der Idee fest, das Eigentum am Schiff wird in gemeinnützige Vereine überführt und der Betrieb durch ehrenamtliche Arbeit gewährleistet, das Projekt fortgeführt. Die weitere Geschichte ist von dieser Wechselhaftigkeit zwischen fahrendem und stillliegendem Betrieb geprägt. Dennoch ist die Stubnitz die meiste Zeit des Jahres unterwegs und bringt ein vielfältiges kulturelles Programm in die Hafenstädte der europäischen Nachbarländer, wo man immer auch mit lokalen

⁵⁸ Medienkunstnetz, Werke, Stubnitz, abrufbar unter: www.medienkunstnetz.de/werke/stubnitz-kunst-raum-schiff (zuletzt abgerufen am 3.02.2025)

⁵⁹ Alle 5 Jahre muss bei Schiffen die sogenannte Klassenerneuerung vorgenommen werden, dies wird umgangssprachlich auch als ‚Schiffs-TÜV‘ bezeichnet. „Die originäre Aufgabe einer Klasse ist es zu überprüfen, ob die von ihr entwickelten Klassifikationsvorschriften auf Schiffen eingehalten werden. Sie bescheinigt im Auftrag des Reiders die Einhaltung dieser Vorschriften in Bezug auf Typ, Bau, Ausrüstung, Wartung und Überwachung von Schiffen. Erfüllt ein Schiff die Klassifikationsregeln, stellt die Klasse die ‚Klassenzertifikate‘ aus und erteilt dem Schiff die sogenannte Klasse. Erfüllt ein Schiff die Klassifikationsregeln, stellt die Berufsgenossenschaft das ‚Klassenzertifikate‘ aus und erteilt dem Schiff die sogenannte Klasse. Die Klasse dient der Wertbemessung für den Handel mit Schiffen sowie der Schiffs- und Ladungsversicherung. Die Klasse ist auch eine Beurteilung der Seetüchtigkeit eines Schiffes und legt fest, in welchem Fahrtgebiet ein Schiff zugelassen ist. Alle als Fracht- oder Fahrgastschiffe eingesetzten Seeschiffe müssen klassifiziert sein.“ Siehe: <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/flaggenstaat/klassifikationsgesellschaften> (zuletzt abgerufen am 31.01.2025)

⁶⁰ Armin Medosch hat den Bürgschaftsfall detailliert auf einer Internetseite aufgearbeitet, die einerseits der Dokumentation des Projekts, aber auch der Dokumentation dieses „Unrechts“ wie er schreibt, dienen soll: <http://stub.mur.at/> (zuletzt abgerufen am 31.01.2025). Die Seite ist jedoch nur rudimentär fertiggestellt.

Künstler*innen zusammenarbeitet und ihnen eine Bühne bietet und dokumentiert. Zwischenzeitlich werden an Bord sogar Lehrlinge zu Veranstaltungskaufleuten und Audio- und Video-Techniker*innen ausgebildet. Mit der Zeit wird der Avantgarde-Charakter des Projekts sukzessive honoriert, es erhält zahlreiche Preise und Auszeichnungen. Größter Knackpunkt bleibt zu meist die Finanzierung des Klassenerhalts und ab 2001 verschärfte Sicherheitsbestimmungen für die Schifffahrt, ausgelöst durch den sogenannten Krieg gegen den Terror der USA, wichtige Spielorte gehen verloren, der Schiffsbetrieb überproportional kostenintensiv. Durch neue gesetzliche Grundlagen ist der seegängige Betrieb ab 2013 nicht mehr möglich, man stellt die Überfahrten ein und veranstaltet in den Heimathäfen. Bis 2014 in Rostock und als dort kein Liegeplatz mehr möglich war, übersiedelte man nach Hamburg, wo man heute nahe der S-Bahn-Station Elbbrücken ankert. Aber auch hier ist die größte Problematik einen langfristigen Liegeplatz zu finden, der die Nutzung als Veranstaltungsort unter rentablen Bedingungen erlaubt, die derzeitige Vereinbarung läuft bis Ende 2026. Am Beispiel Stubnitz lässt sich exemplarisch auch Zweischneidigkeit im Zusammenhang mit Stadtentwicklung aufzeigen. Bislang fand man in am Stadtentwicklungsgebiet „HafenCity“ einen Liegeplatz und sorgte dort zu Beginn für Standortbelebung, so mehrten sich aber nach Fertigstellung und Bezug der ersten Wohnhäuser, die Lärmbeschwerden über den Clubbetrieb, was schlussendlich zu einer Verlegung 500 Meter stromaufwärts, vor bislang noch nicht fertiggestellte Bürogebäude, führte.

Das Projekt erfährt eine Zäsur, als nach der Klassenerneuerung 2019 und einer größeren Instandhaltungsphase von 2019-2021 der Gründer ‚Blo‘ das Schiff nach 30 Jahren verlässt. Bei ihm liefen, so kommt es aus den Interviews durch, bis zum Schluss die Fäden des Projekts zusammen. Heute steht er dem Projekt in beratender Funktion zur Seite. Aber bereits in den Jahren von 2015-2018 zeichnet sich ab, dass es eine motivierte Crew am Standort Hamburg gibt, die bereit ist, das Projekt fortzuführen und sukzessive in die Aufgabenbereiche hineinwächst. Man beginnt umzustrukturieren, erkennt, dass für eine längerfristige Perspektive auch bezahlte Arbeitsplätze geschaffen werden müssen, es ist nach wie vor ein Aushandlungsprozess wie mir erzählt wird. Durch die Umstrukturierung werden mehrere Teilbereiche geschaffen: Reedereimanagement, Booking, Back Office, Barorganisation, Veranstaltungsdurchführung, Fördermittel und Öffentlichkeitsarbeit und Public Relations, für die jeweils eine oder mehrere Personen verantwortlich sind. Corona verschafft eine zusätzliche Verschnaufpause in der sich die neue Struktur setzen kann und die Crew zusammenwächst.

4.1. „Das Schiff das Menschen frisst“

Die Stubnitz besitzt heute den Status als Industriedenkmal, als eines der letzten existierenden Schiffe der ehemaligen DSR. Auf dem Schiff befindet sich auch die dazugehörige Denkmalplakette in blau-weiß. Es wird nach wie vor als *Kultur.Raumschiff* betrieben und ist eine fixe Größe in der Veranstaltungs- und Clubszene Hamburgs. Der Hauptfokus liegt auf der Veranstaltungsstätte für Live-Musik, Clubbing und Performances, aber auch Kunstausstellungen, Kongresse und Firmenveranstaltungen finden dort statt. Dazu verfügt es über drei getrennt voneinander bespielbare Floors, die insgesamt Platz für 900 Personen bieten. Unter dem Label *Plattenfroster* wurde auch selbst Musik verlegt. Während der Lockdowns, die auch hier den laufenden Betrieb zum Erliegen brachten, bringt man eigene Formate heraus, die sich mit aktuellen Entwicklungen in der Clubszene Hamburgs beschäftigen, beginnt die eigene Geschichte aufzuarbeiten und das Projekt Stubnitz digital zugänglich zu machen.⁶¹ Das Konzertarchiv umfasst derzeit über 7000 Aufnahmen von Veranstaltungen.

Kulturell bedient man vor allem das Grassroots und Non-Mainstream Genre, wenngleich das Schiff auch für Firmenveranstaltung und kommerzieller orientierte Musikveranstaltungen genutzt wird. Ein notwendiger Spagat, wie mir gesagt wurde, um den Freiraum zu finanzieren. Man wolle diese Seite nicht verstecken, denn es gehe auch darum die Widersprüchlichkeit anzuerkennen, die es bedeutet das Projekt aufrecht zu erhalten.

Die dauerhafte Aufrechterhaltung des Betriebes, von Schiff und Kulturbetrieb, funktioniert hier sowohl über entlohnte Arbeitsplätze, die es aber erst sukzessive ab 2018 gibt, als auch über ehrenamtliche Arbeit und das Prinzip *Hand-gegen-Koje*, dazu gleich ausführlicher. Vorher wurden Tätigkeiten wie Bardienste und Tätigkeiten rund um die Instandhaltung als geringfügige oder temporär begrenzte Tätigkeiten entlohnt. Dieser prekären finanziellen Situation, Stichwort Altersarmut, steht das Bewusstsein gegenüber, hier eine Nische gefunden zu haben, in der alternative Lebensentwürfe entgegen gesellschaftlicher ‚Normalität‘ realisiert werden können. Es herrscht bei den Beteiligten durchaus ein Bewusstsein über Vor- und Nachteile dieses Verhältnisses, wenngleich die Motivlage dafür individuell unterschiedlich ist, lassen sich aber das Schiff als Objekt und Projekt und die Crew selbst als Hauptfaktoren ansehen. Bereits zur Zeit, als man noch durchgängig Hafenstädte anfuhr, fluktuierte die Crew, man nahm immer wieder

⁶¹ Der YouTube Kanal der Stubnitz bietet generell eine gute Übersicht über Projekte des Schiffs, abrufbar unter: <https://www.youtube.com/@MSSStubnitz701> (zuletzt abgerufen am 3.02.2025)

motivierte Leute in den angefahrenen Häfen auf, die dann eine Weile blieben. Eine kurze Veranschaulichung durch ein Zitat aus dem Interview mit Falk, der seit 2005 fester Teil der Crew ist:

Als ich angefangen [Anm. 2005] habe, waren wir mit dem Schiff 6-7, später bis zu 11 Monate unterwegs. Wir waren nur 2-3 Monate in Rostock, das heißt, wir hatten immer so Außenstationen in anderen Städten wie Amsterdam, Kopenhagen und dann Hamburg und dann wieder zurück nach Rostock. An all diesen Orten haben wir Leute eingesammelt, die Lust hatten, bei diesem Projekt mitzuarbeiten. Die haben dann an der Bar gearbeitet oder als Organizer für Booking oder sonst wo, und einige hat es dann immer gejuckt und die wollten mit uns dann weiter fahren. Dadurch gab es immer diese Fluktuation an Leuten die irgendwie nach einem neuen Sinn in ihrem Leben suchten und den dann auch glaubten hier finden zu können, dadurch waren wir immer eine sehr internationale Crew, und die Leute sind damals einfach länger geblieben. Wenn du aus Stockholm mitfährst, haust du nicht nach einem halben Jahr wieder ab, wenn du dir hier an Bord eine neue Existenz aufgebaut hast, sondern du bleibst dann halt einfach länger.

Aus diesem Modus erschließt sich hoffentlich nun auch das titelgebende Zitat aus diesem Interview der dem Kapitel vorangestellt ist.

Der Kultur- und Alltagsbetrieb an Bord wird über den Verein *Motorschiff Stubnitz e.V.* organisiert. Pflege und Erhalt des Schiffs über einen Trägerverein, *Rostocker Kulturschiff Stubnitz e.V.*, in dessen Besitz sich das Schiff auch befindet. Es gibt bis heute das Prinzip *Hand-Gegen-Koje*, das bedeutet, dass Menschen gegen Mitarbeit an Bord, im ungefähren Ausmaß von 20 Stunden pro Woche, eine Kammer mit Bett zur Verfügung gestellt bekommen. Dazu gibt es auch eine Art Grundverpflegung, der Kühlschrank in der Messe ist beständig gefüllt und Kaffee immer gekocht, finden Konzerte statt wird auch für Artists und Crew gekocht. Dieser Modus erlaubt es Menschen, nach wie vor für längere oder kürzere Zeiträume auf der Stubnitz mitzuarbeiten. Das Prinzip ist an eine einmonatige Probe gebunden, die danach noch einmal ausgeweitet wird. Gibt es danach keine Einwände der Crew-Mitglieder, kann die Person auf unbestimmte Zeit am Projekt mitarbeiten und vor Ort wohnen. Viele der heutigen Mitglieder sind so und über die Veranstaltungen in das Projekt nach und nach „reingerutscht“ wie sie selbst sagen. Manche von ihnen übernahmen mehr Aufgaben und blieben, manche „kreisen“ im Kosmos der Stubnitz und kommen immer wieder zurück. Die Möglichkeit des *Hand-gegen-Koje* gewährleistet auch einen beständigen Zufluss an Arbeitskräften, die auf dem Schiff vor allem zur Durchführung des Kulturprogramms und in den Bereichen Instandhaltung und Renovierung des Schiffs benötigt werden. Da das Schiff potenziell fahrbereit ist, ist es auch notwendig durchgehend bemannt zu sein, was dazu führt, dass das Schiff dauerhaft von 5-20 Crewmitgliedern, je nach Jahreszeit, bewohnt wird. Ein eklatanter Unterschied zu den anderen beiden Projekten,

der dem Projekt auch eine völlig andere Dynamik gibt. Mitglieder, die in das Tagesgeschäft eingebunden sind und nicht an Bord wohnen, pendeln beinahe täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich auf das Schiff. Während meines 10-tägigen Aufenthalts nehme ich das Verhältnis der Crew zueinander als herzlich, zugewandt und von großem gegenseitigem Respekt geprägt wahr. Untertags wird an der Instandhaltung und den Vorarbeiten für Veranstaltungen gearbeitet, abends finden im Rhythmus von ca. allen zwei Tagen Veranstaltungen statt. Bar und Einlass werden zumeist nicht von Crew-Mitgliedern übernommen, sondern sind klassische ‚Studierenden-Jobs‘. Für die Dauer meines Aufenthaltes beteiligte ich mich dem Prinzip *Hand-gegen-Koje* folgend an den Vorarbeiten für den Schiffs-TÜV, kroch in leere Abwassertanks, stemmte Rost, schippte Ölschlamm, half bei Vor- und Nachbereitungen für Veranstaltungen und entsorgte Schrott.

Hier noch ein paar Zahlen, um die Dimension des Projekts zu veranschaulichen. Das Schiff braucht monatlich 16 Tonnen Frischwasser. Das längst ‚dienende‘ Crew-Mitglied an Bord ist seit 20 Jahren hier, das älteste fast 70 Jahre alt und hat hier nach seiner Pensionierung angefangen. Eine ‚gute‘ Veranstaltung ist es, wenn 800-900 Gäst*innen kommen. Der letzte ‚Schiffs-TÜV‘ 2024 kostete ca. 630.000 €. Es gibt ca. 45 bewohnbare Kammern an Bord. Die laufenden Kosten des Betriebes (ohne Personal) beziffern sich auf ca. 55.000 € jährlich.

5. Illutron – Geschichte

Der Beginn der Geschichte Illutrons nimmt seinen Ausgangspunkt 2007 im alternativen Kopenhagener Stadtteil Christiania und dort in der sogenannten Grauen Halle (dänisch: Grå Hal). Das Kollektiv *HalfMachine*, bestehend aus internationalen Künstler*innen verschiedener Sparten, veranstaltete dort bereits seit längerer Zeit jährlich ein zweiwöchiges Festival mit dem gleichlautenden Namen. Im Fokus stand die künstlerische Auseinandersetzung mit der Interaktion von Technologie, Kunst und Menschen, die in verschiedenen Kunstformen, wie interaktiven Kunstinstallationen, Robotik, aber auch klassischen Formen wie Tanz und Musik, Ausdruck fand.⁶² Als Inspiration und Vorbild galt das ebenso jährlich stattfindende *Burning Man*,

⁶² Wie viele Mitglieder *halfmachine* hatte oder über konkrete Installationen der Gruppe habe ich nicht recherchiert. Aber ich habe einen Ankündigungstext über die Eröffnungswochen der „MS Half Machine“ 2007 und die daran beteiligten Künstler*innen gefunden. Darin wird begeistert über diese neue „Szene“, die Mitglieder und die einzelnen Beiträge dieser berichtet. Siehe: Metropolis Art and Performance in Public Spaces, abrufbar unter: <https://www.metropolis.dk/half-machine/> (zuletzt abgerufen am 20. Jänner 2025).

in Nevada, Vereinigte Staaten, bei dem auch künstlerischer (Selbst)ausdruck, spielerisches Experimentieren und das Suchen nach neuen sozialen Formen im Vordergrund steht.⁶³

The first installations were made as a part of Half Machine (2003–2008). Half Machine was a recurring live-art festival that artistically explored the relationship between man and machine. In this case, it consisted of fifty to one hundred people who used fourteen days to build a vivid environment out of scrap materials. Throughout the two weeks, aerial dancers would explore the space and engage in impromptu performances for the observers. It was inspired by the aesthetics of the yearly Burning Man festival (Burning Man, n.d.) in the Nevada desert. Visually, the space was filled with rusty machine parts from the local scrap yard which were lit up by multicoloured lamps borrowed from different theatres and schools across the city. The core ideas from Burning Man about participatory involvement and radical self-expression were carried over as a way for everyone to experiment freely with their own artistic concepts and creative processes.⁶⁴

Auch hier trat nach einiger Zeit der Wunsch nach einer permanenten und eigenen Möglichkeit zu veranstalten auf, auch um vor allem langwierige Aufbauarbeiten und die darauffolgende Demontage und den Transport von Materialien und Werkzeug gering zu halten, der seine Entsprechung in dem ehemaligen Industriekahn *Storhavn*, Kennung OU6606, fand. Den ehemaligen Industriekahn fand eines der Mitglieder, Harald M. Viuff, eines Tages auf einem stillgelegten Hafen in der Nähe der Storebæltsbroen, der Brücke, die das Festland Dänemarks mit den beiden Inseln Fyn und Sjælland verbindet. Dies war auch der letzte offizielle Arbeitseinsatz des 1964 in den Niederlanden erbauten Kahns, wo er 1998 ein Unterseekabel für den Bau dieser Brücke verlegte. Die vorherige Nutzung des Kahns ist von Illutron gut dokumentiert worden und auf der Homepage einsehbar, weshalb ich hier nur auf die für das jetzige Projekt relevanten Informationen eingehe. Wie bereits erwähnt ist aber auch dieses Objekt im technischen Sinn kein Schiff, sondern ein Kahn,⁶⁵ ohne einen Antriebsmotor, der als Baggerkran für das Freihalten von Schiffsfahrtsrinnen in Häfen in Norwegen gebaut wurde. Um eine Vorstellung von Illutron zu bekommen, hier noch ein paar Zahlen und Daten dazu: Gewicht ca. 480 Tonnen, Fläche ca. 800 m² auf 3 Etagen, verfügt über einen großräumigen Laderaum mit Metall-, Holz- und Elektronikwerkstatt, Oberdeck, Hauptdeck und Peildeck. Die Mittel zum Kauf des Schiffs werden von sieben Mitgliedern der Gruppe *Half Machine* aufgebracht, zusätzlich wird eine Firma gegründet, um einen Bankkredit aufzunehmen, da die Eigenmittel nicht ausreichen. Die genaue

⁶³ Vgl. Homepage Illutron, History, abrufbar unter: <https://www.illutron.dk/about/history> (zuletzt abgerufen am 20. Jänner 2025) und Hoby 2014, S. 131-133.

⁶⁴ Hoby 2014 (A), S. 21.

⁶⁵ Kähne ist die allgemeine Bezeichnung für auf Flüssen, Binnen- und Hafengewässern eingesetzte Wasserfahrzeuge.

Kaufsumme habe ich nicht in Erfahrung gebracht, es erschien mir auch nicht relevant. 2017 werden die Eigentumsanteile der Firma von Mitgliedern Illutrons aufgekauft, im Mai 2020 wird die letzte Bankrate des Kredits abbezahlt. Das Schiff steht nun im kollektiven Eigentum des Vereins Illutron und seiner Mitglieder.

Auch hier findet man über Kontakte, diesmal im Hafenbüro Kopenhagens, einen Liegeplatz in Teglholmen, einem damaligen Stadtentwicklungsgebiet, den eine teilstädtische Immobilienentwicklungsfirma entgeltlos zur Verfügung stellt. 2014 muss man schließlich weiterziehen, man findet einen neuen Liegeplatz im Nordhafen Kopenhagens auf der Halbinsel Refshaleøen. Befand sich dort früher eine mächtige Schiffswerft mit Zubringerbetrieben, ist das nun verlassene Industriegebiet Anziehungsgebiet für die Kreativbranche. Kleinere Büros, Galerien, Museen, Start-ups, Freizeit- und Vergnügungsanlagen sowie ein offener Streetfood Markt, Reffen, haben sich dort angesiedelt. Vor allem der Streetfood Markt generiert ein erhöhtes Besucher*innen-aufkommen. Illutron befindet sich in unmittelbarer Nähe von davon, was ihm den Anschein einer Zugehörigkeit zu diesem gibt und Besucher*innen des Marktes auch immer wieder Illutron aufsuchen lässt. Zeitweise komme man sich daher wie in einem Zoo vor, wie eines der Mitglieder ärgerlich bemerkt. Das Gebiet befindet sich, nach Aussagen von Mitgliedern Illutrons, in Besitz eines Pensionsfonds der ehemaligen Werft, der weiterhin Zahlungen zu leisten hat und dadurch auch ein Verwertungsinteresse an dem Gebiet besitzt.

Zurück zu den Anfängen des Kollektivs. Aufs Wasser wich man vor allem aufgrund der hohen Mietpreise für geeignete Objekte und der Kurzfristigkeit dieser Mietverträge aus. Hoby merkt dazu an:

It became a standing joke that you had to move out onto the water to do something that was not driven by the market economy; not market-driven in the sense of not focusing on profit, but instead ones own creative curiosity with digital technology.⁶⁶

Das spiegelt sich auch jetzt noch in der Zusammensetzung der Gruppe wider, befragt zur Relevanz des Schiffs für das Projekt selbst, ist das Schiff für einen Teil der Projektmitglieder unbindbar mit der Gruppe Illutron verbunden, für andere ließe sich der *Spirit* wie sie sagen auch in einem Gebäude, Halle oder einem Studioatelier weiterverfolgen. Ebenso nutzte ein Großteil der Mitglieder von *Half Machine* vor Beginn des Projektes Wasser nicht als künstlerisches Medium.

⁶⁶ Hoby 2014, S. 134.

Das Kollektiv nimmt 2007 seine Arbeit auf dem Schiff auf und realisierte bis 2020 mindestens 39 Projekte, sowohl auf dem Schiff als auch außerhalb davon. Die Projekte sind detailreich auf der Homepage mit Titel und Fotos dokumentiert und erlauben einen umfangreichen Einblick in das kreative Schaffen des Kollektivs.⁶⁷ Sie reichen dabei vom kleinen Lötworkshop, mit 3-5 Personen bis zu riesigen interaktiven Outdoor-Feuerkanonen auf Festivals mit bis zu 80 Beteiligten. 2008 war die Gruppe mittlerweile gewachsen und stabilisierte sich, der alte Name *Half Machine* wird dem neuen Kollektiv und dem Projekt auf dem Schiff nicht mehr gerecht, man sucht einen neuen und einigt sich auf ein Kofferwort aus dem technischen, der Programmiersprache entstammendem „Tron“ und „Imagination“, das auf die Vorstellungskraft, was dieser Ort leisten kann, verweisen soll. So habe man zuerst überlegt sich „Illustration“ zu nennen, entschließt sich dann aber für das eigenständig klingendere „Illutron“. Ab hier wird intern auch von der 2. Generation gesprochen. Das Projekt prosperiert und entwickelt sich parallel auch zu einem treibenden Faktor für die *FabLab, Hacker- und Makerspace Szene* in Kopenhagen. Einige der (Gründungs)mitglieder waren an der Gründung und dem Aufbau solcher Vereinigungen auf kommunaler, universitärer oder privater Ebene beteiligt und nehmen dort Schlüsselpositionen ein.

