

Ein Museum für die Rheinschifffahrt

Maike Sambaß

Der erste Schritt – die Idee

Von 1962 bis 1966 leitete Heinrich Walz den Verein, Helmut Kühnle agierte als Stellvertreter. In dieser Zeit nahmen Pläne des Vereins, ein Museum für die Rheinschifffahrt zu errichten, konkretere Formen an. Die ursprüngliche Idee geht auf das damalige Vorstandsmitglied Alfons Nowag zurück.¹ Dieser hatte bereits im Juni 1960 die Anregung gegeben, solch ein Museum zu errichten. Seine Vorstellung: Eine Modellsammlung mit ca. 50 Schiffen im Maßstab 1:50. Sowohl die Stadt als auch das Reiss-Museum sowie das Haus Fendel waren von der Idee sehr angetan.²

Die Sammlung sollte von Stefan Wilhelm erstellt werden. Der Erbauer war ursprünglich Hutmacher in Heidelberg, interessierte sich aber auch für die Seeschifffahrt. Seine Leidenschaft galt ganz dem Schiffsmodellbau.³ Der MSV war der Arbeit Wilhelms sehr zugetan und nach einer Besichtigung der Modelle wurde vermerkt, *daß es sich bei dem Schaffen des Hr. Wilhelm um etwas außerordentliches handele, das im Interesse der Öffentlichkeit gefördert werden müsse.*⁴ Zu Beginn sollte er 28 Modelle anfertigen. Dieses Vorhaben sollte in einer Zeit von etwa 2 Jahren und mit einer Summe von etwa 5.000 DM getätigt werden.⁵ Als Räumlichkeiten wurden zu dem Zeitpunkt das Rückgebäude des Reiss-Museums oder das Radboot RAAB KARCHER I, WILLI HUBER gehandelt.

Nachdem das ausgemusterte Boot von der Stadt Duisburg abgelehnt worden war, zeigte der Mannheimer Stadtrat Interesse daran. Im April 1961 berichtete die Presse über die WILLI HUBER. In einem Artikel aus dem Mannheimer Morgen wurde das Vorhaben mit dem 1899 gebauten Schiff besprochen, welches kostenlos überlassen werden könnte. Lediglich die Kosten für Aufstellung, Konservierung und Unterhaltung, die auf etwa 25.000 DM pro Jahr kalkuliert wurden, sollten von der Stadt übernommen werden.⁶ Im August hatte der Mannheimer Stadtrat, laut Presseberichten, den Erwerb des Bootes jedoch abgelehnt. Nowag sprach von einer *Pleite*.⁷

Auch der Modellbau kam durch persönliche Umstände Wilhelms ins Stocken.⁸ Ohne die finanzielle Unterstützung durch den Verein hätte dieser nicht weiterbauen können. Es bildete sich eine Kommission aus den Herren Fassbender, Hartmann sen., Nowag, Walz und Dr. Sigwalt von Waldstein.⁹ Diese Kommission hatte folgende Aufgaben:

1. Zu gewährleisten, daß die begonnene Sammlung weitergebaut und ergänzt wird.
2. Zu gewährleisten, daß die Sammlung nicht auseinandergerissen, sondern in einem Museum aufgestellt wird, wo sie der Öffentlichkeit dient.
3. Zu gewährleisten, daß die Sammlung auch nach ihrer Aufstellung künstlerisch und sammlerisch in fachlichen Händen bleibt.¹⁰

Zudem sah es die Kommission als ihre Aufgabe an, die Finanzierung des Projekts zu ermöglichen. In dem Schifffahrtsrichter Dr. Specht fand der Verein einen tatkräftigen Unterstützer. Dieser wurde im Oktober 1962 von der Kommission hinzugezogen.¹¹ Dr. Waldstein und Dr. Specht wurden beauftragt, die Verhandlungen mit der Stadt erneut aufzunehmen, nachdem es noch zu keinen neuen Absprachen gekommen war.¹² Ende des Jahres verhandelte Nowag dann relativ eigenmächtig mit Dr. Nörling vom Hafenamt und Hr. Throm vom Hochbauamt darüber, ob eine Unterbringung der Modelle im Gartensaal des Mannheimer Schlosses möglich sei.¹³ Die Diskussionen um diesen Punkt dauerten an, führten aber letztlich zum Erfolg.

Auf der Suche nach einem dauerhaften Ausstellungsort

1964 übernahm die Stadt in einem ersten Schritt die Modellsammlung von 36 historischen Rheinschiffsmodellen. Die Stücke bildeten dabei die Entwicklung von der Frühzeit der Rheinschifffahrt bis zum Radboot ab.¹⁴ Der Ankauf der Modelle kostete die Stadt 38.000 DM.¹⁵ In einem beiliegenden Vertrag wurde festgehalten, dass die *Art der Ausstellung der Sammlung und die Ausgestaltung des zu errichtenden Rheinschiffahrtsmuseums* der Stadt obliegen würden.¹⁶

Am 10. Oktober 1964 wurde die Ausstellung *Die Entwicklung der Rheinschifffahrt* in kleinem Kreis im Gartensaal des Schlosses durch Oberbürgermeister Dr. Reschke feierlich eröffnet.¹⁷ Es wurde die Einmaligkeit der Ausstellung betont, die sich vor allem ergebe, weil alle Modelle im gleichen Maßstab gezeigt würden.¹⁸ Das sei besonders deshalb so wichtig, weil dem Betrachtenden dann eine Unterscheidungsmöglichkeit der einzelnen Modelle ermöglicht werde. Der damit verbundene Einblick in die Entwicklungsgeschichte des Rheinschiffes beschrieb der Erbauer Wilhelm als Zweck und Aufgabe der im Mannheimer Schloss ausgestellten Modelle.¹⁹ Den Herren Nowag und Wilhelm wurde für ihre Arbeit die Mannheimer Gedenkmünze verliehen.²⁰

Die Kommission wurde im November, nach Vorlage eines Abschlussberichts, aufgelöst: *Der Vorstand [des Mannheimer Schiffervereins] ist zu diesem Zeitpunkt der Meinung, daß der Verein nunmehr mit dem Museum nichts mehr zu tun hat.*²¹

Bereits im folgenden Jahr erwies sich die Unterbringung im Gartensaal jedoch als nicht besonders praktikabel. Nachdem der Modellbauer Wilhelm, der ein Jahr für die fachkundige Führung verpflichtet war, nicht mehr betreuend agierte, fehlte ein adäquates Konzept. Die Sammlung, die dem Reiss-Museum zugeordnet wurde, musste unter anderem aus finanziellen Gründen mit der Schlossführung zusammengelegt werden. Besucherströme, wie sie für die Ausstellung gewünscht worden waren, blieben aus.²² Wilhelm starb zudem im Jahre 1966.²³ Besonders Nowag, der auch über die Zeit bis 1967 immer wieder die Thematik des Museums in den Verein einbrachte, und auf die Probleme mit der Stadt, die ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkam, hinwies, trug dazu bei, dass Hr. Kühnle im selben Jahr erstmals die Idee aufbrachte, eine *Gesellschaft der Freunde des Rheinschiffahrtsmuseums* zu gründen.²⁴

Das Reiß-Museum, das sich der Sache ursprünglich mitangenommen hatte, und einen eigenen Förderkreis *Reiß-Museum* gründete, sah sich nicht dazu berufen, auch die Schifffahrt mit in ihre Aufgabengebiete miteinzubeziehen.²⁵

Als im Mai 1969 der Verein sein 75. Jubiläum beging, wurde auch die Idee erläutert, in Mannheim *ein Museum zu errichten, das in imponierender Weise eine Geschichte der Schifffahrt auf dem Rhein dokumentiert*²⁶. Neben der Entwicklung der Rheinschifffahrt und der Flößerei, sollte auch der Wasserbau, der Mannheimer Hafen, Technik der Rheinschifffahrt und das Leben des Rheinschiffers museal behandelt werden.²⁷

Im Oktober 1969 wurde die Alte Sternwarte als potenzieller Ausstellungsraum ins Spiel gebracht. Doch eine Lösung konnte nicht gefunden werden. Immer wieder wurde die schlechte Unterbringung im Schloss beklagt, teilweise auch öffentlich. Im Mannheimer Morgen vom 2. Juni 1972 wurden etwa die Platznöte und die damit verbundene unzureichend adäquate Ausstellung der Modelle beschrieben. Der Artikel berichtete auch darüber, dass die Städte Duisburg, Heilbronn und Bremen durchaus bereit seien für die Wahrung und Sammlung des Schiffererbes zu zahlen.²⁸ Dass der Vergleich mit anderen Städten auch beim MSV betrieben wurde, zeigt ein weiterer Zeitungsausschnitt, der sich in den Akten des MSV findet. Es handelt sich dabei um einen Bericht aus dem Jahr 1970, der sich dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven widmete. Auch hier wurde der Plan für ein solches Museum über zehn Jahre verfolgt. Zur Verfolgung dieses Ziels wurde dort ein Kuratorium gegründet, das sich mit der Unterbringung und der Ausgestaltung einer bereits relativ großen Sammlung befasste. Von einem MSV-Mitglied unterstrichen ist ein Satz über die Kosten: *veranschlagte Gesamtkosten (12,6 Millionen DM)*.²⁹