Ein spannender Punkt in der Geschichte Illutrons ist die Ausarbeitung der sogenannten *Community Procedures of ILLUTRON*. Sie entwickeln sich aus zuerst lose formulierten und im alltäglichen Gebrauch verwendeten Sprichwörtern und Redensarten zur Regelung von Prozessen und Werten, denen sich die Mitglieder des Projekts verbunden fühlen. Diese entstehen im Kollektiv also nicht *top-down*, sondern *bottom-up* und lassen sich derart in Regeln gießen, dass sich die Gemeinschaft darauf einigen kann und bis heute bestehen. Sie sind im *Manifesto 1.1* und den *Values 1.1* festgehalten.⁶⁸

Rund um 2015/2016 kommt es dennoch durch vermehrte Konflikte auf persönlicher Ebene und über Nutzungsfragen des Schiffs zu einem heftigen Streit. Infolgedessen verlässt ein Großteil der Mitglieder der ersten und zweiten Generation das Projekt, Illutron leidet an erheblichem Mitgliederschwund. Erst langsam findet eine Erholung statt und ab 2017 beginnt man von der 3. Generation zu sprechen, die großen kollaborativen Projekte werden weniger. Die Barge dient

⁶⁷ Siehe <https://www.illutron.dk/projects> (zuletzt abgerufen am 19.02.2025). Zusätzlich veröffentlichen Mitglieder auch Details und Anleitungen über Programmierung von Interfaces, verwendete und geschriebene Codes sowie Soft- und Hardware die sie für ihre Projekte verwendeten auf Github, einem Hosting Dienst für Software-Entwicklungsprogramme. Siehe: <https://github.com/Illutron> (zuletzt abgerufen am 19.02.2025).

⁶⁸ Illutron, About, Manifesto / Values, abrufbar unter: <https://www.illutron.dk/about/manifesto-values> (zuletzt abgerufen am 25. Jänner 2025). Einen ersten Entwurf von 2011 hält auch Hoby (2014), S. 134-136, fest.

nun vermehrt als Werkstatt für individuelle Projekt, bspw. bauen zwei Mitglieder ihre Hausboote dort auf.

Als Antwort auf die zurückliegenden Konflikte und zur Prävention neuerlicher werden um das Jahr 2020 von Hoby aus dem bereits vorhandenen Manifest und den Werten die *Community Procedures* entwickelt. Ihre Bedeutung und Funktion wird in den Interviews euphorisch hervorgehoben, sie regeln Kommunikation und Kommunikationskanäle, Lagerung, Kostenbeteiligung, Schlichtungen im Streitfall, Projektdurchführungen, Arten der Mitgliedschaft, Verleih von Werkzeugen, Nutzung von Ressourcen etc. Sie sind auch, da sind sich die interviewten Mitglieder einig, der Grund, warum es seitdem zu keinen größeren, das Kollektiv bedrohenden Konflikten mehr gekommen ist.

2020 folgt der nächste Schlag, mit der globalen COVID-Pandemie erliegt auch in Kopenhagen das öffentliche Leben, auch Illutron stellt seinen ‚Spielbetrieb‘ gänzlich ein. Zusätzlich verschlechtern sich die rechtlichen Rahmenbedingungen, ein neu verabschiedetes Gesetz sieht eine Zertifizierung für alle Hausboote vor, gleich ob privat oder kommerziell genutzt, die das Ende für Illutron in dieser Form bedeuten würde. 2023 steht man vor einem Scheideweg, bis Ende 2024 muss der Rumpf Illutrons überprüft werden, das Schiff also aus dem Wasser, das erste Mal seit 2007. Kostenpunkt 1 Million dänische Kronen (DK, ca. 130.000 Euro). Schlussendlich beschließt man eine Neuausrichtung als *Kulturskibet Illutron*,⁶⁹ ein offenes, mobiles Kulturzentrum, das in den verschiedenen Stadtteilen Kopenhagens andocken kann und dort vor Ort, vor allem für Kinder und Jugendliche, eine spielerische und ergebnisoffene Lernumgebung bieten soll. Erste Anlaufstelle für die Finanzierung des Projekts ist die Stadt Kopenhagen. Als ‚Zauberformel‘, so ein Mitglied, erweist sich der langjährige Fokus des Projekts auf Arbeiten zwischen Kunst und Technologie. Im April 2024 wird dem Projekt eine Förderung in Höhe 3,5 Millionen DK (ca. 0,5 Millionen Euro) zugesprochen. Für das Gesamtvolumen der Transformation rechnet man mit dem ca. 6-7-fachem, also ca. 3 Millionen Euro. Das Projekt sieht einen komplett Umbau Illutrons vor, der auch die bisherige Verwendung als privaten Workshop beendet und es zu einem öffentlich zugänglichen Lernort/Kultureinrichtung transformiert. Die ‚DNA‘ des Projektes solle jedoch weiterhin bestehen.

⁶⁹ Der ursprüngliche Projektentwurf umfasst eine 30-seitige Broschüre auf der detailreich und mit Renderings der neue Charakter Illutrons dargelegt wird. Da die Broschüre in Dänisch ist und auch in der Form nicht mehr auf der Homepage ist (Stand 24. Jänner 2025) habe ich davon abgesehen sie in den Anhang aufzunehmen. Eine Übersicht über den aktuellen Stand findet sich hier: <https://www.illutron.dk/about/development> (zuletzt abgerufen am 25. Jänner 2025).

5.1. „Staying curious“

In den Vorgesprächen mit Eva, der lokalen *strange handler*, war bereits absehbar, dass ein Aufenthalt schwierig werden würde. Das vor kurzem verabschiedete Gesetz zu Hausbooten sieht absurde Regeln in Bezug auf Fluchtwege, Typisierung und Überprüfung dieser vor. Da Illutron nicht zertifiziert ist, ist das Wohnen auf dem Boot rechtlich verboten. Mein Aufenthalt wird daher kurzerhand als Residency bezeichnet. Aufgrund der gesetzlichen Lage und dem Zustand des Bootes befindet sich das Kollektiv um Illutron in der angesprochenen Neufindungsphase als *Kulturskibet*, mit dem sie als mobiles, schwimmendes Kulturhaus in die Kopenhagener Stadtteile fahren wollen und kulturelles Angebot gleichsam ‚dorthin‘ bringen. Das Kollektiv besteht heute noch aus ca. 35-40 Mitgliedern. Der aktive Kreis, der regelmäßig rund um den Kahn tätig ist, wird von den Interviewpartner*innen mit zehn bis zwölf Personen beziffert. Da kein laufendes Programm stattfindet, kommen die Mitglieder vor allem zu Illutron, um an ihren individuellen Projekten zu arbeiten. Zwei der Interviewpartner arbeiten beispielsweise vor Ort an ihren eigenen Hausbooten, die sie dort aufbauen. Ansonsten findet einmal monatlich ein *Sunday Meeting* vor Ort statt, um sich über aktuelles zum Projekt auszutauschen, anstehende Arbeiten zu koordinieren und sich generell zu treffen. Bei meiner Ankunft ist noch die Euphorie über die Förderzusage spürbar, jedoch auch die sichtlichen Anstrengungen, die in weiterer Folge auf die Projektmitglieder zukommen. Die Arbeit am Projekt ruht im Frühjahr eher, wird mir erzählt, was nicht weiter verwundert, es ist noch relativ kalt Anfang Mai.

Die Stärke von Illutron, das wird aus den Interviews klar, ergibt sich aus dem ergebnisoffenen Zugang, der in den künstlerischen Projekten verfolgt wird. In den letzten Jahren wurden vermehrt Projekte umgesetzt, die auf spielerisches Lernen ausgelegt sind und deren Zielgruppe vor allem Kinder sind. Ein Fokus, der mit dem Umbau weiterverfolgt werden soll. Denn zurzeit ist das Schiff „nicht sicher genug“, um Schulklassen an Bord zu bringen, wie in den Interviews betont wurde. Eine meiner Aufgaben besteht darin, ein Netz entlang der Reling anzubringen, eine gesetzliche Sicherheitsvorgabe, um vorzubeugen, dass Kinder von Bord fallen könnten. Gleichzeitig wird auf die Sinnlosigkeit meiner Aufgabe verwiesen: die Kinder könnten durch das Netz erst viel besser über die Reling klettern. Schließlich soll ich es doch lassen, da mit dem Umbau die Reling ohnehin bald erneuert werden würde.

In der Vergangenheit bot Illutron vor allem die Möglichkeit Projekte, zu realisieren, die auf den ersten Anschein als zu groß, nicht machbar, also als nichtrealisierbar schienen. Daraus ergibt sich auch die ‚Formel‘ Illutrons wie Mitglieder in Gesprächen meinten, auf dessen Essenz sich

Illutron bringen lässt: Menschen dazu ermutigen neugierig zu bleiben und zu sein, ins Englische übersetzt mit „staying curios“

M: What is the Illutron DNA? Is it the curiosity? Like you mentioned, the word of curiosity?

Eva: Yeah, I think if I should give one word, I think it would be that. I mean, then you can also put more in it, the manifesto, the values, whatever, the method, whatever it is, you could put a lot more words to it, but if you really boil it down, I think that's kind of the word that encompasses everything.

Für die nun anstehenden Arbeiten, das Schiff aus dem Wasser zu heben und den Rumpf überprüfen zu lassen, muss die Barge ausgeräumt werden. Ein aufwendiges Unterfangen, denn Illutron Mitglieder zeichnen sich vor allem durch ihre Leidenschaft zu *hoarden*, also zu hamstern, aus, wie sie selbst sagen. Gerne werden Gelegenheiten genutzt, um bspw. ein ausrangiertes Anzeigendisplay aus einem Sportstadion, einen Robotikarm und auch allerlei sonstige Gadgets und kleinere und größere Gegenstände auf das Schiff zu bringen, die es sich zu sichten lohnt. Im Vordergrund des Interesses stehen Umnutzung, Kontextuelle Verschiebung von Gebrauchswerts, Reverse Engineering oder auch die pure Sammellust und der Gedanke, dieses Ding könnte doch eines Tages von Nutzen oder Interesse sein. Der Bauch des Schiffs ist deshalb auch eine riesiges Sammelsurium an Elektrokleinteilen, Resten vergangener Installationen und Ausstellungsstücken und Krimskrams, das während meines Aufenthalts sukzessive sortiert und ausgemistet wurde.

6. Interviews

Insgesamt habe ich zehn Interviews mit 12 Personen der Projekte geführt. Vier auf der Stubnitz mit vier Personen (29.4.2024 Salli, 1.5.2024 Felix, 1.5.2024 Falk, 2.5.2024 Renault). Vier auf Illutron mit fünf Personen (6.05.2024 Christian und Harald, 6.05.2024 Jop, 9.05.2024 Markus, 10.05.2024 Eva) und zwei auf Eleonore mit drei Personen (31.05.2024 Jan und Taro, 12.06.2024 Eblie). Mich selbst habe ich in den Interviews mit „M“ abgekürzt. Die geführten Interviews geben sowohl einen umfangreichen und tiefen Einblick in die Geschichte der Schiffe als auch in die Rolle der Personen, die interviewt wurden, und sind deshalb einer der sensiblen Datensätze, die erhoben wurden. Sie wurden nach bestem Wissen und Gewissen transkribiert, den Interpartner*innen aber nicht nochmal zum Gegencheck vorgelegt. Interviews auf Illutron wurden in Englisch geführt, ebenso eines auf Stubnitz mit einem Nicht-Deutschen-Muttersprachler, der Rest auf Deutsch. Englische Ausdrücke, die in Interviews auf Deutsch vorkommen, wurden nicht markiert, gleich ob es sich um Fachausdrücke aus dem maritimen

Kontext, Redewendungen oder im alltäglichen Sprachgebrauch mittlerweile geläufige oder häufig verwendete Ausdrücke handelt. Auf eine der Soziologie entsprechende Transkription wurde zugunsten einer besseren Lesbarkeit verzichtet. Ebenso wurden die Interviews in eine möglichst schriftgetreue Sprache transkribiert, wobei dennoch auf lokale Dialekte und sprachliche Eigenheiten Rücksicht genommen wurde. Betonungen, lautmalerische Unterlegungen und andere Gefühlsausdrücke in den Interviews sowie die Körpersprache von Interviewten und Interviewer wurden entweder **fett** hervorgehoben, ausgeschrieben oder in runden Klammern zum Ausdruck gebracht. Anmerkungen zu Aussagen, wie Erklärungen von Abkürzungen und weiterführende Informationen, wurden *kursiv* in runde Klammern gesetzt und mit „Anm.“ kenntlich gemacht. Auslassungen wurden in eckige Klammern gesetzt.

6.1. Gegenüberstellung der einzelnen Interviews nach thematischen Schwerpunkten

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden die Interviews nach drei thematischen Schwerpunkten gegenübergestellt und miteinander abgeglichen. Da die Interviews jeweils mehr als eine Stunde dauerten und zahlreiche Themenbereiche abgefragt wurden, um ein möglichst umfassendes Bild der Projekte zu gewinnen, stand ich vor der Herausforderung, eine Fülle an Daten zu haben, die sich nicht in einer einzigen Arbeit zusammenfassen lassen.

Als Folge wurde in einem Workshop mit Lehrenden und Studierenden der Kunstuni Linz aus den beiden Studiengänge Kulturwissenschaften und Medienkultur- und Kunsttheorien eine Eingrenzung auf drei Themenblöcke erstellt, die als besonders interessant erachtet wurden und sich zur Hypothesenbildung eignen:⁷⁰

Welche Form und Rolle spielen die Projektionsflächen Wasser und Schiff für die Projekte bzw. ihre Mitglieder (Themenblock A)?

Wie wird mit der auf den ersten Blick widersprüchlichen Konstellation von Freiheit und Verantwortung innerhalb der Projekte umgegangen (Themenblock B)?

Wie gehen die Projekte mit dem Thema Wirken, Einfluss und Fortbestehen (Themenblock C) um?

⁷⁰ Ein herzlicher Dank an Melanie Maria Baltacis, Lu Hainy, Franziska Schink und Amalia Barboza für ihre Mitarbeit im Workshop.

6.2. Thema A – Projektionsfläche Schiff und Wasser

Ähnlich wie Flugzeuge beherbergen auch Schiffe ein großes Imaginationspotenzial an Wünschen, Begehren, Träumen usw. Gleich verhält es sich mit Wasser, das Lebensgrundlage und im Überfluss auch die Bedrohung dessen darstellt. Wie die jeweiligen Gruppen mit der Projektionsfläche Wasser und Schiff umgehen, was ihre eigenen Begehrlichkeiten und wie ihre (künstlerische) Auseinandersetzung damit aussieht, ist Gegenstand dieses Themenkomplexes.

Die Schiffe selbst sind für die betreibenden Mitglieder bereits Sehnsuchtsorte, da sie aufgrund ihrer jeweils speziellen Stellung am Wasser Orte mit einer speziellen Aufenthaltsqualität darstellen. Dies wird aus folgenden Aussagen klar:

Eblie: Ja ein Raum. Und da draußen halt natürlich sehr speziell, weil es halt ein bisschen draußen liegt. Man kann da eigentlich... ziemlich viele Freiheiten eigentlich, es ist kein Haus, man kann laut sein, aber man kann eigentlich tun und lassen, was man will,... fast. [...] Aber ja, ich würd sagen es ist ein Ort – also in Zukunft wird es – also das zukünftige Projekte würd ich sagen ist eine Mischung aus Labor, aus Atelier, aus Artist in Residence, des was da auch so ist und auch einfach ein Ort wo man sich treffen kann, ein Freizeitort oder so. Es ist mehr! [...] Ein Ort, wo man einfach auch nichts tun... muss, kann. Aber der Ort, wo man auch viel experimentieren kann, was grad im Zusammenhang mit Wasser und mit Wasser und mit Bezug zum Wasser...und... ja. [...] Oder es sind mehr Sachen, eben ein Ort wo man halt gar nichts machen muss! Wo man auch einfach mit der Hängematte da liegen kann und da ist die Aussicht (zeigt auf den Fluss und die gegenüberliegende Seite mit dem Waldgebiet) und die Stimmung hier wahrnimmt dort und herumträumt, philosophiert. Für das ist es auch...

[...]

Eblie: Ein sehr überdimensionierter Kinderspielplatz für auffällige Erwachsene oder so... verhaltensauffällige Erwachsene. [...] Aber für mich ist das schon so. Ja, Rückzugsort find ich trifft schon gut, ja. Oder wenn man was arbeitet oder nachdenkt oder etwas tut – mit dem, was man dann hat, geht man dann nach außen, quasi.

Jan: Ja, und von daher glaube ich, ergibt sich das ein bisschen. Ich meine, es ist ja interessant, weil ich kenn die Eleonore auch immer nur an diesem Ort (*Anm. an der Traun*), kann mir aber vorstellen, also ich mein das war ja ein komplett anderer Ort, wenn es wo anderes gelegen ist, also ja, weil im Winterhafen, von dem was ich gehört hab, wars halt einiges mehr frequentierter. Und jetzt da, ich meine ist eh auch ein sehr interessanter Ort, dass man da wirklich in diesem Limbus zwischen Industrie und vermeintlicher Natur... äh, ja...ja.

Hier wird schon die Veränderung des Projektes Eleonore im Laufe der Zeit sichtbar. Lag bei der Gründung der Fokus auf dem Insel- und Autonomie-Gedanken von Xaver und Medosch, ist es für die nachfolgenden Generation stärker zu einem Freizeitort geworden, an dem **auch**

künstlerisch gearbeitet werden kann. In den Interviews liegt die Betonung vor allem auf dem Abgeschlossenheitscharakter, der es erlaubt, hier in der Natur ungestört und unbeobachtet zu sein. Es also tatsächlich einen „Gegenort“ eine Heterotopie im Sinne Foucaults darstellt.⁷¹

M: Was glaubst du, ist das Interessante tatsächlich **auf** der Eleonore, **mit** ihr oder **um** das Schiff herum zu arbeiten – künstlerisch oder auch anderweitig zu arbeiten. Dieses „des-am-Wasser-Seiens“?

Eblie: Hmm, pfuh vielleicht das Ferne, dass das Schiff symbolisiert. Es hat auf jeden Fall was Exotisches. Vielleicht für Leute die in einer Hafenstadt wie Hamburg aufwachsen, nein wahrscheinlich auch so. Du siehst Schiffe die kommen immer von irgendwo! Und weit weg meistens, oder es fährt meistens, also es ist selten dass sie stehen. Dieses von irgendwo zu kommen, und dann fährt es – wenn wir jetzt bei der Donau bleiben – kommt es aus der Ukraine da unten irgendwo rauf und fährt dann noch viel weiter, vielleicht nach Frankreich oder so über irgendwelche Kanäle. Oder man sieht einfach ein Schiff vorbei fahren, das hat immer was mit Reisen, Mobilität zu tun und dadurch vielleicht auch halt s interessant ist. Das dass eben mitspielt, dieses... (überlegt)

M: Seefahrtsromantik?

Eblie: Des, ja genau, diese Schifffahrtsromantik die spielt da mit, definitiv. Und bei mir persönlich kommt noch dazu dass ich eine Affinität zu Wasser und Gewässern habe, gerade zu Flüssen, massiv! (kommt ins Schwärmen) Und mit der Fischerei, und all dem! Das Wasser das ist einfach Leben für mich. Ich will gar nirgends anders leben! Ich will nur an solchen Gewässern leben! Das ist so ein... das macht mich glücklich! Und es ist sogar wissenschaftlich belegt: Wenn man in einen Fluss reinschaut – darum sind Flüsse auch viel spannender als Seen – da schaust du immer nach links und nach rechts und diese Bewegung der Augen auf das was vorbei zieht das bringt dich in einen beruhigenden Zustand. Das hat eine beruhigende Wirkung. Und das ist einfach auch bewiesen, wenn du lang in einen Fluss reinschaust oder länger in ein fließendes Gewässer, diese Bewegung, dass beruhigt einen. Hat ein Neurologe geschrieben.

M: (lacht) Das hab ich nicht gewusst!

Eblie: Ich weiß nicht inwiefern das mitspielt, aber Wasser hat auch so etwas reinigendes oft. Und so was beruhigendes, reinigendes, klärendes. Und wenn man da so sitzt, vielleicht... Ja. Ich fühl mich immer viel leichter, ich bin auch weg! Ich bin auch nicht mehr im Alltag drinnen. Ich bin nicht mehr in der Stadt, sondern woanders. Und dadurch arbeitet es sich auch anders. Und mit dem Ganzen (macht eine ausladende Handbewegung, um auf das Schiff und die Lände zu zeigen) und

⁷¹ „Es gibt gleichfalls - und das wohl in jeder Kultur, in jeder Zivilisation - wirkliche Orte, wirksame Orte, die in die Einrichtung der Gesellschaft hineingezeichnet sind, sozusagen Gegenplatzierungen oder Widerlager, tatsächlich realisierte Utopien, in denen die wirklichen Plätze innerhalb der Kultur gleichzeitig repräsentiert, bestritten und gewendet sind, gewissermaßen Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich geortet werden können. Weil diese Orte ganz andere sind als alle Plätze, die sie reflektieren oder von denen sie sprechen, nenne ich sie im Gegensatz zu den Utopien die Heterotopien.“ Foucault 1992, S. 39.

unserem Input, wenn man dann auch noch mit dem arbeitet, dann wird es auch spannend.

Eblie verweist klar auf die Stimmung, die das Am-Wasser-sein mit ihm macht, es enthebt ihn aus seinen Alltagssituationen, hier wird ein anderer Blick auf die Welt ‚draußen‘ möglich. Das Schiff dient in diesem Fall bereits als der vermutete Impulsgeber für Neues.

Auch auf der Stubnitz wird die Analogie zu einem „Abenteuerspielplatz“ hergestellt, eine Annahme, die sich bereits auch mir früh aufdrängte, hier könne man ungestört vom ‚Rest der Welt‘ seinen Interessen nachgehen:

Falk: Genau, das ist jetzt auch das, was es für mich bedeutet. Ich sehe die Stubnitz, nach all den Jahren, eigentlich immer noch als ein großer Abenteuerspielplatz, der viele Bedürfnisse hat, aber auch viele Möglichkeiten bietet. Gerade wenn man sich für Audio, Video oder Licht interessiert. Wir haben hier nicht die neueste Technik, nicht State of the Art, aber wir machen quasi aus Scheiße Bonbons, sag ich mal so, (M lacht) und man lernt unglaublich viel, auch für sich persönlich. Ich war sowieso schon vorher begeistert für Video und Ton und kannte auch den professionellen Ansatz, hier habe ich gelernt, wie man mit relativ einfachen, aber guten Mitteln so aufbaut, dass es ein gewisses Level hat.

Wie bereits angesprochen wird das Projekt Illutron von seiner grundsätzlichen Struktur und Nutzung eine Neuausrichtung als schwimmendes öffentliches Kulturhaus erfahren. Aber auch hier bot es für die Mitglieder die Möglichkeit, sich zurückzuziehen und ungestört vom ‚Rest der Welt zu sein‘ und hatte den Status eines ‚Ferienhauses‘ inne:

Eva: It's been like, for a lot of years, it's been a place that kind of, if you had a summer house, that they had ownership of. Like, I'm not going to have the same kind of ownership of Illutron as I have now. It's gonna be a place where there will be strangers every single day. But the cool thing is that when we've talked about it, which we started very much during Corona, had an online vision meeting, and actually pretty much everyone was like: "It's cool. It's gonna be different, I'm ready to evolve." If you ask Mads (*Anm. Hoby*), for instance, he would say like, yeah, I love the fact that it's going to develop into something new. For some people it's a bit more scary. But overall, it is again in the DNA that it is changing, and this is going to be the biggest change ever since it was bought, like without doubt, it's like...

Klar wird, dass sich der Status des Schiffs mit der Transformation in ein öffentlich zugängliches schwimmendes Kulturhaus radikal ändern wird. Der private Charakter des Bootes wird in den Hintergrund treten, die Projektionsfläche des Schiffs jedoch erweitert, es dient nicht mehr ausschließlich der Gruppe, sondern wird geöffnet. Diese Veränderung, so Eva, steckt auch in der DNA des Projekts.

Der romantisierende Zugang zum Schiff wiederholt sich auch in einem anderen Interview auf der Stubnitz.

M: You mentioned earlier that you always wanted to live on a ship. What is it about ships that attracts you?

Renault: My father was a captain, so I was on ships before I could even walk. I've always loved them.

M: Is it the maritime lifestyle?

Renault: I think I'm fascinated by *nomadism*. I love the idea that you can take *everything* you need and carry it with you.

M: Like a container?

Renault: Yeah, exactly. You have your house, but it's always ready to move.

M: Like a snail carrying its shell?

Renault: Yeah. You're always home, but home is never in the same place.

Der letzte Satz aus diesem Interview spiegelt den Sehnsuchtscharakter und die Faszination für Schiffe in aller Deutlichkeit wider. Gerade weil die Bestimmung der (kommerziellen) Schifffahrt darin liegt, Dinge von einem Ort zu einem anderen zu bewegen, das Schiff sich aus seinem Zweck heraus einer *Verortung* widersetzt und kein Zuhause bieten kann⁷², bietet die Stubnitz hier für Renault den gewünschten Lebensraum, da sich an diesem speziellen Ort das *nomadische* mit dem *beweglichen zuhause* verbindet.

Die angesprochene Seefahrtsromantik gipfelt in einem Interview auf der Eleonore in einer längeren Reflexion über Freiräume und deren generelle Bedeutung und was diese ausmacht:

Eblie: Also, ich beschäftige mich viel mit und auch schon lang mit diesen Freiraum-Thematiken. Ich habe auch viel an solchen Orten gelebt, die ich immer auch noch bis jetzt besuche und das ist einfach ein Thema das mich voll interessiert. Mit Communities, Szenen. Und ich sehe eine totale Wichtigkeit in diesen Orten und ich denke, dass diese Orte nur funktionieren durch die Menschen, die sie gestalten. Das ist einfach so. Das machts aus. Und darum find ich das total wichtig. Das ist jetzt nicht etwas womit ich mich recht viel beschäftige, sondern für mich ist das komplett klar: Du kannst du einen Ort schaffen, du kannst einen Raum schaffen, aber erst die Menschen machen die Orte zum Ort.

Diese Aussage deckt sich auch mit den gemachten Beobachtungen auf Stubnitz und Illutron. Das Projekt per se ist kein Freiraum und kann es auch gar nicht sein, sondern wird erst durch die Mitglieder und ihr Wirken vor Ort dazu. Aber vor allem die Stubnitz steht hier als permanent

⁷² Vgl. Hasse 2009, S. 113.

bespieltes und bewohntes Objekt in einem krassen Gegensatz zu den anderen Projekten, was zu einer anderen sozialen Dynamik führt. Hier muss auch das Zusammenleben organisiert werden. In diesem Zusammenhang fällt bei den Interviews auf der Stubnitz immer wieder der Vergleich zu einer Stadt:

Salli: Ja, also dieses Schiff hat viele Eigenarten. Allgemein an Schiffen fasziniert mich, dass sie eine eigene kleine Mini-Stadt sind mit allem, was dazu gehört: eigener Strom, eigenes Abwasser, eigenes Organisieren, wie kommst du an Trinkwasser, wie lagerst du das, wie verteilst du das, wie machst du das mit heizen? Hier ist alles was eine Stadt komplett beinhaltet, hier drin (macht eine ausladende Handbewegung die das Schiff umfassen soll.). Das finde ich als Gesamtsystem total spannend weil man da auch ganz viel Freiheiten hat, damit rumzuexperimentieren und Sachen zu lernen oder Sachen auch zu verstehen oder zu verändern. Und es ist irgendwie eine coole Größe. Ich meine dieses Schiff ist irgendwie ein Monster, aber im Vergleich zu einer Stadt winzig. Und damit kann man halt total viel machen, einerseits baulich, aber auch wenn du das Projekt sozial betrachtest, kannst du kucken, so was braucht es denn?

Felix: In erster Linie ist die Stubnitz ein Kulturort im weitesten Sinne. Vor allem Musikkultur, aber auch darstellenden Künsten, früher gab es das oft, und das wollen wir wieder mehr machen. Naja und dadurch kann man das dann Weiterspinnen, also dadurch, dass das hier ja auch ein Ort ist, an dem einige Menschen auch mehr oder weniger ihren Lebensmittelpunkt haben, ist das auch ein Ort der Begegnungskultur. Hier wird menschliches Miteinander erprobt, das ist vor allen Dingen vor dem Hintergrund spannend, dass es eben kein Wohnprojekt ist, sondern ein Kulturprojekt, und die Menschen, die das zu ihrem Lebensmittelpunkt machen, sich eben nicht hier treffen, weil sie als Buddies zusammen wohnen wollen. Sondern weil sie sich hier treffen und diesen Ort gestalten wollen. Das bringt eine große Vielfältigkeit mit sich und auch gelegentlich Spannungen, weil es in erster Linie – also es ist nicht immer alles Friede, Freude Eierkuchen und man sich wohlfühlt und miteinander wohnt – sondern in erster Linie ein Arbeitsprojekt ist. Das Wohnen und Arbeiten zusammen, das ist auf jeden Fall auch immer wieder ein Spannungsfeld, aber auch eine spannende Sache. Ich sehe das ein bisschen so, dass es ein Mikrokosmos ist, der viele Aspekte des gesellschaftlichen Miteinanders widerspiegelt und vereint. Es gibt Reibungen und gesellschaftliches Miteinander, und das ist dann wieder hochskalierbar und übertragbar in den Rest der großen Welt ist und nicht nur auf diesen Mikrokosmos beschränkt.

Dieser Gedanke lässt sich gut nachvollziehen: Wie in einer Stadt gibt es auch hier funktionale Räume, private Kammern sowie gemeinschaftlich und öffentlich genutzte Bereiche. Die Nutzung des Schiffs als Kulturort strukturiert das Zusammenleben. Dennoch wird die Verwaltung nach möglichst demokratischen Prinzipien organisiert, denn die Bewohner*innen selbst entscheiden, wie sie das Schiff nutzen und gestalten. Auch Felix von der Stubnitz reflektiert weiter über die Bedeutung und Faszination, die das Schiff für die Gemeinschaft hat:

Felix: Ich weiß gar nicht, ob das zwangsläufig mit Schiffen zu tun hat, tatsächlich. Es gibt ja einige Orte, die mir jetzt spontan einfallen. Ich glaube tatsächlich, was eine Faszination ausübt, ist in allererster Linie Freiraum. Das übt auf alle möglichen Menschen eine unglaubliche Faszination aus. Gängeviertel (*Anm. ein beliebtes Viertel in Hamburg das Kunst- und Kultureinrichtungen beherbergt*) ist ein gutes Beispiel, die Alte Hölle (*Anm. ein Verein, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, mittels verschiedener kreativer Bereiche, einen Ort für gemeinsames Lernen, Schaffen und solidarisches Miteinander zu schaffen, für näheres siehe: <https://alte-hoelle.de/>*) ist ein Beispiel, es gibt genug Beispiele, wo ich der Meinung bin oder das Gefühl habe, dass es gar nicht in erster Linie darum geht, dass es ein Schiff ist, sondern, dass es eben diese Freiräume gibt. Das übt eine Faszination auf Menschen aus. Dass wir jetzt ein Schiff sind, das ist schon auch speziell. Man merkt das im Winter besonders gut. Ein Stahlschiff hat etwas Rues und es ist im Winter schon auch gerne sehr ungemütlich von der Gesamtatmosphäre her. Ja, also im Sommer ändert sich das total schnell, weil man dann nach draußen kann, auf dem Deck sitzt, einen unverstellten Blick hat, weil kein Haus vor einem steht, sondern die Elbe vor einem liegt. Das gibt ein gewisses Gefühl von Weite und auch von Bewegung oder Mobilität, auch wenn sich das Schiff meistens nur dann bewegt, wenn eine Welle oder ein anderes Schiff vorbeikommt. Dieses Bewegliche ist schon da, aber wir fahren ja nicht jeden Tag irgendwo hin. Das übt schon auch eine zusätzliche Faszination aus. Aber ich glaube, das hat auch etwas Abschreckendes.

Im Unterschied zu den anderen Projekten prägt das Wohnen auf der Stubnitz die dort lebenden Mitglieder stark, weil es auch aus einer Außenperspektive als Gegenentwurf wahrgenommen wird. Das Prinzip *Hand-gegen-Koje* fördert dieses Bild des ‚Aussteigertums‘ unweigerlich noch.

Falk: Ja, das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Also, wenn man hier lange ist und Leute erkundigen sich dann, von wegen so, warum man hier ist und so, dann kommt ganz oft diese Anmerkung, von wegen: Ja, seid ihr alle Aussteiger, ne, so aus der Gesellschaft oder so. Finde ich jetzt nicht ganz passend, weil wir liegen hier in der Großstadt oder auch in anderen Städten und haben auch in der Stadt mit den Leuten da zu tun, aber du kommst immer wieder aufs Schiff, aufs Mutterschiff quasi zurück und dann die Crew ist schon so ein eigener kleiner Kosmos. Es ist eher so ein bisschen wie Zirkus... wie ein Wanderzirkus, dieses Schiff mit den Leuten, die damit arbeiten. Mit Aussteigertum hat es gar nicht so viel zu tun, sondern eher so wie Zirkuskinder. An Land entwurzelt, aber hier dafür umso mehr die Nieten in den Stahl geschlagen. (Beide müssen lachen)

Ja, das ist ein ganz spannender Teil, weil man kann auch über die Jahre beobachten, es hat ganz viele Leute hier angespült, die nach ihrer schulischen Ausbildung in die freie Wirtschaft gegangen sind, sich den Arsch abgearbeitet haben und irgendwann so eine kleine Sinnkrise kriegten in ihren Bürojobs oder irgendwelchen schlecht bezahlten Jobs und sich dann gedacht haben: Nee, ich möchte in dieser Maschinerie nicht mehr mitmachen. Da ist ja jetzt gerade dieses Schiffchen, das ist ganz spannend irgendwie so. Ich kuck einfach mal, wohin mich das führt. Und

die dann auch gemerkt haben, man kann hier auch einen alternativen Lebensentwurf tatsächlich drauf leben. Das Schiff kümmert sich um einen. Wenn du keinen Bock mehr hast dich mit Behörden oder so rumzuschlagen, weil du irgendwas regeln musst in deinem Leben, auf dem Arbeitsamt oder wie auch immer, oder Wohnungen, was richtig nervig sein kann und wo viele Leute auch echt schlecht drin sind, Krankenkassen und den ganzen Kram, bist du hier auf dem Schiff, bist du Teil der Crew, das Schiff kümmert sich, dass dir der Rücken freigehalten wird, dass du mit solchen weltlichen Belangen gar nicht so belästigt wirst (lacht).

Es ist auch zu einem großen Teil Augenwischerei, aber es funktioniert – bis zu einem gewissen Grad. Man darf keinen hohen Lebensstandard haben natürlich, also in materieller Hinsicht, aber man kann hier schon sehr glücklich sein, mit den Umständen, die man hier vorfindet. Und es ist, glaube ich, auch wichtig für die Crew hier an Bord, dass alles nicht so easy peasy lemon squeezy ist, weil oftmals wächst man auch zusammen, wenn Sachen einfach ein bisschen schwieriger zu bewerkstelligen sind. Wenn man sich ein bisschen anstrengen muss, Mittel und Wege zu finden, Dinge doch passieren zu lassen.

So lässt sich hier eine Brücke zur Auseinandersetzung Hasses über *Unbedachtes Wohnen* schließen. Er setzt sich in einem Kapitel mit dem Fokus auf Wagenburgen explizit mit dem „Wohnen am Rand bürgerlicher Duldung“ auseinander. Für mich lassen sich seine Aussagen auch auf die Art des Wohnens der Stubnitz übertragen, auch weil Falk selbst den entscheidenden Vergleich zum Zirkus macht:

Sesshafte Formen des Wohnens gestalten sich in unserer Gesellschaft üblicherweise in Wohnungen bzw. festen Häusern. Nomadische Lebensformen kommen nur unter besonderen Bedingungen vor und sind dann meist durch einen formalen Rahmen gegen Stigmatisierungen geschützt (so z.B. bei den auf der Wanderschaft befindlichen Handwerksgesellen, die die alte Tradition der Wanderjahre wiederbeleben). Auf andere Weise sind Zirkusakteure ‚auf Reisen‘ unterwegs; sie wohnen in speziellen Wagen und leben in der Gemeinschaft der umherziehenden Zirkusgemeinschaft, die durch ihren institutionalisierten Rahmen nach außen deutlich erkennen lässt, dass man im Zirkus zwar in Wagen wohnt, aber doch in der Ordnung des Zirkus lebt, der seinen ganz speziellen kulturhistorischen Ort in der Gesellschaft hat.⁷³

Um mit Hasse zu sprechen hat auch das also auch Schiff seinen ganz eigenen kulturhistorischen Ort in der Gesellschaft, der in der Sehnsucht, Weite und Ferne liegt. Für die Mitglieder der Stubnitz ergibt sich daraus eine ambivalente Beziehung und Bindung an das Schiff.

Renault: We sometimes call it the mothership. There's a love relationship that people have with the object. But it's more than an object. It's a living organism.

⁷³ Ebd., S. 181.

You feel a bit like a parasite, living on its back, cleaning it. It's a symbiotic relationship between the parasite and the host.

M: And the host is floating.

Renault: Exactly. It's something powerful enough to bring very different people together. They work together for the greater good of keeping the ship alive. There aren't many things people would dedicate so many free hours to. The Stubnitz has sucked up time and energy from people – it's a parasite for them, too.

M: A symbiotic one?

Renault: Yeah. And I think if you don't get enough from it, or if you don't give enough to it, the balance is lost. It can become toxic, in one direction or the other. So, you have to find a balance to not get drained by the ship.

M: Because it can be hard on people?

Renault: Yeah, especially those living here. It's their home and their workplace at the same time. You never leave your workplace.

Auch die Interviewten von Illutron sprechen von einer sehr persönlichen Beziehung zu ihrem Schiff, sie begreifen es teilweise als animiertes, beseeltes Objekt.

M: When you think about the ship as a metaphor, does it have a certain meaning to you?

Markus: I mean, only today you yourself said something I've never thought about, but it hit a nerve in a good way. That you said it was like a mother's womb.

M: That was my supervisor to be precise (lacht).

Markus: Oh, okay. I really like that analogy because it's like a womb for us all. Well, it's not warm (M lacht). But yes, it is warm in the community. So that gives warmth and it's safe because no matter who you are, you're welcome in the womb. And I think that's a super analogy. I had a friend of mine. He was here with a few friends, also like creative people and 200 meters away, there's this building that says CC, Copenhagen Contemporary, it's an art gallery, and he very amusingly described this place as the museum of contemporary rust.

M: This, the barge?

Markus: The barge, yes. And I really liked that description. But yes, I would say a rusty womb. Oh, that sounds horrible (beide lachen).

Der Vergleich des Schiffes mit einem nährenden Mutterbauch oder die Analogie einer symbiontischen Beziehung zwischen Crew und Schiff fällt interessanterweise nur auf Stubnitz und Illutron. Das lässt die Vermutung zu, dass sich hier viel stärkere Bindungen zum Schiff ergeben haben und die Schiffe als animierte Objekte begriffen werden. Was in weiterer Folge auch die Leidenschaft von Mitgliedern erklärt, mit der sie an der Erhaltung arbeiten. Hier findet vor allem auf Illutron eine Wechselwirkung statt: Mitglieder für die die Barge einen hohen ideellen

Wert besitzt, beginnen sich auch persönlich stärker mit Booten auseinanderzusetzen und bspw. Hausboote zu bauen:

Jop: [...] For me, boats really carry your soul or personality. I talk to Illutron, and she talks back I think, I also talk to my own boat. It's a unique attachment. People really get attached to a boat in a way I personally don't get attached to my bike or the apartment I live in. A boat is something special. There's something magic or around there, I think.

M: Like a living organism?

Jop: Yeah, but I mean it's the symbiosis in a different way. Like an apartment, you live in an apartment, and it gives you shelter. The boat fulfils all those points, but it's somewhat different in a way. I think that the part that makes it more a living organism, is because you actively have to take care of it. If you have a house on land, you can sleep abroad without worrying, is it going to sink or is the rope still connected or whatever? This need for continuous attention makes it feel more alive, like part of your family. Always needs to be in the back of your head that you need to feel the sense of responsibility for it. I think that gives it this somewhat magic thing, that it's always lowering somewhere. There's always a risk, you know, and it's sinking it, disappearing. It can capsize, I mean. I think that makes it more of a living thing that you need to care for, like you would care for a kid or another part of your family. [...] Yeah, but also because ships carry a lot of history, often lasting 100-150 years, unlike cars that last for 20 years. The amount of people that have been on such a ship adds to its history and that's what attracts me to ships and to this area Refshaleøen in general. It's this whole idea of all these people that have used this ship in particular in, in so many different ways. The shipyard workers that have worked on this shipyard building amazing ships with again, amazing histories. I mean, the first diesel powered ship that sailed the Atlantic was built here! I mean it's, it's very romanticising in a way to talk about the marine environment and that it was once the first frontier, a symbol of exploration and adventure. You know, it used to be the first frontier to cross the water. Now the final frontier is space, but it used to be water.

Die Barge trägt ihre Geschichte in sich, die für die Mitglieder spürbar ist. Die Faszination zeigt sich weiters im Element des Wassers, das für Mitglieder, die auch über maritime Ausbildungen verfügen, im Laufe der Zeit erworben haben oder in diesem Bereich beruflich tätig sind, eine immer stärkere Rolle spielt. Weiters wird vor allem über die Rolle von Wasser als Final Frontier und die persönliche Verbindung dazu reflektiert.

Markus: I've always been fascinated by stuff that floats, because this is our community in that sense, but we can move her and we can do creative stuff all around. And the sea is the final frontier in this crazy world we live in. [...] But the sea is a magical place, and I think it's hard to describe, but it's all around us in this country. But I think whenever I go abroad or to a different part of Denmark, I rarely wish to stray from the sea. It's like if I feel not unsafe, but if I feel moody, I go to the nearest harbor or the nearest beach. So I tend to seek to the sea. I grew up in a

fishing village. So, I spent every childhood day after school on the harbor. So it's a very organic and natural thing for me to do. And I enjoy it. I mean, the scent of salt water is just, you know, it's indescribable.

Dass das Schiff selbst ein Faszinosum für alle Projekte ist, ist nicht weiter verwunderlich und wurde bereits in der Vorstellung der einzelnen Projekte aufgezeigt. Was ich bislang wenig wahrgenommen hatte war die starke emotionale und soziale Dimension die die Projekte auf ihre Mitglieder haben.

Jop: For me personally, I can't operate in a perfect situation. Like I told you yesterday when you were welding on my boat, I don't want perfect. I need imperfectionism. And I think being on a ship is a continuous compromise of many things: terrible lighting, low ceilings, you can't walk here because there's a hole in the ground or pumps or something. It's this imperfectionism that's very attractive to me. It reflects how I want my life to be: not perfect but made of bits and pieces that create a nice life for myself. I'm building my boat mostly with reused stuff I found on Illutron or other ships, making things good but not perfect. From a workshop perspective, it's about reusing old stuff. Another important aspect of Illutron for me, as we already talked yesterday, I wanna say something about that in the interview, is its role as a social network. Like Marcus said, in a way the ship saved him when he was down in his depression. For me, it has very much been the same, having been in a very weird situation with depression, having been home after COVID, no before COVID, sorry, as well lost my job because of this depression and this this trauma I went through. It's like: "Okay, I need a project to bite into that almost seems like unsurmountable, like it should take 15 years to do or something." Then I really had this feeling, I think I can utilize Illutron to build a houseboat. Because I need physical exercise to, to deal with my trauma. And I think I wouldn't have done it if it hadn't been for the members here. I'm not from a boating family and knew nothing about boats, but meeting people with similar situations – housing issues or social dilemmas – who seek refuge on the water was attractive. Just to be out in the elements, feelings you have to battle... like it's a continuous battle to build your house. And besides just some of these members, like Henry and Harald and Eva, they all live on their boat, it's like these sources you get information from. I mean you can learn so much from people that live on boats to make your own boat, right? So Illutron for me is very much a social network with knowledgeable people on how to do imperfect things. If you go to a boat shop and ask for a part, they'll charge you 200 Euros, but if you ask Henry, he'll suggest a workaround like taping things together. That's the kind of solution I want. But it is very much about my friends that are on the ship here and the social network that is here.

Auch in einem Interview mit einem Mitglied der Stubnitz, das das Schiff als Rettungsboje für sich selbst bezeichnete, wird der soziale Charakter des Projekts besonders deutlich. Der Zusammenhang zwischen der Verarbeitung persönlicher Krisen und den Herausforderungen des

Projekts zeigt sich hier klar. Auf keinem anderen Projekt wurde so intensiv über den psychischen und sozialen Einfluss der Gemeinschaft auf die Individuen gesprochen und reflektiert wie auf Illutron. Diese Offenheit hat mich erstaunt, überrascht und auch bewegt.

Meine Theorie dazu ist, dass die vorhergehenden Konflikte auf Illutron ein gesteigertes Bewusstsein innerhalb der Gemeinschaft geschaffen haben – ebenso wie eine erhöhte Bereitschaft, sich mit der eigenen Rolle im Kollektiv auseinanderzusetzen. Dies wurde zusätzlich durch die von Hoby initiierten und ausgearbeiteten *Community Procedures* beeinflusst, die die Werte der Gemeinschaft formalisierten. In einer weiterführenden Analyse wäre es wichtig, die Rolle dieser Strukturen genauer zu betrachten. Es ist aber auch denkbar, dass die lange Laufzeit der Projekte und die damit verbundenen Umbrüche generell zu einer erhöhten Sensibilität und Offenheit gegenüber emotionalen Themen geführt haben. Auf der Stubnitz wird ähnlich dazu in einem regelmäßig stattfindenden Crew-Café über Befindlichkeiten und Konflikte innerhalb der Gruppe gesprochen und versucht Eskalationen vorzubeugen. Auch hier ist das Schiff für viele Mitglieder ein einschneidendes Projekt in ihrem Leben, sie finden hier persönliche Verwirklichung, einen Lebenssinn oder entfliehen bürokratischen Schwierigkeiten. Hervorzuheben ist, dass aber, bei aller Individualität der Mitglieder, die Wichtigkeit des Projekts über die der Individuen gestellt wird. Auch hier ist anzunehmen, dass sich das Bewusstsein darüber über den langen Projektzeitraum sukzessive ausgebildet hat.

Wenn es um die Projektionsfläche Wasser geht, lassen sich auch hier starke Parallelen zwischen den Projekten ziehen. Auf der Eleonore ist das Verhältnis zum Wasser auch durch die Geschichte der Gründung und Beforschung von Wasser geprägt. Bei Mitgliedern, die bereits seit der Anfangsphase involviert sind, ist dieses Bewusstsein und auch eine starke Bezugnahme auf Wasser und eine andauernde Auseinandersetzung mit dem Medium an sich bemerkbar. Hier unterscheiden sich Illutron und Stubnitz, da dort die künstlerische und kulturelle Arbeit stärker im Vordergrund steht.

M: Mhm, ja. Weil eine Frage von mir wäre gewesen: Warum eigentlich ein Schiff? Hätte es nicht auch eine Garage, ein Workshop, irgendeine Lagerhalle in Linz oder irgendein x-beliebiger Ort in Linz sein können?