1972 spitzte sich die Lage weiter zu. Die Stadt teilte mit, dass sie keine Möglichkeit sehe, dem Schifffahrtsmuseum finanziell zu helfen. Der Gartensaal, in dem die Modelle mit Unterbrechung untergebracht

waren, sollte gar nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Universität hatte wohl Eigenbedarf beansprucht.³⁰

*Das leidige Thema der Unterbringung der ständig wachsenden Sammlung nimmt breiten Raum ein. Im Gespräch sind (immer noch) der Gartensaal, die Sternwarte, ein zu errichtender Pavillon oder gar ein Anbau an bestehende Baulichkeiten (Anmerkung des Berichterstatters: alles Wunschträume).*³¹

Im Mai ging der Verein an die Presse und beklagte die Situation. Dabei wurde vor allem betont, dass Mannheim abgehängt werden würde, da andere Städte wie etwa Duisburg, ein Museum zu Ehren der Rheinschifffahrt errichten würden.³²

Dennoch musste der Verein notgedrungen einer Unterbringung in das Rathaus zustimmen. Dort sollte die Sammlung im Treppenhaus ausgestellt werden.³³ Hier gliederte sich die Modellausstellung gemäß den Stockwerken in römische und germanische Rheinschifffahrt, Wasserfahrzeuge bis zum Aufkommen der Maschinenkraft und moderne Binnenschiffe bis zum Jahre 1960.³⁴

Doch damit war es nach wie vor nicht getan. Auch 1973 beriet der Verein mit der Stadt über eine langfristige Unterbringung. Als neuer Vorschlag neben der bereits besprochenen Sternwarte wurde nun auch das Collini-Center ins Gespräch gebracht.³⁵ Zur Gründung eines Fördervereins kam es jedoch nach wie vor nicht. So hieß es 1975: Die Notwendigkeit einen Förderverein zu gründen, wird zwar erneut bekräftigt, bis jetzt ist das Programm aber über verbale Ankündigungen nicht hinausgekommen.³⁶

Es wurden im Laufe der Zeit dennoch weitere Schiffsmodelle, gebaut von Franz Siebert, angeschafft.³⁷ Siebert leitete die Betriebsstätten der Fendelschen Reederei. Seine Hauptinteressen beim Modellbau galten der Neuzeit, er hatte sich auf Räderboote spezialisiert.³⁸

In einem Brief an Oberbürgermeister Ratzel wurde nochmals um die Bildung eines Kuratoriums gebeten. Der MSV sei mit der Arbeit überfordert und benötige dringend Unterstützung durch die Stadt. Gleichzeitig erhoffe man sich aber auch finanzielle Hilfe durch den Bund.³⁹ Eine Unterbringung in der Alten Feuerwache wurde nun auch öffentlich diskutiert.⁴⁰

Wie bereits erwähnt wurde im Verein auch immer wieder mit anderen deutschen Initiativen zur musealen Aufbereitung des Schifffahrtswesens verglichen. Diese wurden jedoch nicht als *echte Konkurrenz für unser Museum* angesehen.⁴¹ Selbstbewusst wurde die Qualität der eigenen Arbeit im Vergleich zu beispielsweise *irritierende[n] Maßstäbe[n]!*⁴² im Landesmuseum Koblenz hervorgehoben. Die Mannheimer Sammlung sei wissenschaftlich einwandfrei und in der Anschauung für den Betrachter bestens geeignet.⁴³

Die Konstituierung der Fördergesellschaft

Die zahlreichen Beratungen zu einer Fördergesellschaft und das Werben um die Gründungsinitiative sowohl bei der Stadt, als auch bei den Reiss-Museen oder städtischen Persönlichkeiten verliefen zuvor immer wieder im Sande. Im Dezember 1976 beschlossen deshalb die Herren Ernst Hartmann und Helmut Kühnle, dass eine solche Gesellschaft vereinsintern gegründet werden müsse.⁴⁴

Im Januar 1977 wurden schließlich die Vorarbeiten zur Gründung eines *Kuratorium Deutsches Rheinschiffahrtsmuseum* aufgenommen.⁴⁵ Im April desselben Jahres wurde der Gruppe 1.000 DM als Startkapital zur Verfügung gestellt, im Juni die Satzung verabschiedet.