Eblie: Weil wir da kein Wasser hätten.

M: Weil man da kein Wasser hätte...

Eblie: Genau. Ich glaube, das ist der springende Punkt. Für mich – ich kann ja immer nur von mir sprechen – weil es dort kein Wasser gibt. Aber wenn ich in einer Garage in Linz wäre, würde ich ja keine Wasserversuche starten oder mich mit dem Wasser beschäftigen. Würde man jetzt eine Halle haben in der VOEST

wo – woah das wäre auch geil, da wäre ich sofort dabei – dann forscht man oder macht man an anderen Sachen.

M: Metallurgie (lacht)?

Eblie: Genau, es wäre was metallisches wahrscheinlich, große Maschinerien, ja.

M: Ja.

Eblie: Aber hier sind wir am Wasser, und von dem her agiert und handelt man immer im Bezug zum Wasser. Und für mich macht das diesen Ort so wichtig und toll, ja.

Auch Taro spricht von seiner Faszination fürs Wasser

Taro: Das Wasser war immer ein großes Thema oder ist eigentlich... natürlich auf einem Schiff umso mehr... Ich mein plakativ, anders gesagt, Großteil von unserem Körper ist Wasser. Wasser ist einfach Leben. Und dann gibt's diese sogenannten Anomalien des Wassers. Also Wasser war immer schon ein sehr starkes Thema. Ob man das jetzt künstlerisch verarbeitet oder sich einfach aus Neugierde, Interesse damit auseinandersetzt...

Jan: Soll ich jetzt den Satz sagen mit dem Marlboroman?

M: Bitte! (Jan lacht) Ich weiß gar nicht, was...? Ich checks grad nicht... (verwirrt).

Jan: Du kennst den Satz nicht? (lacht weiter, dann wieder ernst). Ich glaub dass die... Es hat einfach auch ganz viel Seefahrerromantik, so das Boot, ja, es ist...ähm... es birgt ja ein großes Ding der Freiheit, eben, wie Taro vorher gesagt hat, ja... die Regeln sind hier ein bisschen anders als an Land, es ist irgendwie nicht mehr so klar, äh... Alle, die man fragt, die sich an der Donau ein Boot kaufen, sagen dir, sie haben es sich eigentlich gekauft, um mal ans Schwarze Meer zu fahren, die Donau runter.

[...]

Jan: Ja, und also ich meine, ich glaube eben... bei also so... mit ja und also ich glaube es ist ist... ich würd ja meinen eigenen Satz noch mal unterstreichen, dass sind einfach noch mehr so Spinnereien von einfach ein paar Leuten, ja. Weil sonst machst das glaube ich nicht. Und ich glaub diese Seefahrerromantik ist auch der Grund, wieso das eh also noch mehr Männer anzieht als wie Frauen.

Wie bereits ausgeführt und hier ersichtlich, gestalteten sich die Interviews mit Mitgliedern der Eleonore teils schwierig. Dennoch wird aus diesem Abschnitt klar, was die Mitglieder der Eleonore am Projekt anzieht und auch ein Erklärungsversuch unternommen, warum die Projekte stärker Männer als Frauen anziehen. Hier wird wieder deutlich, welche Begehrlichkeiten Schiffe generell wecken, aber auch relativiert, indem vom Projekt als einer ‚Spinnerei‘ gesprochen wird. Das wirkt auf den großen und diffusen Freiheitsbegriff, der mit den Projekten einhergeht, dämpfend, offenbart aber auch den realistischen Zugang und die reflexive Haltung dazu.

Die starke Aufladung des Schiffs findet sich auch in Interviews mit Stubnitzmitgliedern wieder, vor allem wenn es um die Assoziationen mit dem Begriff „Schiff“ geht.

Falk: Und es ist auch ein kleines Fenster zur Welt...und ich sag mal diese Seefahrtsromantik hat immer ein bisschen was mit Fernweh zu tun, das sind Assoziationen, die erst in den Kopf kommen, wenn du auf so ein Schiff raufkommst.

M: Das Schiff ist eigentlich wie eine schwimmende Metapher. Es kann unendlich viel sein.

Falk: Genau. Schiff bedeutet Horizont, Schiff bedeutet fahren, unterwegs sein....

M: Freiheit. Gefahr.

Falk: Genau. Entdecken. Magellan, Columbus, sind jetzt ein bisschen übertrieben, aber solche Ideen stecken dahinter.

M: Aber das ist es ja tatsächlich auch alles! Diese Grenzerfahrung...Exploring....

Falk: Und vor allem auch das Element Wasser. Es schaukelt ein bisschen, das ist nicht die Sicherheit, die du hast, wenn du mit zwei Füßen auf dem Boden stehst, es ist immer so dieses: Was wäre wenn? Ich möchte es nicht einen latenten Gefahr nennen, aber dieses nicht ganz so vertraute Element

M: ... dieses Kribbeln...

Falk: ... auf dem man ein paar Stunden unterwegs ist, macht ja auch etwas in deinem Kopf. Die Geräusche sind ja auch ganz anders. Wenn du hier an Deck stehst oder auch unten im Laderaum ... wenn du bei einer Lesung bist, und draußen fährt ein kleines Schiff vorbei, erzeugt das Schraubengeräusch des Propellers unter der Wasserlinie und das ist richtig laut dann, das erzeugt schon Irritationen und dann musst du den Leuten grad mal erklären, was passiert. Es fährt ein kleines Motorboot vorbei, aber es hört sich an, als ob riesige Eisschollen gegen die Bordwand krachen (lacht glucksend). Das ist schon speziell.

Die romantische Komponente des „Auf-dem-Schiff-Sein“ kommt bei den Interviewpartnern aller drei Projekte durch. Aber hier folgt die Einschränkung, auf allen drei Projekten befindet man sich jenseits der Phase einer unreflektierten Glorifizierung davon. Es herrscht breites Bewusstsein über die Bedrohungen und Aufwendungen, die die Projekte am Wasser mit sich bringen, sowohl in organisatorischer, rechtlicher als auch projektbezogener Hinsicht.

Symbolisch sind alle drei Projekte für ihre Mitglieder stark aufgeladen, vor allem als Frei- und Verwirklichungsräume. Hier könne man ungebunden sein und einfach auch einmal nichts tun (Eleonore), das abwechslungsreiche Leben auf dem Schiff befriedigt das Bedürfnis nach nomadischem und Abenteuer wie bspw. im Zirkus (Stubnitz), gleichzeitig wird ein starker Gemeinsinn gelebt und ein Ort der Begegnungskultur geschaffen. (Illutron und Stubnitz).

6.3. Thema B – Freiheit und Verantwortung

Dieser Themenkomplex stellt sich neben dem folgenden als Größter dar. Alle Projekte werden, wie in den einführenden Kapiteln dazu dargelegt, seit mindestens 15 Jahren von ehrenamtlichen Vereinen betrieben. Das heißt, dass sich die Mitglieder in dieser jeweils länderspezifischen Legalitätsform bewegen und organisieren müssen. Wie finden also Entscheidungsprozesse statt? Daneben geht es um die zunehmende Professionalisierung im Veranstaltungs- und Kunstbetrieb und die Bedeutung der Verteilung von Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Haftbarkeit, Erhaltung des Vereins und der Substanz der Schiffe. Besonders relevant ist in diesem Zusammenhang auch die Übergabe von Verantwortung, da die Schiffe immer wieder vor Generationswechseln stehen. Ein markantes Beispiel dafür war der Weggang von Urs ‚Blo‘ Blaser, der nach 30 Jahren die Stubnitz verließ, oder der Rückzug von Franz ‚Xav‘ Xaver auf der Eleonore.

In beiden Projekten funktionierte aber die generationale Transformation, das setzt voraus, dass sich sowohl Gründer als auch Mitglieder auf neue Rollenverhältnisse eingelassen haben. Ein Aspekt der auch unter dem Blickwinkel der Organisationssoziologie betrachtet werden könnte. In dieser Auseinandersetzung, aber nur insofern Betrachtung findet, als dass die interviewten Mitglieder befragt wurden, *wie* sie den Prozess der Transformation erlebt haben, da sich bereits in der Recherche herauskristallisierte, dass dies einschneidende Momente in den Projekten waren. Es erschien mir daher interessant zu erfahren, wie sich das Verhältnis von Freiheit und Verantwortung innerhalb der Projekte gestaltet, da sie eine starke symbolische Aufladung mit Freiheit erfahren, wie im vorangegangenen Kapitel herausgearbeitet.

Eine Gemeinsamkeit aller drei Projekte ist, dass keines eine fixe institutionelle Förderung erhält. Das bedeutet, keines der Projekte kann mit einer langfristigen, strukturellen Förderung arbeiten. Zwar erhielten Stubnitz und Illutron in der Vergangenheit immer wieder Förderungen ihrer jeweiligen Heimatstädte, Stubnitz auch von Bund und Bezirk für die Instandhaltungsmaßnahmen und den Klassenerhalt, sowie auch Förderungen aus der Denkmalpflege, aber eine langfristige Absicherung des laufenden Betriebes ist über diese Mittel nicht gedeckt, wie mir gesagt wurde. Eine alleinige Finanzierung des Betriebes über Eintrittsgelder für die Konzerte ist, ähnlich wie bei anderen Einrichtungen die der Gesamtgesellschaft offen stehen und nicht marktwirtschaftlichen Logiken folgen, nicht gewünscht. Dieser Umstand manifestiert sich in allen drei Projekten in einer Praxis unbezahlter ehrenamtlicher Arbeit, was mir bereits durch die Arbeitsweise auf der Eleonore bekannt war. In der Feldforschung vor Ort stellte ich fest, dass auf der Stubnitz Tätigkeiten rund um die Organisation des Kulturbetriebes, der daraus anfallenden Verwaltungstätigkeiten sowie der Instandhaltung bezahlt werden. Ebenso auf Illutron,

wo eine Einzelperson für den Großteil der organisatorischen und verwaltungstechnischen Arbeit angestellt ist. Das große Projekt der Transformation, in das besagte *Kulturskibet*, wird aber weiterhin größtenteils ehrenamtlich von Mitgliedern des Vereins geleistet. Fasziniert hat mich in diesem Zusammenhang, wie organisch sich diese Netzwerke scheinbar bilden. So kümmert sich heute ein pensionierter Sicherheitsprüfer für Atomkraftwerke, der die Revision von Notstromaggregaten beaufsichtigte, um die Maschine der Stubnitz. Aus dem einfachen Grund, weil ihn nach einer Party interessierte, wie es den im Maschinenraum dieses Schiffes aussah. Oder ein Schiffbauer, der nach seinem Studium beschloss, nicht in der Schiffsbauindustrie zu arbeiten, sondern ebenfalls an der Stubnitz andockte und heute die Instandhaltungskoordination übernimmt. Ähnliche Geschichten wiederholen sich auch auf den anderen Projekten. Ein Interviewpartner drückte es so aus, dass sich für viele, der am Projekt beteiligten Menschen, ein Kreis schließe:

Felix: [...] Da schließt sich so eine Art Kreis, also für mich persönlich in meiner Biografie findet sich da ein lustiger Zusammenschluss. Und das ist bei vielen hier so, bei vielen Bereichen. Viele Menschen bringen ein starkes eigenes Interesse an Dingen mit oder entwickeln es hier erst und dann gehen sie da rein und machen und machen. Mit dem Machen kommt dann irgendwann die Expertise. Ja, und das zieht dann auch Verantwortlichkeit nach sich. Und das ist nicht so, weil jemand sagt: „Jetzt bist du verantwortlich,“ sondern das wächst halt so.

Die Mitglieder erlangen hier ihr Wissen und Fähigkeiten durch praktisches Tun. Dies verweist auf ein stark informelles, selbstorganisiertes Lernen. Dabei ist auffällig, dass Verantwortung nicht durch eine formale Ernennung entsteht, sondern durch den Prozess des „Machens“ – ein Modell, das an kollektivistische Arbeitsformen erinnert. Wenngleich hier auf die organisch gewachsene Aufgabenteilung und möglichst hierarchiefreie Verantwortungsübernahme verwiesen wird, muss dieser Prozess ständig ausverhandelt werden. Denn wenn Verantwortung nur dann übernommen wird, wenn sich jemand freiwillig engagiert, besteht das Risiko, dass zentrale Aufgaben liegen bleiben oder immer wieder bei denselben Personen landen. Daneben braucht es für gewisse Tätigkeiten Expertise, Erfahrungen oder Vorwissen, die entweder bereits vorhanden sind oder sich über längere Zeiträume aufbauen. Beispielhaft sei auf den Bereich Reedereimanagement verwiesen, hier gibt es eine Vielzahl an Regularien des internationalen Schiffverkehrs, die eingehalten werden müssen. Das erschwert ungeplante oder schnelle Wechsel in der Verantwortung ausdrücklich, was eine ständige Reflexion innerhalb der Gruppe erfordert.

Falk: Ja, ganz wichtig finde ich da zum Beispiel auch, was ich vorhin schon meinte, dieses Verantwortung übernehmen für den Teilbereich. Wenn du jetzt sagst, du übernimmst die Verantwortung zum Beispiel über die Metallwerkstatt,

klar, dann bist du erstmal auch der Ansprechpartner, wenn auffällig wird: „Oh Gott, wo sind denn jetzt die ganzen Hammer hin? Erklär mir das!“ Dann musst du auch sagen können...[...] Auf der anderen Seite hast du dann halt aber auch das Recht zu sagen: „Pass mal auf, dieser Hammer, den du jetzt gerade in der Hand hast, den suche ich schon zwei Wochen!“ [...] Und bring den bitte dahin zurück und mach die Bohrmaschine noch sauber. Das ist halt so immer dieses Für und Wider. Und das ist auch das, was wir brauchen, dass die Leute sagen, ich weiß, wie das funktioniert und deswegen organisiere ich das zu meinen Bedingungen.

M: Dieses Austarieren zwischen Freiheit und Struktur.

Falk: Genau.

M: Freiheit und Verantwortung, das geht irgendwie sehr Hand in Hand. Das eine bedingt das andere, sonst ist es chaotisch.

Falk: Ja, das ist dieses Laissez-faire, aber auch nur bis zu einem gewissen Punkt. Ja, absolut. Genau, und das musst du auch immer wieder oder in regelmäßigen Abständen neu verhandeln, weil ja auch gerade hier auf diesem Schiff so viele unterschiedliche Charaktere angeschwemmt werden. Und weil der Zeitgeist ja hier auch in durch diese Internationalität, die wir haben, sich auch immer ein bisschen stark verändert. Also es ist nicht nur der Zeitgeist, sondern auch diese Regionalität, die da manchmal eine Rolle spielt. Franzosen denken und arbeiten anders als Engländer oder als Deutsche oder als...

[...] Eigentlich, was ich für mich daraus gelernt habe, nach all den Jahren ist, oftmals sucht man ja den kleinsten gemeinsamen Nenner, aber der muss ja gar nicht so niedrig sein, in so einem Projekt wie hier...

M: Ist der zweitausendfünfhundert Tonnen schwer (beide lachen).

Falk: Der kleinste gemeinsame Nenner ist ja nicht aussagekräftig für die Höhe, für das Niveau, auf dem du eigentlich zusammen lebst und arbeitest.

[...] Beziehungsweise, wenn da jemand mal über die Stränge schlägt oder vielleicht einer Person gar nicht bewusst ist, wie verletzend manche Sachen sein können im nächsten Umgang miteinander. Dann gibt es genug Leute, die einfach mal im richtigen Moment sagen: „Pass mal auf vorhin in dem Moment war das gerade ein bisschen unpassend, mach das mal nicht mehr.“ Also so ehrlich ist der Umgang dann auch schon... und das ist auch wichtigste. Auch gerade vor dem Hintergrund, das wir auch von den Altersverhältnissen hier an Bord eine ziemliche Spanne, haben. [...] Ja, und das ist auch eine sehr, sehr bunte Mischung von Leuten, die es hier angespült hat. Und manchmal sind diese 80 Meter Schiff auch verdammt klein. Umso wichtiger ist es halt, wenn irgendwelche Befindlichkeiten auftauchen, die relativ schnell anzusprechen und einfach zu gucken, wie finden wir da am besten zusammen. Bei Diskrepanzen, kleinen Kläglichkeiten oder Beziehungsstress oder wie auch immer. Wichtig ist meines Erachtens, dass solche Sachen schnell angesprochen werden, bevor sich da irgendwas aufstauen kann. Weil dann sind 80 Meter Schiff tatsächlich wirklich irgendwann einfach zu klein und eine Person muss weg. Um das zu vermeiden, die einzige Chance, die wir hier haben, ist zum

Beispiel in so einer Einrichtung wie dem Crew-Café, wo man sich einmal die Woche trifft, um Sachen, die auffällig werden, rechtzeitig anzusprechen. Von wegen: So, hier müssen wir mal ein bisschen was verändern, und zwar alle zusammen.

M: Im sozialen...

Falk: Bevor sich einige Leute irgendwie echauffieren oder andere Leute als...

M: Bevor Konflikte eskalieren einfach, oder? Dass sie einfach viel zu groß werden und sich was anstaut und da gibt es das Crew-Café dann noch zusätzlich zum Crew-Meeting?

Falk: Ja, genau. Nein, das ist ja dieses Ding.

M: Also Crew-Meeting ist Crew-Café synonym, okay.

Falk: Weil Meeting ist immer so...

M: Formell...?

Falk: Ja... und ich hätte fast gesagt, so un-stubnitzisch. (M muss lachen) Weißt du? Ja, solche Sachen können ja auch einfach mal Spaß machen oder auch nicht ganz so bierernst gemeint sein. Sondern so, eigentlich geht's uns doch darum, wir wollen alle eine gute und...

M: Eine schöne, wertvolle Zeit.

Falk: ...eine wertvolle, ja, eine wichtige Zeit miteinander verbringen. Wir wollen nicht damit verbringen, uns hier gegenseitig auf den Sack zu gehen, weil das können wir uns gar nicht leisten mit diesem Schiff. Wir sind ja auch untereinander auf alle angewiesen, dass wir, wenn es um was geht, alle zusammen an einem Strang ziehen, um die Sache hier voranzubringen. Es ist for the greater good, wie sagt man so schön.

Das Schiff ist neben Arbeits- und Kulturprojekt aber eben auch soziale Lebensgemeinschaft. Die Notwendigkeit der Zusammenarbeit ergibt sich aus der praktischen Abhängigkeit voneinander. Die Crew kann es sich nicht leisten, durch interne Konflikte handlungsunfähig zu werden, weil die Funktionsfähigkeit des gesamten Projekts davon abhängt. Hier dient das Crew-Cafe als niederschwellige Plattform für offene Gespräche und verhindert, dass sich Spannungen langfristig aufstauen und dann entladen. Das Sprachbild als „Cafe“ betont den Willen zur Lockerheit, wobei die Aussagen „Spannungen direkt ansprechen“ und, dass dies „Spaß machen könne“ als diametral zueinander verstanden werden können, es in der Aussage also eher um den Idealzustand, denn den tatsächlichen geht.

Auf Illutron und Eleonore zeigt sich dieses Bild des beständigen Zusammenkommens und Aushandelns von Prozessen nicht mehr in dieser Ausprägung, das hängt sowohl mit der anderen Art der Ausrichtung der Projekte als auch stark mit der jeweils aktuellen Situation zusammen. Die Eleonore befindet sich in einer Abwrackungs- und Neubildungsphase. Illutron in einer

Transformationsphase, wo verstärkt durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen große Verunsicherung, ob der Möglichkeit eines Kulturbetriebs herrscht und dieser de facto eingestellt ist. Was sich feststellen lässt ist, dass bei beiden Schiffen Projekte, gleich ob künstlerisch oder nicht, in der Regel von Einzelpersonen oder sehr kleinen Gruppen angestoßen werden. Die Umsetzung erfolgt dann oftmals mit Mitgliedern die Interesse an dem jeweiligen Projekt haben. Was aus den Interviews dazu deutlich wird ist, dass beide Gruppen erkannt haben, wie wichtig die Anerkennung für die Arbeit der Mitglieder ist, bzw. wie wichtig der persönliche Mehrwert ist, den Mitglieder aus ihrer ehrenamtlichen Arbeit beziehen. Bei Illutron werden bspw. alle Mitglieder, die an einem Projekt beteiligt sind, als gleichwertige Künstler*innen angesehen und in der Projektbeschreibung angeführt:

Harald: I think we have to, because a lot of the stuff we do is impossible to raise funds for. We cannot finance it if it's not voluntarily made. And you cannot have people voluntarily work if they not have credit for it. Because then why the hell should I do that? Fuck you, I have better things to do. So you have to be, everybody has to be honoured in the end for the product and then be valued.

Eblie von der Eleonore drückt es folgendermaßen aus:

Eblie: [...]Aber ja, ich glaube, die Leute sind dabei, wenn sie einfach selber einen persönlichen Benefit haben, so ist es immer. Auch wenn keiner das gestehen will, aber es ist so. Weil so Projekte so funktionieren, wenn du irgendeine persönliche private Bereicherung davon hast, sei es, ich kann jetzt so meine Kunst machen, oder sei es, ich kann einfach sein. Sei es, ich bin einfach gern da und habe eine schöne Zeit. Aber es sind alles eigentlich persönliche Bereicherungen. Und wenn die gegeben sind, dann setzt du dich dafür ein und arbeitest auch was dafür.

Diese Aussage ist aufschlussreich, als damit behauptet wird, dass das niemand „gestehen will“, es aber für Eblie immanent ist, dass Menschen nur aus „persönlicher Bereicherung“, welcher Art auch immer, tätig werden. Meine eigenen Beobachtungen decken sich mit dieser Aussage, wenngleich auch diese persönlichen Bereicherungen individuell sind und sich nicht generalisieren lassen. Hier ein kurzer Erfahrungsbericht dazu: Als im Sommer 2024 die Eleonore ‚entkernt‘, also alles nichtmetallische vom Boot entfernt wird, arbeiten die bereits neuen Vereinsmitglieder (die die Eleonore vorher nur wenig, kurz oder überhaupt nicht kannten oder nutzten) und die ‚alten‘ Mitglieder zwei Wochen intensiv zusammen. Die Arbeit war körperlich anstrengend, es war schmutzig, laut und heiß. Dennoch wird konzentriert und konsequent auf das Ziel der Entkernung hingearbeitet. Warum tun die neuen Mitglieder das? Nur in der Hoffnung auf das neue Schiff, Sondierwerk, wofür die Genehmigung der Behörden erst erteilt werden muss? Weil nach der Arbeit gemeinsam gegessen wird, oftmals Krebse oder Fische aus der Traun? Weil man sich so kennenlernt und die Arbeit zusammenschweißt? Weil man sich körperlich

betätigen kann? Weil man eine soziale Verpflichtung den anderen Mitgliedern gegenüber verspürt? Weil man eine ‚schöne Zeit‘ dabei hat und man in dieser Arbeit einen höheren Sinn sieht, selbstbestimmt und zukunftsgerichtet? Diese rhetorischen Fragen lassen sich auch auf beliebige Arbeiten auf Illutron und Stubnitz übertragen, bleiben jedoch unbeantwortet. Ich stimme also mit der grundsätzlichen Aussage Ebliens überein, allerdings ist dem hinzuzufügen, dass Menschen ebenso aus sozialer Wünschbarkeit, altruistischen Motiven, langfristigen Perspektiven und allerlei anderen Gedanken handeln können, die ich hier in einer Gesamtheit aber nicht abhandeln kann. In einem Interview auf Illutron kam passend dazu die Frage auf, wie sich diese intrinsische Motivation herstellen lässt, was meinen Interviewpartner auch beschäftigte, da es derzeit daran zu mangeln scheine. Er selbst hingegen verspürt eine große Verantwortung gegenüber dem Projekt. Eine Schieflage die sich nicht so leicht ausgleichen lässt.

M: [...] From what I've figured out, a lot of these boat projects are driven by a lot of passion, and it's the same with Illutron, I guess?

Jop: There are donations, and I think personally I contribute the most with sweat equity. If you understand that. [...] It's putting a lot of spare time into welding holes, cabins, and cleaning. During big storms, I spend the night here because I can't sleep at home. I'd much rather get seasick on this ship, knowing I'm here and can do stuff.

M: If there is an accident....

Jop: Or whatever. Yeah. Membership fees are never going to cover our expenses. Having venues or parties used to be a big source of income, but we can't do that because we're not approved. We need money to get approved, but we can't earn money because we're not approved. It's a chicken-and-egg problem. Luckily, we got this fund from the commune to help with a lot of the expenses. Without the commune, we could never stand alone, not in Copenhagen at least. It's too expensive to lay here. Eight to ten members contribute with sweat equity, we are a much bigger collective on paper. But the main issue is, how to get members to share this feeling of responsibility and care for the ship? I can't give you the right answer to that, but that's one of our main flaws now. How do we get people to care about the ship?

M: How to get them on board?

Jop: How to get them on board and interested in using tools and cleaning up. I tried organizing regular workdays, like twice a year. If you're a member of Illutron, you have to come for eight hours on a Saturday and clean up. It was not possible; people got upset.

M: Because they felt forced?

Jop: They felt forced. But if you can't set aside eight hours a year to help clean up, just to clean up, not to maintain, what kind of member are you!? For them, Illutron is apparently something completely different. But for me, it's a ship.

M: For you, it's a lot.

Jop: Mainly, yeah. It is a lot. But I don't know how to activate people to care more about the ship. [...] Yeah, what can help is having a common goal or project, like the Rocket Club I showed you yesterday. A common project pulls people together. When you talked about Stubnitz, it's very much about the ship and the venue and the collective being there, they all want to keep the ship in good shape and have events there, they love music. Illutron right now has people doing private projects, why should an artist in the collective care about my houseboat? They don't, we lack this visionary or common drive to pull us further. If we don't have that, people don't care about the ship. People need to love the ship and what we do to set time aside to maintain it. I think a lot of people in our collective don't love the ship enough to want to maintain it.

M: Or have loved it...?

Jop: Totally. I'm not pointing fingers or shaming people, but it's more about what kind of dialogue we can start to get people involved.[...] No, ... but I think the only difference with Illutron as a culture ship is that, and it sounds cliché, but I think people will be more interested in maintaining and being a part of it because they can get paid to be on the ship. I think that's going to be a big draw for some people. Like I personally said, I would also quit my job even if I earned half the money I do now, if I could be paid to maintain the ship, to be a caretaker. I would do that, and it would be a shitty income, but I would care for the ship I love so much. Right now, I mean, people can't dedicate their spare time in the same way.

M: It's a lot to ask also...

Jop: Yeah.

M: It's a lot to ask if people don't have an intrinsic motivation to come in their spare time.

Jop: No, and with Illutron as a culture ship, there would be some kind of company structure because it would almost be a company running it, with some funding. We would be a nonprofit, and people could get paid to do certain activities that are now being done voluntarily. The people doing Illutron now, as a culture ship, they are being paid a salary, and I think that's great. I mean, I could only be proud if people could get an income for being part of Illutron, it sounds amazing. I personally don't feel jealous in any way. But for other members, it could be very attractive if they could get some sort of salary by doing maintenance on the ship.

Das zeigt, dass die ehrenamtlichen Strukturen sich auch teilweise erschöpfen, wenn innerhalb der Gemeinschaft das Gefühl entsteht, dass die Last des Projekts auf zu wenigen Schultern verteilt ist. Die angesprochene Bezahlung von Tätigkeiten, ist dabei eine Möglichkeit die hier angesprochen wird, bringt aber die Notwendigkeit von Einnahmen mit sich, über die Illutron

nicht verfügt. Jop sieht aber den langfristigen Nutzen der Transformation in das *Kulturskibet* und bleibt auch deshalb an Bord.

Im Interview mit Eva von Illutron wird der Balanceakt von Freiheit und Verantwortung, den die betreibenden Vereine meistern müssen, klar deutlich und von ihr auf eine abstrakte Ebene gehoben. In Vorgesprächen meinte sie bereits, dass das Schiff als Projektionsfläche vor allem drei Arten von Leute anziehe, ‚Hippies‘ die dem Projekt anfangs mit überbordender Begeisterung gegenüberstehen, jedoch kein Gespür für die notwendigen Arbeiten rund um das Schiff haben, „Anarchistische“ Menschen für die das Schiff Freiheit bedeutet, aber ebenso keine Verantwortung übernehmen wollen und dann noch Technisch-Interessierte, die mitunter maritime Erfahrungen und Interesse am Boot haben, für die die Mitglieder Illutrons dann aber ‚Künstler-Spinner‘ sind. So tritt bei dem Thema der Verantwortungsübernahme deutlich auch die persönliche Vorstellung zu Freiheit und Verantwortung hervor:

M: When you think of this art or culture ships or Illutron in specific. To the people who are working on them or are part of the community running these ships, they have experienced them as places of independence or like freedom... and when I look into the Kulturskibet vision, I see kind of a contradiction between the ship as this place of utopian kind of freedom and this individuality in contrast to getting them kind of institutionalized and having like... still, you have to meet the law requirements. Do you see yourself a contradiction in that way it's turning?

Eva: It is definitely at least a very fine line or like a thin line...

M: An act of balance?

Eva: Yeah, exactly. There have been times at Illutron where it has been too much anarchy. And then we start going into like where people will disagree more because it's more of a... I don't know, look on life or whatever, but I... where some people would say the personal freedom is the most important, I will say that the community is the most important. And sometimes the personal freedom goes badly together with the community... goes against the community because like if...

M: Different interests?

Eva: No, but it's like... if you take it down to the extreme, like, my personal freedom is to kill you. But the rest of the community might not – and especially you might not – think that's a good idea. And if people get too hung up on their...

M: On their individual freedom, community will not...?

Eva: Yeah. I think the community comes first. That doesn't mean that everybody has to wear the same clothes and whatever, but if your personal freedom clashes with the good of the community, then I don't think you should have that personal freedom. So, for instance, if because I think, let's say, dance is the... or let's say techno parties... I think techno parties are just *the* thing that is most awesome and I want to have techno parties here every day and that means that people can't use

workshops, whatever this and that, then I'm like... then I don't think I should be allowed to have techno parties all the time. That doesn't mean that techno parties couldn't be here, but it's just like we *all* have to be here.

M: So which purpose does it serve? And who's the one deciding on which purpose the ship should serve?

Eva: That's the community.

M: That's the community, okay.

Eva: Yeah. And it's again like if... and so yeah, let's say that can clash a bit, especially for people that... when they hear, for instance, the word rules, then they get like (spricht laut), "No rules!!"

M: They start running...

Eva: Where I think I have a bit more a pragmatic or rational approach... I think, well, OK, we should have a bit of... like, there should be space for everyone. There should be space for you, but like, not only you. And, well, that's one thing, but the question was that now it gets more institutionalised. That is a balance, and what we're really hoping is that it can be as free, creative, free-flowing and flexible as it's always been, as possible. But at the same time also make room and money for... like, it is kind of like you can (seufzt schwer)... the thing is that, if we don't renovate the ship, it's going to fall apart and we're going to be kicked out of the harbour, and then there's no Illutron! So, it is kind of like, it is: evolve or die!

M: It's an adaptation, like an evolutionary process, kind of.

Eva: But I'm probably one of the people here that wants the most kind of structure and don't – to a certain degree, mind that it... like, I'm not scared of professionalism, but I still...totally like... we could just as well... like, if we just wanted to build like a... like an institution for... then we could just... like, then I'm not interested. Then nobody here is interested, if we're just, like, building a new public library, whatever. Like we want to make something that's Illutron. So, it's how to find out how we can fit Illutron into... make as much Illutron, like, make the mould as much illutronic as possible so it...So we don't want to kill Illutron, we want to like... but there will be some things where we have to adapt.

In diesen Aussagen wird deutlich, dass ein Sprechen über das jeweilige Projekt auch immer in einer größeren Reflexion über das Projekt und die persönlichen Ansichten dazu mündet. Diese wiederum, so die Annahme, sind umso stärker von der Gemeinschaft geprägt, je länger die Mitglieder Teil davon sind und sich zu dieser zugehörig fühlen. Was in diesem Fall eine Fülle an verschiedenen Bezugnahmen zu theoretischen Auseinandersetzungen über Freiheit erlaubt. Dem positiven und negativen Freiheitsbegriff von Charles Taylor; Freiheit des Individuums

steht erst *nach* kollektiver Verantwortung.⁷⁴ Jean-Jacques Rousseaus *volonté générale*; Freiheit liegt nicht in der egoistischen Individualität, sondern in der Partizipation an einer gemeinsamen Willensbildung, den Spirit Illutrons weiterzutragen.⁷⁵ Hannah Arendt, Freiheit besteht nicht nur in der Abwesenheit von Zwang, sondern realisiert sich erst in gemeinschaftlichem, politischem Handeln, in diesem Fall dem Handeln für Illutron.⁷⁶ Und John Stuart Mills *harm principle*: die persönliche Freiheit ist dann einzuschränken, wenn sie anderen Menschen schadet, wie hier beispielhaft Technopartys.⁷⁷

Für Eva herrscht eine klare Ablehnung radikaler individueller Freiheit, wie sie sich in einem negativen Freiheitsbegriff findet, hin zu einem positiven Freiheitsbegriff. In extrapolierte Form findet sich die negative Freiheit in der Abwesenheit jeglicher Einschränkungen für Individuen, was Eva ja auch mit dem Beispiel der Freiheit zu töten anführt. Im Gegensatz dazu wird ein positiver Freiheitsbegriff in Stellung gebracht, der die Verantwortung gegenüber der Gemeinschaft hervorhebt, hinter die das Individuum zurücktritt, wieder in einer Extremfigur angeführt, „everybody has to wear the same clothes“. Also wird ein Mittelweg beschritten, die Gemeinschaft selbst legt für sich fest, wie sie Illutron nutzen will. Dieser Prozess braucht Regeln, die sich Illutron mit den *Community Procedures* gegeben hat, nachdem es in der Vergangenheit zu Konflikten gekommen war, die das Projekt an den Rand des Scheiterns brachten. Dabei sind sie natürlich nicht frei von den äußeren Faktoren, wie der Gesetzgebung, die den Prozess der Transformation, der ‚Evolution‘ angestoßen hat und ebenso der Zustand des Schiffs, der den Handlungsspielraum vorgibt. Dieser pragmatische Ansatz spiegelt sich auch in dem obigen Interviewausschnitt mit Falk wider, wenn der „kleinste gemeinsame Nenner“ gesucht wird. Ihre Argumentation verdeutlicht, dass ein völliges Fehlen von Struktur zu Chaos führen kann, während eine zu starke Institutionalisierung die kreative Essenz von Illutron gefährden würde. Die Herausforderung besteht also darin, einen Rahmen zu schaffen, der genug Flexibilität bietet, um künstlerische und gemeinschaftliche Prozesse lebendig zu halten, aber gleichzeitig genug Stabilität sichert, um das Schiff zu erhalten und langfristig als Plattform nutzen zu können. Aufschlussreich ist in diesem Kontext, wie auf Illutron mit Konflikten umgegangen wird.

Harald: There's quickly coming a lot of feelings into it and then it's not rational anymore and then it might be a stupid ladder but no, now it's all about feelings and who is in control and that's one of the reasons why we made those community

⁷⁴ Vgl. Taylor 1988.

⁷⁵ Vgl. Rousseau 1948, Kapitel 6, „Der Gesellschaftsvertrag“.

⁷⁶ Vgl. Arendt 1994, Kapitel 5 „Handeln“.

⁷⁷ Vgl. Riley 2016.

rules and spent – I don't know – how many hours on making those and they are so great today, they're really nice!

M: How many pages are they?

Harald: I think it's fifty pages.

M: (erstaunt) Fifty pages?!

Harald: Yeah, but it's so nice I love them and I'm sure that since we decided to use them that the conflict level completely went down. That's what I see, of course I have no proof, but that's what I see and I'm just so annoyed that we didn't do that a lot earlier. To take the time to think about **how** do we exist together?! It's so important for an open society that you have good rules to navigate in and we never had that

M: Because it wasn't necessary?

Harald: That was a big, big mistake because then you end up being completely fluffy and everything gets fluffy and then you get insecure. When you're insecure then you start being a bit in...

M: Alarm?

Harald: Ja, ja! Alarm. You're always alarmed, and everything is cautious. Is this allowed? Can I do this? Is it the right way? Is there coming anybody to yell at me now and then you're completely in alarm. Afraid kind of maybe not a lot but a little bit and it's always vibrating and it's so unhealthy.

[...]

Harald: The strong egos takes over and then you kind of squash the more weak kind of, in times. And then that's terrible. And that's also a reason for the community rules to protect.

Der Alarmzustand, von dem Harald spricht, verhindert eben gerade die kollektiven Prozesse, die durch die erarbeiteten Regeln in Gang gehalten werden sollen und Individualismus und Egoismus drohen zu übernehmen.

Eine Frage, die mich besonders auf der Stubnitz beschäftigte, war, wie man sich aus der Verantwortung auch wieder herausnehmen kann, wenn man bspw. auf dem Schiff lebt.

Falk: Tatsächlich, Ja. Im normalen Leben da draußen in der Zivilisation, sag ich mal, es ist so, wie du schon gerade richtig meintest. Du machst deinen Day Job, kommst nach Hause, machst die Tür hinter dir zu und dann ist diese Tür zu. Hier an Bord ist es anders. Du bist hier unterwegs auf dem Schiff, machst deinen Krepel, gehst hoch auf Kammer, machst die Tür hinter dir zu und ne halbe Stunde später klopft es, so: „Falk, kannst du mal, hast du mal, weißt du wo und wie?“ Und dann ist es immer noch deine Sache, ob du darauf reagierst und sagst: „Klar helfe ich dir oder ich zeig dir das,“ oder, „Ich bin dabei.“ Oder du sagst einfach: „Sorry, nicht mehr heute, heute ist nicht mehr.“ Aber man ist halt ständig da. Leute klopfen

auch an die Tür oder es kommt eine Durchsage: „Wir brauchen grad da und da dringend Leute.“

M: Auf dem Schiff müssen ja gewisse Sachen ständig gemacht oder beaufsichtigt werden, wie diese Ship Security von der du gesprochen hast. Da ist auch immer jemand dafür verantwortlich. Also das ist ja auch kein Haus, sondern ein bewegliches Objekt und auch festgemacht, es müssen diese Leine...

Falk: Die Leinen müssen überwacht werden, dass da nicht irgendwie was kaputt geht oder schlimme Überraschungen kommen. Da braucht es ein bisschen Weit-sicht und ein bisschen eine Abgeklärtheit, um einschätzen zu können, das ist jetzt eine halb kritische Situation, da müssen wir uns ein bisschen drauf vorbereiten. Mit wem mache ich das? Mit solchen Sachen gehst du zur Crew, weil alleine kannst du es nicht machen. Entweder brauchst du Leute, auf die du dich dann verlassen kannst... [...]

Das Thema Verantwortung scheint auf der Stubnitz auch untrennbar mit dem Begriff der Schiffssicherheit verbunden zu sein. Das Gespräch spiegelt ein Spannungsfeld wider: Auf der einen Seite die Utopie des hierarchiefreien, gemeinschaftlich geführten Projekts, auf der anderen Seite die praktische Notwendigkeit von Entscheidungsstrukturen, um den Betrieb des Projekts aufrechtzuerhalten. Die Verantwortlichkeit für die Teilbereiche lässt sich nicht beliebig verschieben, sondern muss, aufgrund der angesprochenen Expertise, auch von den jeweiligen Verantwortlichen getragen und wahrgenommen werden. Diese „natürliche Hierarchie“ ist ein zentrales Moment im Gemeinschaftsleben auf der Stubnitz und findet sich ebenso auf den anderen Projekten wider.

Felix: Das Schiff kann nie alleine sein, du kannst nicht abschließen und sagen: „Ja, komm ich morgen oder in einer Woche wieder,“ es braucht immer jemanden der da ist, und im besten Fall der sich auskennt. Das System läuft permanent. Es kann immer sein, dass mal eine Leine reißt oder irgendein System fällt aus. Es ist kein Projekt, das man mal eben abschließen kann. Also das ist was, das muss man wollen, da muss man irgendwie reinwachsen, das ist auch nichts, wo man jetzt sagen kann, „Ja, ich entscheide mich jetzt mal kurz dafür und mache das spontan mal so.“

M: Also die Frage: Wie können Personen in Entscheidungen mit einbezogen werden, wenn der Zeithorizont sehr kurz ist oder halt nicht länger wie ein halbes Jahr..?

Felix: Ja, oder sehr unklar ist, wo dieses Commitment einfach ist, also das kann man ja auch nicht erwarten, dass sich Leute sofort hier irgendwie verpflichten. Das Thema Schiffssicherheit und diese ganze Komplexität, dass immer jemand hier sein muss, der die Systeme kennt, damit andere Mal von Bord können, kann man nicht von jemandem verlangen, der sagt, ich mache hier mal ein halbes Jahr Erasmus oder ein Freiwilliges Soziales Jahr. Da gehört so viel Wissensaneignung und Verantwortung dazu. Es ist das eine, ob jemand das kann, und die andere Frage

ist, ob jemand das will. Es gibt im Moment auch Menschen hier an Bord, die sehr jung sind, wo ich denke, theoretisch könnte diese Person das, aber in letzter Konsequenz muss man das auch annehmen und das auch wollen. Die Bereitschaft Verantwortung zu übernehmen, **das muss man wollen**. Ob man das nun vielleicht theoretisch kann oder nicht, das ist das eine, aber sich darüber im Klaren zu sein in der Konsequenz, was das in der Praxis und bedeuten kann, das steht noch mal auf einem anderen Blatt Papier. Das kann man niemandem aufzwingen und sagen jetzt: „Du kannst das, also mach es gefälligst!“ Das funktioniert aus meiner Sicht nicht. Das muss eine bewusste Entscheidung sein, die man nur für sich selber treffen kann. Sich in letzter Konsequenz die Verantwortung für diese 2500 Tonnen, die an der Kaikante liegen, an die Backe zu binden und im Zweifel weitreichende Entscheidungen zu treffen, wenn es hart auf hart kommt, das kann man nicht von jemandem einfordern! Das kann nur passieren, wenn die Person das von sich aus...

M: Also das muss aus einer intrinsischen Motivation kommen..?

Felix: Ja... und damit einher geht natürlich eine Art... der Begriff Hierarchie ist schwierig... aber dadurch ergeben sich organisch oder automatisch Strukturen, in Bezug auf Entscheidungen und Verantwortlichkeiten-

M: Es entstehen einfach Hierarchien...?

Felix: Ja... ich finde zumindest keinen Weg, dass man das ausmerzt, wenn man keine Hierarchie haben will. Das sagen wir zwar: „Wir wollen keine Hierarchie haben“, und das ist in vielen Punkten so, aber es ist.....

M: Es ist notwendig, um das Schiff zu betreiben, also..?

Felix: Ja, es entsteht aus einer inneren Notwendigkeit.

Felix spricht dabei einen entscheidenden Punkt an: Verantwortung ist nichts, das jemandem aufgezwungen werden kann. Selbst wenn jemand theoretisch in der Lage wäre, eine Aufgabe zu übernehmen, braucht es auch den bewussten Entschluss, dies zu tun – eine intrinsische Motivation. Diese Haltung bringt jedoch eine natürliche Hierarchiebildung mit sich, selbst wenn das Kollektiv den Anspruch hat, möglichst flache Strukturen zu wahren. Wer Verantwortung übernimmt, entwickelt automatisch eine tragende Rolle innerhalb des Systems. Hier wird klar, dass in hohem Maße darüber reflektiert wird, wie sich Verantwortung aufteilen lässt und auch niemand dazu gezwungen werden kann. Auch auf der Eleonore werden dazu ähnliche Überlegungen angestellt:

M: Also, um das aufrechtzuerhalten und zu ermöglichen, braucht es eine gewisse Art von Struktur, die darf aber nicht zu einengend sein.

Eblie: Also für mich ist ja Verantwortung und Freiheit, schließt sich ja nicht aus oder diese Wörter-ich sehe da keinen Widerspruch, keinen geringsten nämlich.

M: Ja?

Eblie: Also quasi komplett unverantwortlich leben zu können oder nirgends irgendwo eine Verantwortung zu tragen, hat für mich also auch nichts direkt mit Freiheit zu tun.... Auf jeden Fall für mich persönlich.

M: Ja.

Eblie: Sondern so Freiheit hat auch etwas mit Selbstbestimmung zu. Und da gibt es Verantwortung in irgendeiner Art und Weise. Für sich selber hat man ja auch Verantwortung, je nachdem wie gut man das halt dann macht, oder auch nicht. Also ich seh da nicht so einen Widerspruch. Also für mich ist es kein... Also ich sehe da nicht so den Widerspruch. Und die Verantwortung, was ist Verantwortung? Hinter was stehen und dafür da stehen. Dahinter zustehen und damit zu arbeiten dann.

Dieses Verantwortungsübernehmen führt in allen Projekten dazu, dass die Mitglieder sukzessive eine Expertise und Professionalisierung aufbauen. Auf Eleonore lernten die Mitglieder bspw. wie Funk funktioniert, auf der Stubnitz werden die Mitglieder in die Veranstaltungsdurchführung eingebunden, was zur bereits angesprochenen individuellen Weiterentwicklung führt:

Taro: Ich selber, wie gesagt, für mich war das immer so Spielwiese, Lernfeld, Experimentierplatz. Ich habe damals relativ wenig Ahnung von Elektrotechnik, von Heizungstechnik, von diesem und jenem gehabt... und für mich war das eigentlich irgendwie so, unterm Strich: Frechheit siegt. Oft genug ist es einfach so, dass man sagt: „Na, ich kann das nicht, ich hab keine Zeit. Ah, ich hab kein Geld, blabla und so“, aber man muss es einfach probieren und sehr vieles, was mir vorher unmöglich vorgekommen ist, war auf einmal gar nicht so schwierig. Man geht zum Beispiel, um Baumaterialien für das Schiff zu besorgen, zu einer Firma und sagt: „Hey boah, wir haben kein Geld, aber ein super Projekt und ihr habt das Material. Wollt ihr uns nicht ein bissi was geben dafür,“ und insofern haben wir die Isolierung, eine Hanfisolierung haben wir hier mal eingebaut, haben wir eine Lastwagenladungen voll Dämmmaterial, so Hanfmatten bekommen und haben nichts dafür bezahlt, außer die Transportkosten. Solche Erlebnisse waren da einfach dabei. Ausprobieren, frech sein und oft genug geht's gut.

M: Also dieses Schiff führt sozusagen auch zur Selbstermächtigung, oder..?

Taro: Ermächtigung? ... Ist ein großes Wort, aber...

M: Oder wie möchtest du... zur Selbsterkenntnis, dass man sehr schnell tätig werden... oder dass eigentlich relativ viele Sachen gehen...?

Taro: Ja.

Die bereits angesprochene Selbstverantwortung kommt hier nochmal in aller Deutlichkeit hervor:

M: Ihr habt auch kein Jahresbudget, sondern müsste immer wieder Projektanträge schreiben und einreichen und bekommt dann die Förderung oder eben nicht. Und aktuell habt ihr auch einen Spendenaufruf laufen, also auf jeden Spendeneuro kommen fünf Fördereuro. Wie ist dieses Spannungsverhältnis zwischen einerseits

leidenschaftlichem Arbeiten, aber nicht auszubrennen? Auch für den Kulturverein, wo man tätig ist und bezahlt wird. Oder die Fluktuation an Bord? Wie geht ihr damit um? Ihr müsst ein relativ stabiles Gefüge etabliert haben, auch in einem Vorstand, der zumindest in einem Zeitraum von bis zu 2 Jahren denkt. Also da gibt es ja eine Art von Commitment von den Leuten die das machen.

Salli: Ja, ich meine... letztendlich glaube ich eh, ist es für alle Menschen ein Gutes mal herauszufinden, wie das ist, wenn man für eine Sache brennt und wenn man Sachen macht und die man richtig cool findet und da auch mal Grenzen erfährt. So was wie: Boah, ich habe jetzt so viel reingesteckt und ich finde es mega und ich bin trotzdem voll im Arsch. Ich finde, das sollte jeder mal... das wünsche ich jedem mal. Das heißt einfach, dass man Sachen gut findet und ab und zu mal seine Grenzen überschreitet. (lacht) Gut, sehr, sehr gut, irgendwie sollte man mal machen. Das passiert hier auch, zum Glück und da gehört einfach dazu, dass man sich selber so kennenlernt und einschätzen kann, dass man eben damit umgehen kann, dass man Sachen eben cool findet und da eben nicht einfach nur dumm so lange reinballert, bis man kaputt ist, sondern eben irgendwie eine Balance finden muss und...Ich finde, das ist für jeden persönlich einfach ne Aufgabe und hier ne gute Gelegenheit das auch zu lernen. Wieviel steck ich rein, wieviel mach ich, wieviel nehm ich mich auch raus und...und das ist für jeden halt natürlich ganz anders, noch dazu kommt dann eben dieses Spiel zwischen Ehrenamt und bezahlter Arbeit an Bord. Das ist aber auch super gesund finde ich das zu lernen im Umgang damit irgendwie, dass man eben nicht sagt, ich mache mal irgendwas, was mir alles völlig egal ist und kriege dafür Geld und danach, wenn ich frei habe, mache ich noch ein bisschen was, irgendwie ohne Geld irgendwie so. Das ist eine Möglichkeit, das zu machen im Leben. Aber ich finde es hier eigentlich auch cool, dass wir jetzt schon ein ganzer Schwung Leute sind die sagen: Okay, das ist quasi Mindestlohn-level und wir verdienen hier gerade so viel, das es eben ganz individuell reicht. Das sind dann auch verschiedene Beträge, das geht mal mehr an die 2000 ran, mal ist es auch unter 1000 und alle kommen irgendwie dann zu einem Punkt wo sie sagen: „Ich brauche das und das, und dafür kann ich dann das und das dann auch geben. Und außerdem mache ich das und das noch ehrenamtlich.“ Und das ist auf jeden Fall immer ein spannendes Ausspielen, aber es ist einfach auch voll wertvoll finde ich für jeden einzelnen da halt das auch zu akzeptieren, dass Menschen verschiedene Ansichten haben und voll viel reinstecken oder auch voll wenig reinstecken.

[...]

Es ist einfach ein spannendes Ding so seinen Leuten hier zu vertrauen und da eben auch zu sagen von wegen so: „Ey, ich seh gar nicht was du machst, sag doch mal oder zeig doch mal was du machst.“ Das muss man ja auch lernen, dass man nicht nur so heimlich vor sich hin knibbelt, sondern dass andere Menschen auch ein bisschen den Eindruck haben, was man da macht, was da rumkommt oder wieviel Zeit man dazu bringt. Das ist auf jeden Fall auch immer ein spannender Prozess, sowohl bei den Leuten, die ihr Geld bekommen, als auch für Leute, die hier ehrenamtlich sind und dann halt vielleicht Sachen machen, die man halt gar nicht so viel sieht, weil sie halt immer irgendwie...

M: Weil sie passieren, wenn man nicht da ist, zum Beispiel.

Salli: Ja genau, aber so ist das halt im Leben irgendwie (lacht). So ganz viele Sachen sieht man halt nicht.

Sallis Aussagen weisen eindrücklich das Spannungsfeld zwischen Leidenschaft, Selbstverantwortung und der Notwendigkeit, persönliche Grenzen zu erkennen hin. Dies spiegelt das übergeordnete Thema wider, dass Verantwortung nicht nur von außen auferlegt wird, sondern jede*r selbst für sich entscheiden muss, wie viel beigetragen werden kann und will.

Ein interessanter Aspekt ist die Verbindung zwischen bezahlter und ehrenamtlicher Arbeit. Das Modell, bei dem jede*r individuell festlegt, wie viel finanzielle Kompensation notwendig ist und wie viel zusätzlich ehrenamtlich geleistet werden kann, erfordert ein hohes Maß an Selbstreflexion und Vertrauen. Diese Form der Transparenz ist nicht vorab gegeben, sondern entwickelt sich erst in einem Prozess des gegenseitigen Kennenlernens und Aushandelns. Salli betont zusätzlich, dass eben nicht alle Leistungen sichtbar sind. Vieles passiert „hinter den Kulissen“ oder zu Zeiten, in denen andere nicht anwesend sind. Dadurch entsteht die Notwendigkeit, aktiv zu kommunizieren, was man leistet – ein wichtiger Punkt, um gegenseitiges Vertrauen und Wertschätzung aufrechtzuerhalten. Hier wird auch die Herausforderung einer kollektiven, hierarchisch möglichst niedrigen Organisation deutlich: Da es keine festen Strukturen gibt, die Verantwortung formal zuweisen, müssen sich die Beteiligten aktiv einbringen und ihre Arbeit sichtbar machen. Letztlich wird durch das Gespräch klar, dass das Arbeiten auf den Projekten nicht nur eine berufliche oder ehrenamtliche Tätigkeit ist, sondern auch eine Form der Persönlichkeitsentwicklung. Es geht darum, herauszufinden, wie viel man geben kann, ohne sich selbst auszubrennen und dabei eine funktionierende Gemeinschaft zu gestalten. Diese Balance zwischen individueller Freiheit und kollektiver Verantwortung durchzieht alle Projekte.

Abschließend lässt sich zu diesem Kapitel festhalten, dass die Untersuchung der drei Kulturschiffe eindrucksvoll zeigt, dass sie weit mehr als bloße Orte der Kunst und Kultur sind. Sie sind soziale Mikrokosmen, in denen sich Fragen nach Verantwortung, Freiheit, Gemeinschaft und Nachhaltigkeit auf engem Raum manifestieren. Das Spannungsfeld zwischen kollektiver Selbstorganisation und der Notwendigkeit klarer Strukturen um das Projekt „am Leben zu halten“ ist dabei eine *der* zentralen Herausforderungen. Auffällig ist die Rolle der intrinsischen Motivation als treibende Kraft hinter dem Engagement der Mitglieder. Die Aushandlung individueller und gemeinschaftlicher Interessen, das Verhältnis von bezahlter und unbezahlter Arbeit sowie die Frage, wie langfristige Verantwortung übernommen werden kann, fordern alle Projekte gleichermaßen, können aber in dieser Form nicht abschließend beantwortet werden,

wie auch die Reflexionen der Interviewpartner*innen verdeutlichen. Verantwortungsübernahme kann nicht verordnet werden, sondern muss wachsen. Gleichzeitig zeigen die Interviews, dass Strukturen erforderlich sind, um den Fortbestand der Projekte zu sichern, ohne ihre ursprünglichen Werte zu gefährden.

6.4. Thema C – Wirken, Einfluss und Fortbestehen

Wie bereits umrissen und angedeutet bewegen sich die untersuchten Kunst- und Kulturschiffe in Graubereichen oder liminalen Feldern, was ihnen ein großes Arsenal an Möglichkeiten, um zu experimentieren liefert, aber auch legale und rechtliche Grenzen setzt und ihr Fortbestehen gefährdet. Wie mit unterschiedlichen politischen und (kultur)verwaltungstechnischen Gegebenheiten, Ressourcen und Geld umgegangen wird, wird in diesem Kapitel dargelegt. Auch Interviewpassagen, in denen sie über ihre Selbsteinschätzung zu ihrer Rolle als künstlerische und kulturelle Inkubatoren oder als Teil einer ‚Avantgarde‘ reflektieren, werden hier gegenübergestellt. Wie schätzen sie die Auswirkungen und den Einfluss ihres künstlerischen und kulturellen Schaffens ein?

Schon in der Recherche und bereits in der Auseinandersetzung mit dem Eleonore-Projekt bekam ich das Gefühl, dass die Projekte Stubnitz und Illutron stark durch Immobilienentwicklungsinteressen gefährdet sind. So war die Stubnitz immer wieder mit Lärmbeschwerden der Anrainer*innen konfrontiert und Illutron kämpft aufgrund seiner exponierten Lage in der Nähe des Streetfood Markts immer wieder mit einem Status als Kuriosum für dessen Besucher*innen sowie Vandalismus. Die Weiterentwicklung des Liegegebiets Refshaleøen hin zu einem neuen Stadtteil und die geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen für Hausboote in Kopenhagen generieren zusätzlichen Druck auf das Projekt, dem die Gruppe mit der Vision der Transformation in ein mobiles öffentliches Kulturschiff begegnet.

Die Stubnitz braucht, im Gegensatz zu den anderen beiden Projekten, monatlich einen weitaus größeren Betrag zur Aufrechterhaltung des Betriebes; Personalkosten, Barbetrieb, Künstler*innengagen, alleine die Stromkosten belaufen sich durchschnittlich auf 4000-5000 Euro monatlich. Dieser generiert aber auf der anderen Seite auch Einnahmen durch die Veranstaltungen. Die Gebühr für den Liegeplatz hingegen bewegt sich in einem symbolischen Bereich, da Stadt Hamburg und Hafen City GmbH, die die Liegeplätze in Hamburg verwaltet, dem Projekt wohlwollend gegenüber stehen. Auch Illutron hat eine laufende monatliche Liegegebühr an den Pensionsfonds, dem das Gebiet Refshaleøen gehört. Ebenso müssen Gebühren für Landstrom und Trinkwasser entrichtet werden.

Die Pacht für die Lände, an der die Eleonore liegt, bewegt sich auch in einem geringen Bereich, zusätzlich muss eine jährliche Abschlagszahlung für die entgangene Fischerei entrichtet werden. Ansonsten fallen hier keine laufenden Fixkosten an, was die Aufwendungen für den Betrieb des Projekts niedrig hält. Da sich der Liegeplatz im Industriegebiet befindet, besteht hier keine Gefahr der Verdrängung durch Immobilienentwicklung der Wasserfronten.

Bei allen Projekten bleibt die Möglichkeit einer Beendigung stets im Raum – ein Ende wird nicht ausgeschlossen, sondern als mögliche Option mitgedacht. Für die Stubnitz ist der Liegeplatz bei den Elbbrücken nur noch bis 2026 gesichert, darüber hinaus gibt es bis dato (Frühjahr 2025) noch keine weitere Information. Eine Möglichkeit wäre, einen anderen Heimathafen zu finden, was klarerweise eine große Veränderung, in die personelle Struktur, die vor Ort in Hamburg etabliert wurde, bedeuten würde.

Felix: Das ist ein Mikrokosmos hier, das Schiff ist gut und gerne so groß, dass du dich hier verlieren kannst und den Rest der Welt ausblenden kannst. Man kann schnell den Bezug zur Realität verlieren. Wenn es sich hier auch wieder so verengt, wie früher oder schon mal war, in der Geschichte des Kulturschiffs, würde man, glaube ich, inzwischen viel radikaler entscheiden und das Schiff auf die Heide geben.

M: Okay, also, bevor die Menschen sozusagen auf die Heide gehen...?

Felix: Bevor man jetzt sagt, man macht das auf Biegen und Brechen unter Einsatz seines Lebens, mit Herzinfarkte und Burnout, das auf Teufel komm raus, diese Bereitschaft ist nicht da. Das sehe ich auch bei mir nicht... Nicht bis dass der Tod uns scheidet... (lacht).

M: Ja, man muss nicht mit dem Schiff untergehen...?

Felix: Ja, ne muss man nicht.

Ein entscheidender Punkt in Felix' Aussage ist die Abkehr von einem absoluten Opfergedanken. Während es in vielen Kulturprojekten eine Mentalität gibt, bis zur völligen Erschöpfung durchzuhalten, stellt er klar: Niemand muss mit dem Schiff untergehen. Burnout und Selbstaufgabe sind keine Optionen, um das Projekt künstlich am Leben zu halten. Diese Haltung zeigt eine reflektierte Abgrenzung zur oftmals idealisierten Vorstellung des leidenschaftlichen Kunst- und Kulturschaffens, bei dem Menschen sich selbst für die Sache aufopfern. Salli argumentiert hier pragmatisch, wenn sich in Hamburg kein Liegeplatz mehr finden lässt, müsse man eben in eine andere Stadt fahren.

Salli: Naja, der Planungshorizont ist im Moment bis 2026, weil wir bis dahin guter Dinge sind, dass wir diesen Liegeplatz hier bespielen können. Das Ziel ist es, diesen Zeitraum zu erweitern und eine Zusage für einen Liegeplatz darüber hinaus zu bekommen. Hoffentlich bleibt das in Hamburg. Falls es in Hamburg gar keine

Möglichkeiten gibt, müssen wir uns anderswo umsehen, obwohl wir überall anders extrem viel schlechter vernetzt sind und wenn es das nicht wird, dann hauen wir die Kiste eben in die Tonne... (beide müssen lachen)

Weil ich weiß nicht, ohne Liegeplatz machts ja auch keinen Sinn. Oder ein Liegeplatz an dem wir nicht veranstalten können, weil er zu weit weg ist und keine Leute kommen, oder es nur Lärmbeschwerden gibt, macht keinen Sinn. Wenn dann deswegen der halbe Vorstand im Gefängnis sitzt, kann man auch nichts machen.... (lacht) Darum, also das ist das Ziel ist, eine Perspektive über 2026 zu erarbeiten. Viele Leute im Projekt träumen davon, dass es möglich ist auch nochmal in einer anderen Stadt auch insbesondere außerhalb Deutschlands zu veranstalten. Stralsund ist ein kleiner Testrun, mal für zwei Wochen nach der Dockung dort auch zu veranstalten. Das ist voll cool, dass sich das so entwickelt hat und das ist auch voll der tolle Zufall, dass sich das so ergeben hat. Aber da ist schon der Wunsch, dass es vielleicht im nächsten Jahr, oder am besten oder in den nächsten 2 Jahren nochmal eine andere Stadt gibt wo wir hinfahren können.

Auch bei der Eleonore besteht die Beendigung des Projekts immer als Möglichkeit, der man sich nicht verschließen will.

Jan: [...] Ja, ich glaube das ist dieser stetige Versuch dann, also ich glaube da ist dann oft eigentlich so ein Unsterblichkeitsding dahinter ist. Ja, also eben, es muss immer, man muss immer das Weitermachen und das weitermachen. Ich finde das überhaupt gar nicht, ja. Ist auch voll okay, wenn Projekte auslaufen. Wieso muss man immer alles weitermachen?

Taro: Und konservieren, das wird ein Riesenaufwand. Dann kommt man nimmer ins Machen. Auch wenn's nur um den Erhalt geht und solche Dinge...

M: Okay, also dann lieber verschrotten, als wie ewig konservieren?

Taro: Ja!

M: Was ja hier jetzt auch der Fall ist.

Jan: Also genau und de facto war es ja eigentlich so, dass wir mit dem Verschrotungsplan schon angefangen haben bevor...

Taro: Das ist hier also...

Jan: ...wir gewusst haben, dass das jetzt eigentlich relativ gut aussieht mit dem neuen Projekt. Ja, also das war ja, also es war ja eigentlich...also ich kann mich ja ein Gespräch mit dem Xav erinnern, wo er gesagt hat : „Ja, nein so geht das nicht mehr weiter,“ und keine Ahnung was, wo er da ein bisschen verzagt hat und an dem, wie das jetzt da gerade so rennt, mit dem das halt immer er eigentlich der ist, der herkommt und da schaut und dann hab ich gesagt: „Ja passt, dann verschrotten wir's.“

M: Ja?

Jan: Ja und weil...also, jetzt so ein Projekt einfach... also wenn da nicht die Energie da ist und die Leute da sind, die sich denken: „Boah ja, ich möchte es voll gern

genauso weitermachen,“ dann... Ich mein in dem Fall ist auch einfach auch der Allgemeinzustand natürlich nochmal schwierig, aber dann sehe ich auch keinen Sinn dahinter, dass künstlich da am Leben zu erhalten, ja.

Auch hier zeigt sich ein realistischer und pragmatischer Zugang zum Fortbestehen des Projekts. Die Verschrottung der Eleonore wurde schon vor dem neuen Projekt *Sondierwerk* in Erwägung gezogen, dass es jetzt eine Gruppe gibt, die ein neues Schiff an den alten Standort stellen will, ist ein Glücksfall. Die ewige Konservierung hätte verhindert, dass an dem Standort ein neues Projekt entstehen könnte und weitaus mehr Energie in Anspruch genommen als die Verschrottung.

Auch Illutron hatte eine Beendigung und Abwrackung der Barge als eine Möglichkeit ins Auge gefasst:

M: As this evolving process is kind of starting now, is it also a process of either evolve or vanish?

Eva: Yeah. Harald and I, who've been like the main people behind driving the developing project so far, have both been quite like, if we didn't get the money from the city, which we just got a few weeks ago, then we would have called a meeting and said, “What do we do now?” And we were like – I don't think neither me nor Harald felt sure about it, but we were leaning towards closing down the whole thing.

M: And scrapping it?

Eva: Yeah.

M: But why? Like pressure from like..., a mix of reasons?

Eva: Well, yeah, a mix of reasons. One thing is we are not allowed to stay in the harbour if we don't get the bottom fixed. (sarkastisch) That is only one million (*Anm. Eva meint hier wahrscheinlich Dänische Kronen*) or only like 300,000 (*Anm. Eva meint wahrscheinlich den Betrag in Euro*) ...

[...] But the thing is that, well, we... yeah, different reasons, of course, but like technically, we've been told by everyone that if the city didn't support it with like a good amount of money, then all the private big foundations they wouldn't give us money. So, it's not that we couldn't have tried, we've talked about for instance, say like Maersk, which is like the biggest or second biggest shipping company in the world, that maybe they would like to sponsor us. It could maybe have been still that we could find that money for the renovation, but it would have been a lot more difficult if the city didn't support it. And then there was the other thing we could also say, OK, we skip this whole 25,000,000 (*Anm.: Dänische Kronen*) project and then just find that 1,000,000 to fix the bottom. But Harald and I at least, and I think we'll... like, there isn't the energy around anymore, and that's combined with of course the ship being so worn down. Now, like, I mean if the ship was in the state that it was in 15 years ago, then maybe it would have been easier to just

say, "Oh yeah, we'll just go along with it, whatever, have fun." But it's simply too...the... the... yeah. I don't know what I would have done if we...

M: But you can also use a translator as well, if you lack of words (lacht).

Eva: Yeah. No, I'm just saying, like, I don't know what I would have preferred if we didn't get the money from the city. But there is a very high chance that I would have said, "Now I'm done!" Like, I'm done with being the one all the time trying to make things happen. And so, like, kind of personally done, but also because I would find it hard to see how it could happen. And then I think not because I'm... like, I really don't know. But I have considered that maybe then if there were some people that said, "No, we can't close. We want to continue it," then I would probably have had to say, "Fair enough, you do that, but then I have to kind of withdraw." Because I will feel like I am...

M: It will consume you or...

Eva: Yeah, it will consume me. I wouldn't be able to, at least I would need to take a long break where I wasn't...

M: Responsible?

Eva: Yeah. So, I didn't have any responsibility. Because it wouldn't be because I had any conflict or hatred or whatever. I would just be in a place where I wouldn't believe that it was possible to continue. But now we did get the money, so now we just need... like, it's 15% of what we need, but it's the most important money we got. We still don't know... like, might not get... We'll see how it goes. Like we have no idea.

Eva spricht von dem Transformationsprozess als größtem Knackpunkt, auch für sie persönlich, denn warum sollte man, wenn die langfristige Perspektive zur Aufrechterhaltung fehlt, Zeit und Energie in das Projekt investieren, dessen Weitergang so ungewiss ist. Auch sie ist nicht gewillt, sich für das Projekt zu opfern. Da sie, ähnlich wie Jop, das Gefühl hat, das Weiterbestehens des Projekts auf der organisatorischen Ebene, laste zu sehr auf ihr als zentraler Person.

Die Aussagen von Jan und Taro lassen ähnliche Schlüsse zu. Die Last der Verantwortung, für das Weiterbestehen des Projekts, das die Vereinsmitglieder bereit sind aufzunehmen, variiert je nachdem, wie sehr man am Projekt festhält und auch mit dem persönlichen Mehrwert, den man für sich aus der Arbeit am Projekt bezieht. Denn je größer die Projekte werden, desto mehr Geld ist notwendig, um Transformationsprozesse und Erhaltungsmaßnahmen zu stemmen, wie in den Fällen von Stubnitz und Illutron deutlich wird. Auch die Organisation der internen Struktur wird komplexer, hier lässt sich an das vorige Kapitel anknüpfen, wer ist zu welchem Grad bereit Verantwortung zu übernehmen? Hier stoßen die Projekte an harte Grenzen.

Auf den Forschungsaufenthalten erfuhr ich selbst, wie einnehmend die Projekte sind und welche Sogwirkung sie ausüben. Die Stubnitz verließ ich nur einmal in den 10 Tagen länger als

eine Stunde, um in Hamburg zu spazieren und Distanz zu gewinnen. Auf Illutron führten mich regelmäßige Besorgungen zwar öfters weg vom Schiff, aber auch hier kam ich immer wieder rasch zurück, da ich mich dem Projekt schnell verbunden fühlt, regelmäßig Mitglieder kamen, um mit mir über das Projekt zu sprechen, sich interviewen zu lassen oder an ihren eigenen Projekten zu arbeiten, ich mich also auch hier schnell eingebunden fühlte. Wenn ich alleine war, füllte ich Wassertanks nach, fischte Materialien wie Bau- und Brennholz aus den Abfallcontainern des nahen Markts, inspizierte die Werkstätten, räumte zusammen, baute einen neuen Griff für den Kühlschrank oder saß am Oberdeck in der Sonne und schaute aufs Wasser. Ich kann daher die Sogwirkung und den monströsen Gedanken gut nachvollziehen. Mit der Verantwortung wächst auch die Sorge um das Projekt, wie die Aussagen von Evan und Jop deutlich illustrieren. Gleichzeitig muss eine notwendige Distanzierung geschehen, da die Verantwortung erdrückend sein kann.

In diesem Zusammenhang und auch durch die persönlichen Erzählungen in den Interviews begann ich mehr und mehr den starken persönlichen Einfluss der Projekte Illutron und Stubnitz auf ihre Mitglieder zu realisieren. In Zeiten von persönlichen Krisen (Arbeitsplatzverlust, Ende von Beziehungen, Obdachlosigkeit, Traumata) boten die Projekte sowohl die Möglichkeiten des Rückzugs als auch des Halts. Daneben bot die vorhandene Community ein Sicherheitsnetz und sorgte auch für ihre Mitglieder, soweit es ihr möglich war. Gleichzeitig führt dies klarerweise immer wieder zu Belastungen des Gruppengefüges, weshalb man sich auf Illutron dazu entschloss, das Boot nicht mehr als temporären Übergangswohntort zu nutzen. Ebenso führt die langanhaltende Spannung über die ungewisse Weiterführung der Projekte zu einer großen Anspannung bei denjenigen, die sich für das Projekt verantwortlich fühlen.

Das erhöhte Bewusstsein darüber führt dazu, dass man in der Planung der Neuausrichtung des Projekts Illutron andenkst Fachkräfte aus Sozial- und Gesundheitsberufen für ein gewisses Stundenausmaß anzustellen, sowohl für Mitglieder als auch Besucher*innen, um für diese Problemstellungen bereit zu sein. In seiner neuen Rolle soll sich das Projekt daher auch in Richtung eines Sozialprojekts entwickeln, wie Eva andeutet:

Eva: Yeah, yeah yeah, and also people that had like... one thing is the art thing, but also like people who had a tough time for one reason or another, they kind of found a place they could come back to when they were friends and they could help out and they could feel like they participated in one way or another.

M: A safe haven...?

Eva: Yeah, safe haven. And also, where you could feel that you were worth something.

M: You can contribute and your...

Eva: Everybody can help paint or whatever, something like that.

M: Yeah, your actions are valued. You as a person.

Eva: Yeah, exactly. And so, we've done that a lot, and in the future when we become this new thing, we also want to make that part more official. And actually, have a partnership with the city, providing... it depends on the country what you call it, but for instance, internships with people who haven't had a job for many years or...

M: Like second chances?

Eva: So, we want to actually become more of a social project. Not a social project per se, it's not going to be the main thing still. We want to kind of formalize that bit more so that it might be that we would have to, for instance, hire a social worker who would be here, I don't know, 10 hours a week or something to maintain that part of it.

M: To address certain topics that you can't because...

Eva: Yeah. And we really want to do that because we can all just see how well it has worked. And often, if you are like... it could also be youngsters not really being able to hold down an education or something like that. It's just a really good place to show up and help paint something like that and...

M: And then you experience self-worth.

Eva: Yes.

M: Okay.

Eva: And we haven't figured out exactly how that's going to work yet, but I know a little bit about how that works from the city's perspective, like how the system functions and stuff like that. And I really think it could be like a great place for... where it would of course be great for us because it would be somebody who would help out with...

M: Mutual benefits...

Eva: Yeah, mutual benefits.

[...]

Eva: I mean, just... it's a red thread through all of it. Through the art, through how we meet people, through what can you do with a ship, learning. We use it of course in our vision project as well, because we talk a lot about doing more education. And again, it's like, how do you meet kids? How do you teach kids about physics? And that's something that Christian Liljedahl, that you met, is really good at that thing. You see what they like, what do they like, if they go around here, what do they start playing with? Because that's something they find interesting and then you can kind of use that and then that develops into something. And that's kind of how it is with everything here.

Um das Fortbestehen des Projekts in neuer Form zu gewährleisten, wird das Projekt eine grundlegende Neuausrichtung erfahren. Harald und Christian über diese Vision und was sie beinhaltet:

M: The vision you gave already form in this Illutron Kulturskibet?

Harald: Ja, ja. And then we just got funding for starting that project. that's really exciting, so now it's going to be built on the last 15 years. That's what we're going to call it, brought out to a broader audience, open up to somehow... That's a challenge. But then the kids can come and use a bio-canon or...It's a special hybrid, mixed stuff. Mixed art, mixed teaching, mixed...

M: Interactive art collective, as you state on the homepage.

Harald: It's going to be more like a teaching role we have now.

M: So, you retire from your artistic lens, you teach them, you teach a new generation of artists?

Harald: Yeah, but what's really the difference? I don't know, more and more. I think it's the same game actually. But it's not settled yet. We're still talking about it and it's definitely not my decision alone how to do that all together. So, my role now is just to try to get it on land and get it approved and make it possible for us to take the next step practical wise. But the decision is still Illutron community making that, of course. That must be it (Christian und Harald lachen).

Christian: Yeah exactly. Yeah, so just making it easy for people to... and I like the idea that people can come by and have an experience without too much planning or without like it's and just, you know, they can just come and do some things and leave again. It's not this sort of Oh-you-have-to-be-there-from-burp-to-burp. Or it has to be this... It's actually – what I really like trying to – I guess is this playfulness of the workshop. Trying to pass that on to kids and other people as well. I guess the whole spirit of having a place like this where you can come and do experiments and eventually some of it might become art. But that's okay if it doesn't. It's more about it. And to invite people into that process. Both kids and adult. Often kids to invite them into that process. That's really what I like to do. And that's what when I do workshops with kids. It's a lot about building random stuff or playing with water or building little ships. So, it's a lot about building things. And not about the-

M: -outcome per se.

Christian: No.

M: -but the process of making something. And like getting familiar with tools. Getting familiar with processing things. And having also like this (seufzt) final result. Or result. And you see what you have done. And it also like does something to kids when they experience the VR.

Christian: Learning about buoyancy. And why things float and sink. But learning it while you're standing around a 500-liter jar of water. Like a big tub of water.

Learning it there. Learning it by experience. All those things. And that's not a clear learning goal. It's not like (mit verstellter Stimme) What have we learned today? (wieder mit eigener Stimme) It's more just accepting that while you play around with things, a lot of this, you learn a lot of things.

Auf der Eleonore rückte das künstlerische Schaffen mit der ungewissen Fortführung ebenso in den Hintergrund. So verwundert es nicht, dass der Fokus mehr und mehr auf die Abgeschiedenheit des Ortes geriet, aber dennoch immer wieder mit dem speziellen Charakter des Ortes gearbeitet wird. Zentral ist dabei nach wie vor der Insel-Gedanke, der eine heterotopische Stellung zu Orten des Alltags einnimmt und die Eigenständigkeit des Projekts betont.

Taro: Es ist ein Raum am Wasser, ein schwimmender, der de facto wirklich jetzt monetär günstig ist. Im Winterhafen haben wir diese knappen 10 Jahre keine Liegegebühr bezahlt. Hier haben wir einen unbefristeten Pachtvertrag von der Lände. Es ist halt mit viel Einsatz, Aufwand verbunden, also es ist auch Arbeitsstätte. Alleine dass man das in Stand und Betrieb hält. Und ja.. es ist ein netter Fleck hier, da an der Grenze zwischen Industriegebiet und Naturschutzgebiet, an der Traun, kurz bevor sie in die Donau mündet. Ist eigentlich ein recht spannender Platz. Kunst ist für mich eher immer etwas sperriges gewesen, obwohl ich ja scheinbar auch Kunst mache oder so Teilzeitkünstler bin. Aber es war eher Raum zu schaffen für Experimente, für wo... Ja, ein Platz einfach, wo man sich trifft.

Jan: Ja, also ich würde... Im Endeffekt glaub ich eben ist es auch ein bissi vermessen, haha, Messschiff... (M muss lachen)... ähm zu sagen das ist jetzt irgendwie ein Kunst-Ort da oder sowas. Weil im Endeffekt, ich würd eher sagen es ist die Spinnerei von, also angefangen von (zu Taro:) eurer Spinnerei das zu betreiben, ja!? Es hat natürlich irgendwie eine Nähe zur Kunst, aber ich glaube es ist jetzt nicht... eben, es ist auch nicht vorrangig jetzt ein Kunstschiff, ja? Es ist eine Spinnerei von ein paar Leuten, die das Erhalten... und die alle halt eine Nähe zur Kunst haben, ja? Weil ja... Also es ist jetzt kein Offspace oder was weiß ich... auch das mit den Residencies ist so... auch nur a halber... ein Teil, nur ein kleiner Teil davon und jetzt nicht der Vereinszweck oder sowas... Äh unabhängig vom Papier Vereinszweck oder auch für mich nicht der gefühlte Vereinszweck, ja. Ähm...Ja... Ein interessanter...

Taro: Ja prinzipiell...

Jan: Ein interessanter Ort (lacht)

Taro: Ja, auch für Möglichkeiten und da hat Kunst auch Platz

Jan: Ja, ja.

Taro: Und eigentlich von vornherein, is ja eigentlich, vorgegeben auf so einem Konstrukt, dass es gar nicht so sehr um Widerständigkeit, sondern um Eigenständigkeit oder den Inselgedanke... dass man sich Bedingungen aussetzt und wenn man hier ist, man eben begrenzte Möglichkeiten hat. Angefangen hat es bei uns mit Wasserversorgung, Stromversorgung, es gibt gar keine Leitungen, sondern wir wollten eigentlich eine eigenständige Insel schaffen. Also es ist ja eigentlich eine

Insel... Alles, was man hier macht, muss man hier produzieren oder herbringen und das reduziert schon mal und hat eigentlich eine ganz eigene Qualität dann. Die Bedingungen, denen muss man sich aussetzen und das sind dann dieselben Bedingungen die Artists in Residence hier ausgesetzt sind. Weil die Kunst die die Künstler machen, die wir so einladen, die können sie daheim im Atelier, im Studio eigentlich viel effizienter bewerkstelligen, aber um das geht's ja hier nicht, dass man per se direkt was produziert, präsentiert, sondern dass das eigentlich so eher...Inspiration oder Labor

[...]

Taro: Ganz plump gesagt, einfach die räumliche Begrenzung der Möglichkeiten. Wie gesagt, das ist eine Insel. Natürlich hat das einen sehr starken Einfluss, was man da auch machen kann oder was hier möglich ist, was man versucht zu ermöglichen. Und wir probieren halt das man Dinge möglich macht. Es ist ein Bastlerschiff.

Auch sich selbst in die Rolle von Künstler*innen zu stellen liegt den Interviewten auf der Eleonore durchwegs fern, wie die Aussagen Ebli's zeigen. Ebenso ein kritischer Bezug zum Kunstbegriff lässt sich hier feststellen:

Eblie: ...Na, ich weiß nicht, es ist ein Kunstschiff, aber ich finde es ist mehr. Und man sollte es nicht nur auf dieses Kunst Ding reduzieren.

M: Ja?

Eblie: Es ist schnell mal alles gleich Kunst, das ist leicht gesagt. Aber dieses Schaffen hier, wann ist das Kunst und wann ist es eher nicht Kunst? Ja? Das kann man ja nicht zu sehr in Schubladen stecken, auf einem Kunstschiff oder so einem Ort (M lacht). Das ganze Schaffenswerk. Und da ist einfach der Punkt es geht um die Eleonore, es geht um das Schiff. [...] Aber bei so anderen Sachen, wenn ich jetzt auch über Eleonore Vergangenheit nachrecherchiere Interviews anschau, es geht immer nur um das Kunstschiff, das Kunstschiff (etwas genervt). Aber im Endeffekt sind es ja die Menschen, die das Schiff zu einem Kunstschiff machen! Man könnte ja jede Art von Schiff hernehmen da herstellen und sagen: „Das ist ein Kunstschiff!“

M: Mhm, ja.

Eblie: Aber wer macht Kunst? Die Leute die drauf sind Und das ist, finde ich, der viel, viel wichtigere Punkt. Und da dieser Gedanke – den hab ich glaub ich noch gar nicht fertig gedacht, weil mir das gerade so eingefallen ist – ist halt die Frage, auch beim zukünftigen Projekt, es gibt da den Verein, es gibt da das Schiff, wo noch alles möglich ist und dann gibt es schon eine Gruppe auch, dieses Kollektiv, das sich darum kümmert, verwaltet das ein bissl. Die Frage ist dann auch ob diese Gruppe geschlossen an Themen arbeitet, die sie dann auf dem Schiff umsetzt, oder ob einfach alle so herum tun, also Leute die unabhängig voneinander Dinge tun? Das wird sich herausstellen, oder das hat es hier vorher auch nicht gegeben, das

die Eleonore, dieser Verein, diese Gruppe... es war vielleicht auch gar nicht angedacht, dass da so eine Gruppe gemeinsam an vielen Sachen arbeitet. Sicher, wir helfen alle zusammen so – grad bei einem Schiff muss man zusammenhelfen – aber dann haben doch auch alle wieder unterschiedliche Interessenszugänge. Und dann macht halt jeder so sein Ding auch, teilweise auch gemeinsam. Aber ich find das ist dann das, was eigentlich ein Kunstschiß zum Kunstschiß macht, weil viel Kunst passiert. [...] Ja, ich glaub aber, wir müssen halt... Aber Vereine sind ja nicht nur spießig und anstrengend, sondern Vereine haben doch auch etwas von einem solidarischen Gedanken. Und ich denk mir so, Künstlerinnen und Künstler müssen halt doch einmal anfangen sich mit Solidarität und Kollektivität beschäftigen und einarbeiten. Auch wenn es anstrengend ist (lacht). Aber es ist oftmals notwendig, um solche Projekte langfristig zu erhalten.

M: Ja, das wurde in einem anderen Interview auch tatsächlich angesprochen, auch mit Künstlern, auf Illutron. Die haben auch gesagt, dass sie weg wollten von diesem Geniegedanken, diesem Bild des einsamen Künstlers, dieser einsamen Künstlerin, die etwas machen und wenn dann einfach so – also es ist voll wichtig auch die Leute, die jetzt unter Führungszeichen nur Kaffeekochen, tragen genauso zum Gelingen eines Projekts bei.

Eblie: Mh, ja.

M: Und aber, früher war das anders, ich glaube jetzt wird das auf den Kunstinis anders gelehrt als wie noch vor 20 Jahren. Das ist auch etwas dass sich entwickelt hat. Aber du hast ja selber so – hör ich immer wieder raus – deine Probleme mit diesem Kunstbegriff?

Eblie: Ja, es ist....

M: ... oder mit dieser Kunstbubble sozusagen.

Eblie: Weil ich immer Probleme habe mit so etwas elitärem und avantgardistischen, wo ich wahrscheinlich selber voll drinnen bin, aber es ist irgendwie, irgendwie hab ich immer ein Problem damit. Ja, es ist mir zu exklusiv. Mhmm und was ist Kunst? Die Definitionsgeschichte, ja. Aber das ist ein komplettes anderes Riesenthema.

Zentraler Punkt Eblies Überlegungen ist die Frage, ob Kunst an einem Ort wie der Eleonore gemeinschaftlich entsteht oder ob jede*r individuell „sein Ding“ macht. Bislang war eine Mischung gelebte Praxis. Hier wird das Spannungsfeld zwischen künstlerischer Autonomie und kollektiver Arbeit sichtbar. Während klassische Kunstproduktion oft als individueller Ausdruck verstanden wird, steht auf der Eleonore gemeinschaftliches Arbeiten im Vordergrund. Hier wird Eblies Vorstellung sichtbar, die über die klassische Kunstproduktion hinausgeht: Kunst als solidarische Praxis, denn ansonsten ließe sich das Projekt nicht halten. Daraus ergibt sich auch eine ambivalente Haltung zur Kunstwelt, der er sich zu einem gewissen Grad zwar zugehörig fühlt, aber als exklusiv und elitär wahrnimmt. Hier tut sich eine Parallele zu Illutron auf wo

ebenso das Bild individuellen Kunstschaffens aufgebrochen wird, aber außerhalb nach wie vor aufrecht ist, wie die Anekdote Christians zum Schluss zeigt.

Harald: Yeah, doing the practical work, doing the finances, for example. You never see those guys. But we can't do anything without them. So of course, they're part of the creative process because we don't have a process without them. It would not be possible. It doesn't make sense to not mention them in my opinion.

M: It's a web holding all these things together. It's entangled with a lot of different areas that also all serve each other.

Christian: And I guess, I mean, no artists do anything by themselves. Just a lot of artists just takes credit for it. Like they're doing it themselves.

Harald: A lot of it is built on work of somebody else.

Christian: I've been doing some work for some like *one* of the female Danish artists and she sort of presented this as a collaboration and we were... And then in the end, it was just her name! But all the things that were there, there was something that me and Tobias invented! So, it was actually our art, but her name on it. And we didn't even think about, because for us, this way here was so natural. Yeah, we didn't even think that that would be possible! We were just like, where are our names? (die Situation hat ihn sichtlich irritiert) and pfuuh arrgh eehhhh and I am the artist and that's the norm (über die Sichtweise der dänischen Künstlerin).

In beiden Projekten ist das kollektive Schaffen und die gleichberechtigte Nennung aller an einem Projektbeteiligten Usus. Dies kann außerhalb des eigenen Projekts für Irritationen sorgen, wenn mit etablierten Künstler*innen kooperiert wird und die dies zu ihrem Vorteil nutzen.

Der künstlerische Fokus auf der Stubnitz liegt der Schaffung und Aufrechterhaltung einer Struktur die Musiker*innen eine Bühne bietet und gleichzeitig Zeitdokumente erstellt. Aber auch hier steht keine Einzelperson, stehen keine Einzelpersonen im Vordergrund. Diese Strategie findet sich somit auf allen drei Projekten, einerseits um das Projekt nicht zu sehr mit bestimmten Personen zu identifizieren, andererseits treten die handelnden Personen so in den Hintergrund und werden nicht exponiert. Als künstlerischer Akt wird Gestaltung des Projekts selbst wahrgenommen:

Salli: [...] Für mich ist die Kunst, dieses Projekt sozial zu gestalten, am spannendsten! Und das eben durch bauliche Maßnahmen, die dann beliebig cool oder langweilig sein können. Was andere Leute hier am spannendsten oder interessant finden, da müsste man alle Einzelnen fragen. (lacht)

Falk, der die Stubnitz noch als fahrendes Veranstaltungsschiff kennt, ausführlich zur dahinterliegenden Idee:

Falk: Nein, so die technische Seite, gerade von dieser Videodokumentation war damals spannend, aber auch die Zusammenarbeit mit anderen Leuten, die keine

Gelernten sind. Das war der spannende Teil für mich auf diesem Schiff, diese Media Crew die das damals war und wie das alles zusammengepasst hat, durch Herzblut und Begeisterung für Musik und Konzertbetrieb haben wir sehr gute Ergebnisse erzielt. Das meine ich mit Spielwiese... [...]

Die Idee war, dass dieses mobile Schiff in Regionen fährt, um vor Ort zu arbeiten. Unsere Überzeugung war, dass die musikalische Qualität sich oft in den einzelnen Regionen versteckt und genau dort entdeckt werden möchte. Viele richtig gute Bands, die keine großen Popstars sind, aber viel geilere Musik machen, kommen nicht so weit rum.

M: Ah weil die Infrastruktur, Tour, Booking und so weiter für die oft gar nicht möglich ist, wenn du nicht von der Musik lebst, du einen Arbeitsplatz hast und dir frei nehmen musst, um zu touren oder aufzunehmen und solche Sachen, wenn du kein professioneller Musiker bist.

Falk: Genau, so sahen wir unseren Auftrag auch darin, dahin zu fahren, wo es gerade spannend ist, und diese Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Also diese Idee der Plattform für Kulturaustausch. Wir bieten den Veranstaltungsort, aber die Leute aus der jeweiligen Stadt machen den Großteil des Bookings, weil sie ihre Stadt kennen und wissen, was da läuft, spannend ist, wer die wichtigen Player sind. Die holen das alles ran und wir nehmen das alles auf, weil viele Bands über die Jahre sang- und klanglos verschwinden, aber es ist ja ein beträchtlicher Wert was die alles erarbeitet haben. Man kann auch über die Jahre Entwicklungen ablesen, wenn man durchs Archiv schaut. Von wegen Band XY, jetzt sind die riesengroß und spielen vor 10.000 Leuten und andere Sachen so, die haben ja früher einen ganz anderen Sound gemacht als jetzt und so.

M: Also auch seine Aufzeichnung historische Entwicklung, was Musikgeschichte betrifft. Was gab es für Einflüsse, was war gerade en vogue? Auch mit Trends..

Falk: Genau, auch mit den Trends in den einzelnen Musikgenres und Stilen. Das lässt sich daran schön abzeichnen, und zwar auch für das jeweilige Land oder regional. Das ist schon recht spannend.

Hier zeigt sich die kulturpolitische Dimension der Arbeit der Stubnitz, die auch entsprechende Anerkennung durch Preise und Förderungen erfuhr. Während der kommerzielle Musikbetrieb oft auf größere Städte oder bekannte Tourstationen konzentriert ist, brachte die Stubnitz die Infrastruktur direkt in die lokalen Szenen ein. Dadurch entstand eine Form des Kulturaustauschs, bei der nicht nur Musik gespielt, sondern auch neue Netzwerke geschaffen wurden. Die Dokumentation der Auftritte ermöglicht, die musikalische Entwicklung nachzuverfolgen, wenngleich das Archiv noch einer Aufarbeitung bedarf.

Der Rolle als künstlerisches Projekt steht man auf der Eleonore kritisch gegenüber, über den weitreichenden Einfluss des Projekts herrscht dennoch Einigkeit.

M: Wie schätzt ihr die Bedeutung und den Einfluss des Projektes auf die Stadt Linz. Eigentlich ein oder sozusagen auf die Umgebung? Also das Projekt gibt es jetzt doch jetzt 15 Jahre insgesamt? Ja, also wie schätzt ihr den Einfluss des Eleonore Projektes auf die künstlerische oder kulturelle Landschaft in Linz beziehungsweise Oberösterreich ein?

Jan: Also ich glaube, man kann sie gar nicht überschätzen.

M: Man kann sie gar nicht überschätzen?

Jan: Das ist eigentlich das Projekt mit dem größten kulturellen Impact in Linz. Der letzten 40 Jahre. [...]

Ja, also lustigerweise hab ich wirklich mit dem Eblie auch über das, also jetzt nicht so direkt ja, aber er hat es irgendwie auch ganz klar gesagt, wie es darum gegangen ist, also ums Abwracken da, wo auch noch nicht so klar war wie. Also es sind ganz viele Projekte, die bei 48 (*STWST 48 Stunden Festival, Anm.*) waren, haben irgendwie eine Verbindung hierher gehabt. Ich glaube auch, dass es wirklich ein cooler Ort ist, den man Künstler*innen anbieten kann, also allein das anbieten zu können: „Hey, du kannst auf der Eleonore bleiben für die Zeit, wo du das und das Projekt machst“, ist einfach was, also es ist einfach ein besonderer Ort. Und vorher halt im Scherz, ja, aber ich glaube schon, dass man, also ich glaube, ich habe, bevor der Eblie das gesagt hat, vielleicht sogar auch selber unterschätzt, wie cool das eigentlich ist, den Ort da zu haben. Weil also jetzt nicht so als direkten Impact, also in dem Fall von der Eleonore, ich glaube, bei anderen Projekten ist es sicher anders. Gar nicht so, weil das so ein direktes Ding ist, wo du sagst: Ah ja, wir haben 5000 Besucher*innen im Jahr,“ eher über, dass man... eher als Inspirationsquelle, ja als Ort allein, weil ich glaub, das ist inspirierend zu sehen, „Hey schau, sowas kriegt man auch hin. Nur durch Spinnerei ja,“ und halt zu wissen, wen man anspinnen muss und halt de facto, dass man Leute hier unterbringt, die dann Projekte machen, die sich halt inspirieren lassen hier, ja.

Taro: Und insofern, der Scherz ist gar nicht so weit gegriffen oder übertrieben. Und Sprungbrett ist ein bisschen plakatives Wort, aber wir haben viele Künstler, Künstlerinnen hier eingeladen, die dann ein paar Jahre später beim großen ARS Electronica Festival dann mitgewirkt, Preise gewonnen und so weiter haben. Ob das jetzt... wie sehr man das am Einfluss der Eleonore da dran festmachen kann, das kann ich jetzt nicht alles verifizieren, aber ich hab es eben beobachtet. Wir haben Leute nach Linz geholt, die dann auf das aufbauend weitergemacht haben.

Die Eleonore diene so als Experimentierort für Künstler*innen auf der sie ihre Ideen entwickeln und anschließend in größerem Rahmen präsentieren konnten. Das verweist auf eine zentrale Stärke des Projekts: Es bietet Freiräume, die institutionalisierte Kulturorte oft nicht bereitstellen können. Die Eleonore fungiert, gleich wie Illutron, als offener Raum für künstlerische Experimente. Daran zeigt sich, dass die „Spinnerei“ nicht nur eine Randerscheinung, sondern reale Kraft im künstlerischen und kulturellen Umfeld ist. Die Wirkung findet, um die Analogie zum Wasser zu bemühen, unter der Oberfläche statt, als tieferliegende transformative Kraft.

Eblie kommt schlussendlich noch einmal auf die Faszination der Schiffe zurück und bringt diese in den Zusammenhang mit Verdrängungstendenzen in Städten:

Eblie: Ja, von dem her finde ich schon, Schiffe sind schon irgendwie eine der letzten Freiräume. In Linz definitiv, weil alles – aber nicht nur in Linz, sondern auch in Wien, überall, in jeder europäischen Stadt wo es einen wirtschaftlichen Aufschwung gibt – wird nieder gerissen, reglementiert und verdrängt. Und da hat man am Wasser dann meistens mehr Möglichkeit da noch zu sein. In London leben zum Beispiel die Leute nicht mehr in besetzten Häusern, sondern die leben in Booten. In ganzen Schubverbänden leben Menschen auf Booten, weil sie verdrängt wurden, gentrifiziert. London ist einfach unglaublich teuer zum Leben, Miete ist... Ein Boot kannst du überall anlegen, da gibt's keine recht-, also gesetzlich kannst du mit einem Boot überall anlegen. Du musst halt vielleicht einmal deinen Ankerplatz verlegen und... dadurch wohnen dort endlos viele Leute, also das sind auch große Communities, Szenen ja. Einfach auch so politisch Motivierte, die sagen: „Passt, in der Stadt können wir nicht mehr leben, das ist zu teuer, das können wir uns nicht mehr leisten. Da können wir so nicht leben. Und deshalb leben wir jetzt am Wasser.“ Und darum ist ein Boot und hat das Am-Wasser-Leben noch mehr Möglichkeiten.

M: Also das Wasser so als Zufluchtsort, oder als Freiraum noch so..?

Eblie: Ja. Also von dem her bin ich immer ein wenig skeptisch wenn man sagt, dass Boote die letzten Freiräume sind, aber irgendwie stimmt das schon. Oder da ist es vielleicht nicht ganz so arg, aber andere in anderen Gegenden schon. Auf einem Schiff bist du irgendwie ein bisschen geschützter, also du kannst einfach wegfahren, also wenn du einen Motor hättest – also ich bin jetzt ein bisschen auf der Metaebene – hat man da mehr Freiheiten oder mehr Möglichkeiten zu agieren.

Meiner Auffassung nach illustrieren diese und die folgende Aussage den Kern der Projekte und führen unter politischen Aspekten nochmal auf das erste Thema zurück. Brachen, Experimentierorte, Freiräume, Nischen werden in Ballungszentren rarer. Durch steigende Mieten, Regulierungen, sowie Verdrängungen durch städtebauliche Maßnahmen verschwinden nicht kommerzielle Freiräume zunehmend. Das Wasser als Projektionsfläche versprüht hingegen noch Möglichkeiten für alternative Lebens- und Kulturprojekte, die, so Felix, als Mittel zum Zweck gesamtgesellschaftlich von enormer Bedeutung sind.

M: Ihr seid also als Krisengewinner aus dieser Zeit (*Anm. den Lockdowns der Corona Pandemie*) herausgegangen..?

Felix: Irgendwie schon, ja. (M lacht) Irgendwie schon. Wir werden in der Stadt anders wahrgenommen. Wir haben einen deutlichen Publikumszuwachs. Das Publikum ist deutlich jünger geworden, und das liegt nicht nur daran, dass die Jungen jetzt mehr rausgehen und etwas machen, sondern auch an den Inhalten und der Art, wie sich die interne Struktur hier verändert hat. Jüngere Leute tragen das Projekt jetzt und es beginnt richtig Früchte zu tragen. Das Projekt bekommt wieder

eine Sexyness und Anziehungskraft für junge Leute, die Lust haben, etwas zu machen. Diesen Raum, den das Schiff bietet, als kulturellen Freiraum, oder als Freiraum generell, zu nutzen, ist für mich der Grund, warum ich hier bin. Wenn man sich die Gesellschaft und die Welt heute ansieht, oder jetzt beispielsweise nur mal Hamburg, sieht man, dass überall Hotels gebaut werden und Clubs deswegen schließen müssen. Wir haben den Vorteil, dass wir zwar einen Liegeplatz brauchen, aber eigentlich mobil sind. In unserer Gesellschaft und Welt werden Freiräume immer weniger, müssen weichen, wenn sie nicht dem Kommerz dienen. Räume offen zu halten, in denen Begegnungen und soziales Lernen stattfinden können, wo man in den Diskurs gehen kann, ist enorm wichtig. Kultur kann am Ende auch nur Mittel zum Zweck sein, um ein soziales Miteinander neu auszuhandeln oder zu definieren. Die Räume, wo so was passieren kann, die verschwinden halt und diese Räume offen zu halten, das ist genau der Grund, warum ich hier bin am Ende. Ich halte das für unsere Gesamtgesellschaft für maximal überlebenswichtig (lacht).

Der letzte Satz bringt für mich selbst die Arbeit zu einem Abschluss, denn er birgt den Kern der Erkenntnis dieser Auseinandersetzung in sich: Die Schiffsprojekte schüren durch ihre Eigenheit der Örtlichkeit, Träume und das Verlangen nach Freiräumen und Utopien. Genau darin liegen ihre großen Stärken, sie erweitern den Horizont und schaffen Möglichkeiten, indem sie Denk- und Handlungsräume erschließen, in denen neue Formen von kollektivem Kunstschaffen, sozialem Miteinander und Lernen erprobt und umgesetzt werden können.

7. Conclusio – in Bewegung bleiben

Das für mich offensichtlichste und doch überraschendste Resultat dieser Auseinandersetzung ist die soziale Komponente der Projekte. Also die gegenseitige Verbindung zueinander in einem Verein oder sogar in clanähnlichen Strukturen wie einer ‚Crew‘. Dadurch entsteht ein großer Zusammenhalt in der Gruppe, der die Aufrechterhaltung des Projektes zum Ziel hat, aber auch immer wieder den eingangs skizzierten und in den Interviews ausgeführten Freiraum an Bord der Schiffe schafft. Gleichzeitig scheint es so, dass allen immer auch bewusst ist, dass sie zusammenarbeiten müssen, um eben dieses Momentum aufrechtzuerhalten, die Zusammenarbeit und gegenseitige Verantwortung den Freiraum zum Experimentieren erst erschaffen. Die Aussagen einzelner Mitglieder zum Herstellen von Freiheit durch gegenseitige Verantwortung spiegeln, wie in Kapitel 6.3 ausgeführt, philosophische Konzepte wider, wie dass Freiheit in der aktiven Aushandlung innerhalb einer Gruppe entsteht, oder die Freiheit einzelner hinter das Gesamtinteresse zurückzutreten hat. Die künstlerischen und kulturellen Tätigkeiten und Veranstaltungen sind dabei aber kein Nebenprodukt, sondern fortgesetzte Beschäftigungen, die sich in Bezug auf ihre Geschichte und jeweilige Umgebung setzen lassen.

Alle Projekte verfügen also über eine hohe soziale Kohäsion, es bilden sich Freundschaften und freundschaftliche Verhältnisse, teilweise ‚retten‘ die Projekte auch Individuen in krisenhaften Lebenssituationen. Gleichzeitig gibt es durch die Betonung und den Wunsch nach flachen Hierarchien oftmals keine Instanz, die Streit unter den Mitgliedern schlichten kann, sofern sich innerhalb der Gruppe nicht darauf geeinigt wurde und/oder dies bereits erprobt wurde. Dies kann zu Brüchen, im schlimmsten Fall, zum Ende eines Projektes führen. Ebenso ließ sich feststellen, dass alleine die Betonung oder der Wunsch Hierarchien flach zu halten nicht ausreicht, um dies umzusetzen. Es bilden sich vor allem durch erworbene oder bereits vorhandene Kenntnisse und Fähigkeiten informelle Hierarchien und soziale Stellungen innerhalb der Gruppen, wie bspw. bei den Gründern. All dies macht den Wandel oder Wechsel von Verantwortungspositionen schwierig. Dieser Gedanke kam mir schon als ich begann die letzten Interviews mit Mitgliedern der Eleonore vorzubereiten. In meinem letzten Interview kam ich direkt auf diese Vermutung zu sprechen, die bejaht wurde; hauptverantwortliche Personen, so die Aussage, müssten alle zehn Jahre ausgetauscht werden, um eine Verkrustung der Strukturen zu verhindern. Gleichzeitig würde man mit dem Wechsel „Familienmitglieder“ verlieren, wie es mein Interviewpartner wörtlich formulierte, und daher Möglichkeiten geschaffen werden, wie diese innerhalb des Projekts bleiben können, bspw. in beratender, aber nicht mehr operativer Funktion.

Augenscheinlich ist ebenso, dass je länger ein Projekt besteht, desto professioneller wird der Betrieb, aber auch, desto zeitintensiver wird es, das Projekt als Ganzes und die Gemeinschaft aufrechtzuerhalten, die Beziehungen der Mitglieder zueinander zu pflegen und die Verantwortlichkeiten innerhalb des Projektes geteilt zu übernehmen. Geschieht dies nicht, besteht die Gefahr, dass die Verantwortung zu stark auf Einzelpersonen lastet und sich diese vom Projekt abwenden, um keine Schäden zu nehmen. Mit der fortschreitenden Dauer und dem Wachsen der Projekte steht daher auch immer wieder die wechselnde Verantwortlichkeit im Raum. In diesem Zusammenhang müssen sich daher auch immer wieder Fragen nach Wertung und Unterscheidbarkeit von bezahlter und ehrenamtlicher Arbeit gestellt werden. Dies insofern, als sich auch gefragt werden muss, wohin sich die Projekte entwickeln. Will man einen dauerhaften Kulturbetrieb, einen Experimentierort am Wasser oder eine Kultur- und Bildungseinrichtung mit einem Fokus auf spielerisches und entdeckendes Lernen?

In allen Interviews merkte ich, mit welcher Leidenschaft an den Projekten gearbeitet wird, weil ein inhärenter Sinn darin gesehen wird, sowohl von und für die Betreibenden selbst als auch für ihre Umgebung. Diese Leidenschaft erzählt Geschichten von Scheitern, Krisen, Professionalisi-

sierung, Selbstermächtigung, Zusammenhalt und Experimentieren. Die Mitglieder erhalten, be-spielen und nutzen diese Orte, weil es ihnen ermöglicht ihren Leidenschaften nachzugehen und sie an der Möglichkeit der Projekte festhalten.

Was sich durchgängig zeigt, ist, dass die Erhaltungs- und Instandhaltungskosten für die Projekte in unterschiedlichem Maße hoch, sind. Rost ist der natürliche Feind der Stahlschiffe, wie in jedem Projekt angemerkt wurde. Gelingt es über eine erste Dauer nicht, sich als Einrichtung zu etablieren und Förderungen zu erschließen, muss entweder auf Ressourcen der Mitglieder, Sponsoring bzw. Mäz*innentum zurückgegriffen oder das Projekt beendet werden. Daneben braucht es auch spezifische Orte und rechtliche Voraussetzungen, damit die Projekte bestehen können. In diesem Punkt profitieren die Projekte zu Beginn von unerschlossenen Gebieten, stehen aber in Folge dann oftmals mit Immobilienentwicklung und Gebietserschließungen in Konflikt, wie Stubnitz und Illutron beispielhaft zeigen.

Die Theorien von Foucault und Blumenberg lassen sich insofern mit den Forschungsergebnissen verknüpfen, als in den Interviews immer wieder auf den heterotopischen Charakter der Projekte als auch auf ihre Ungewissheit, ob der Fortführung verwiesen wird. Sie sind widerge-lagerte Orte mit hoher symbolischer Aufladung, sowohl von innen als auch außen (Foucault) und sie dienen der Auseinandersetzung mit Unsicherheit und der Entdeckung des Neuen (Blu-menberg). Die Projekte schüren die Träume und das Verlangen nach Freiräumen und Utopien. Auch deshalb üben sie diese Faszination aus, weil sie Vorstellungen von anderen Möglichkeiten schaffen, weil sie Denkräume und Neues erschließen und ermöglichen.

Mit der Projektdauer eignen sich die Mitglieder verschiedene Fertigkeiten und Kenntnisse in verwaltungs- und veranstaltungstechnischen, nautischen, handwerklichen, gruppendynami-schen, gesetzlichen und weiteren Gebieten an. Damit geht auch eine Veränderung der künstle-rischen Praxis einher. So führte die Ausbildung zum Amateurfunken, Bestandteil des Bootspa-tents, das viele Mitglieder der Eleonore nach Beginn des Projekts absolvierten, zu Kunstpro-jekten mit Signalübertragungen. Auf der Stubnitz wiederum wurden durch die Notwendigkeit der kaufmännischen Abwicklungen des Betriebes (Buchhaltung, Verwaltung, Disponierung etc.) auch Lehrlinge an Bord ausgebildet, ebenso Video- und Tontechniker*innen die in Folge dann die Konzerte aufnahmen. Aus den Arbeiten des Kollektivs Illutron entstanden in weiterer Folge Forschungseinrichtungen im Stil von FabLabs, Hacker- und Makerspaces. Der Einfluss der Projekte auf ihre Umgebung zeigt sich so erst über einen längeren Zeitraum.

Was Stubnitz und Eleonore eint, ist ihre Verbindung zu den in Kapitel 3.1 ausgeführten Insel- und Autonomie-Gedanken Xavers und Medoschs. Was sich auch in der Person Medoschs zeigt,

der an beiden Projekten beteiligt war. War aber bei der Stubnitz nach dem Ende der DDR und dem Fall des Eisernen Vorhangs noch der visionäre Gedanke von Grenzauflösungen und globalem Zusammenwachsen durch kulturellen Austausch präsent, steht bei der Eleonore der isolierte Inselcharakter im Vordergrund. Die Stubnitz sollte als schwimmender Mikrokosmos mit der an Bord geschaffenen Infrastruktur von Hafen zu Hafen reisen und diesen Austausch verwirklichen. Die Eleonore wurde als möglichst unabhängig von Land und der, durch das Internet hervorgerufenen, Informationsübersättigung konzipiert, um hier an alternativen Ideen zum Bestehenden zu arbeiten und aus der „Informationsfalle“ zu entkommen.

Illutron verfolgte erst aus ökonomischen Gründen, aber auch den Bedürfnissen nach Unabhängigkeit und Langfristigkeit, den Gang aufs Wasser und entdeckte nach und nach über den spielerischen Charakter die Möglichkeiten, die die Lage am Wasser mit sich brachte. Da das Kollektiv viel stärker in der Kunstproduktion tätig ist, treten theoretische Überlegungen zu Autonomie oder Insel-Charakter in den Hintergrund. Geteilt wird die Faszination, an den Grenzorten zwischen Land und Wasser tätig zu sein. Was auch die eingangs gestellten Fragen beantwortet, der Schiffscharakter schafft nur bedingt eine andere soziale Dynamik, es ist vor allem das Bewusstsein über die geteilte Verantwortung zueinander.

Auf die zu Beginn gestellte Frage, was diese Orte ausmacht, lassen sich nun je nach Ort, für mich einleuchtende, Antworten geben.

Illutron in Kopenhagen: Spielerisches Kunstschaffen und Lernen, angestoßen durch die dem Menschen inne wohnende Neugier.

MS Stubnitz in Hamburg: Alternative Lebensmöglichkeiten auf einem Begegnungs- und Veranstaltungsort und das seit mehr als 30 Jahren.

Eleonore in Linz: Labor und Experimentierort inmitten des Industriegebiets, das als Impulsgeber dient.

Es geht den Betreibenden vor allem darum, und hier fällt die Antwort auf alle drei Projekte gleich aus, Orte zu schaffen, wo Alternativen Platz haben und Neues entstehen kann, sie also als experimentelle Räume verstanden werden können. Orte, an denen in gegenseitiger Verantwortung Formen des Zusammenlebens, der Arbeit und künstlerischer Praxis erprobt werden. Ihre Zukunft wird davon abhängen, wie sie es schaffen, diesen experimentellen Charakter zu bewahren und gleichzeitig die strukturellen, rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen zu meistern, die ihr Bestehen sichern.

Die Projekte vereinen ebenso gelebte Widersprüche. Es ist ein beständiger Spagat zwischen Offenen und Geschlossenen Communities, Freiheit und Sicherheit, Selbstaussbeutung und Selbstverwirklichung. Für eine weiterführende Auseinandersetzung mit Kunstschiffen erscheint es mir lohnend, sich vertiefend mit diesen Aspekten des Experimentierens, Lernens und sozialen Miteinanders zu beschäftigen. Dazu kann eine weiterführende künstlerisch-wissenschaftliche Forschung ebenso beitragen, wie Kooperationen mit andere Disziplinen.

Ich habe, wenn überhaupt, nur einen weiteren Kieselstein in ein Bachbett gelegt, wo schon jahrzehntelang Künstler*innen, Kulturtätige, Flusspirat*innen, Abenteuer*innen, Forscher*innen und neugierige Menschen Nischen bauen, gestalten und bespielen, die es schön zu wissen gibt. Die drei untersuchten Orte erlauben eine andere Perspektive auf die Welt einzunehmen, mit ihnen kommt man, um auf den Anfang zurückzugreifen, in eine andere Bewegung, das ist meine persönliche Erkenntnis aus der Auseinandersetzung mit diesen Projekten.

Danksagung: Mein Dank gilt vor allem den Mitgliedern der drei Projekte, Eleonore/Sondierwerk, MS Stubnitz und Illutron ohne deren Offenheit und Zugänglichkeit meine Arbeit nicht hätte stattfinden können, meiner Betreuerin Amalia Barboza für Geduld und Hilfestellung bei der Bewältigung des Materials, Kommiliton*innen, Freund*innen und Familie für Rat, Aufmunterung, Zuspruch und Unterstützung. Ich danke Euch.

8. Literaturverzeichnis

Arendt, Hannah, *Vita activa oder Vom tätigen Leben*, 8. Aufl., München 1994 (*Serie Piper*).

Blumenberg, Hans, *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*, Frankfurt am Main 1997 (*Bibliothek Suhrkamp* 1263).

Brandmayr, Tanja, DONauTIK von Linz bis Amsterdam, in: *spotsZ*, September 09/10 (2010), S. 6–7, <https://spotsz.servus.at/artikel/jun-27-2013-2108/donautik-von-linz-bis-amsterdam> (abgerufen am 19. Dezember 2024).

Brandmayr, Tanja, If I were a Boat ... then I'd be a Lady. Tanja Brandmayr über die erste Tanzperformance-Residency auf dem Schiff Eleonore im Winterhafen., in: *VERSORGERIN*, Winterausgabe #96 (2012), S. 11, https://versorgerin.stwst.at/media/pdf/versorgerin96_web.pdf (abgerufen am 16. Januar 2025).

Brandmayr, Tanja, *Floating Bodies and Spaces. STWST Eleonore Residencies Sommer 2012/2013*, Norderstedt 2021 (*STWST - New Art Contexts*), <https://permalink.obvsg.at/AC16411716>.

Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Wasserstraßengesetz, Fassung vom 22.02.2023, 2023, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012703&FassungVom=2023-02-22> (abgerufen am 4. Dezember 2024).

Flick, Uwe, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.), *Qualitative Forschung: ein Handbuch*, 5. Aufl., Reinbek bei Hamburg 2007 (*Rororo Rowohlts Enzyklopädie*).

Foucault, Michel, Andere Räume, in: Karlheinz Barck (Hg.), *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik; Essais*, 7. Aufl., Leipzig 1992 (*Reclam-Bibliothek* 1352), S. 34–46.

Hamann, Christof und Magdalena Kißling, Going native, in: Dirk Götsche, Axel Dunker und Gabriele Dürbeck (Hg.), *Handbuch Postkolonialismus und Literatur*, Stuttgart 2017, S. 149–153.

Hasse, Jürgen, *Unbedachtes Wohnen. Lebensformen an verdeckten Rändern der Gesellschaft*, Bielefeld 2009 (*Kultur- und Medientheorie*), <https://elibrary.utb.de/doi/book/10.5555/9783839410059>.

Hermanns, Harry, Interviewen als Tätigkeit, in: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.), *Qualitative Forschung: ein Handbuch*, 5. Aufl., Reinbek bei Hamburg 2007 (*Rororo Rowohlt's Enzyklopädie*), S. 360–368.

Hobye, Mads, *Designing for Homo Explorens: open social play in performative frames*, Dissertation Malmö University 2014 (A), <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1404339/FULLTEXT01.pdf> (abgerufen am 16. Januar 2025).

Hobye, Mads, Playing with Fire: Collaborating through Digital Sketching in a Creative Community, in: Pelle Ehn, Elisabet M. Nilsson und Richard Topgaard (Hg.), *Making Futures. Marginal Notes on Innovation, Design, and Democracy*, Cambridge 2014 (*The MIT Press*), S. 131–152, <https://direct.mit.edu/books/oa-edited-volume/3690/chapter-standard/122883/Playing-with-Fire-Collaborating-through-Digital> (abgerufen am 20. Januar 2025).

Honer, Anna, Lebensweltanalyse in der Ethnographie, in: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.), *Qualitative Forschung: ein Handbuch*, 5. Aufl., Reinbek bei Hamburg 2007 (*Rororo Rowohlt's Enzyklopädie*), S. 194–204.

Lüders, Christian, Beobachten im Feld und Ethnographie, in: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.), *Qualitative Forschung: ein Handbuch*, 5. Aufl., Reinbek bei Hamburg 2007 (*Rororo Rowohlt's Enzyklopädie*), S. 384–401.

Medosch, Armin, Boot-Schaften: Eleonore und die autonome Information - oder die Rolle der Medienkunst im sozialen Kontext der Zeit, ?, https://donautics.com/_media/eleonore/gegenstrom_final.pdf (abgerufen am 22. Dezember 2024).

Medosch, Armin, Liquid Territories, in: *VERSORGERIN*, Herbstausgabe #83 (2009), S. 9–10, <https://versorgerin.stwst.at/artikel/09-2009/liquid-territories> (abgerufen am 22. November 2024).

Medosch, Armin, Eleonore: a really existing non-utopian social sculpture, 8. Oktober 2010, <https://webarchiv.servus.at/thenextlayer.org/node/672.html> (abgerufen am 23. Dezember 2024).

Medosch, Armin und Franz Xaver, Liquid Territories - Forschungsbericht, 10. April 2009, https://donautics.com/_media/eleonore/liquid-territories.pdf (abgerufen am 4. Dezember 2024).

Polakova, Marie, *Art & Culture On Ships, Rivers and Seas*, Masterarbeit Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz 2016, <https://phaidra.kunstuni-linz.at/view/o:1148> (abgerufen am 4. März 2024).

Riley, Jonathan, The Right to Liberty, in: Michael Schefczyk und Thomas Schramme (Hg.), *John Stuart Mill. Über die Freiheit*, Berlin/Boston 2016 (*Klassiker Auslegen* v.47), S. 11–32.

Rousseau, Jean-Jacques, *Der Gesellschaftsvertrag*, München 1948.

Taylor, Charles, *Negative Freiheit? Zur Kritik des neuzeitlichen Individualismus*, Frankfurt am Main 1988.

Winter, Rainer, Cultural Studies, in: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.), *Qualitative Forschung: ein Handbuch*, 5. Aufl., Reinbek bei Hamburg 2007 (*Rororo Rowohlt's Enzyklopädie*), S. 204–213.