Im August konnte schließlich die Fördergesellschaft gegründet werden. Die Gründung fand im Mannheimer Rathaus in Anwesenheit des 1. Bürgermeisters Manfred David statt.⁴⁶ Zu Beginn der Versammlung wurde die Notwendigkeit der Gründung eines solchen Vereines erläutert: Es bedürfe gezielter Öffentlichkeitsarbeit, um der Bevölkerung eine intensivere Beziehung zur Schifffahrt zu ermöglichen. Dafür sei ein Museum notwendig, zu dessen Gründung eben der entsprechende Verein erforderlich sei.⁴⁷ Der Zusammenschluss hörte auf den Namen *Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums in Mannheim*.⁴⁸ Als Gründungsmitglieder waren 26 Personen anwesend.⁴⁹ Dr. Specht übernahm den Vorsitz, Ernst Hartmann die Rolle des Schriftführers. Der MSV stellte zudem zwei ständige Mitglieder für ein Kuratorium ab.⁵⁰ Zu diesem Zeitpunkt waren die Bestände des zu erstellenden Museums mit 39 stadt-eigenen Modellen und 18 vereinseigenen Modellen angegeben.⁵¹

Die Fördergesellschaft arbeitete sehr erfolgreich. Die vormalige Zurückhaltung des Reiss-Museums und der Stadt wichen nun Unterstützung. Der 1. Bürgermeister David etwa, der zu der Zeit Kulturdezernent der Stadt war, wurde Mitglied des Kuratoriums.⁵²

Der Wunsch einer finalen Unterbringung konnte trotz der Gründung des Förderkreises nicht sofort erfüllt werden. Im Oktober 1980 konnte die kleine, von der Stadt als *Rheinschiffahrtssammlung* benannte, Ausstellung im Collini-Center untergebracht werden.⁵³ Die Eröffnung, bei der unter anderem Ministerpräsident Gerhard Weiser anwesend war, wurde als erster Schritt zur Eröffnung des Rheinschiffahrtsmuseums betrachtet. Weiser brachte bei der Schau auch seine Hoffnung zum Ausdruck, viele der Ausstellungsteile im geplanten Landesmuseum für Technik unterzubringen.⁵⁴ Die Stadt hatte sich auf das von Stuttgart geplante technische Landesmuseum, beworben. Als Mannheim den Zuschlag erhielt, konkretisierten sich die Pläne hier das Schifffahrtsmuseum zu integrieren.⁵⁵ Denn *Schifffahrt und Technik in ihrem geschichtlichen Werden darzustellen, sei eine Notwendigkeit. Es bedürfe der eigenen Einordnung in die Geschichte, wie auch die Erkenntnis von den*

*Grenzen des Machbaren an der geschichtlichen Wirklichkeit zu erkennen sei.*⁵⁶

Ab 1983 konzentrierte sich die Fördergesellschaft darauf, den ausgemusterten Personenraddampfer Mainz, von dem sie einst schon ein Modell hatte erwerben wollen, gleichsam als Ausstellungsstück und als Ort der Ausstellung zu finanzieren.⁵⁷

Die MAINZ

Das Schiff entstammte der Werft Christof Ruthofs, die 1872 gegründet wurde, ihren Sitz in Mainz-Kastel hatte und sich zunächst mit dem Bau von Holzschiffen beschäftigte. Der Schnelldampfer, der auf den Namen MAINZ getauft wurde, war das tausendste Schiff, das die Werft verließ. Gebaut wurde es für den Schnelldienst der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschifffahrt.

Der Auftrag für den Seitenrad-Fahrgastdampfer wurde am 17. Januar 1928 gegeben. Die Werft machte zunächst verschiedene Experimente, um den Auftrag bestmöglich umzusetzen. Der Baubeginn war dann im Juli desselben Jahres. Am 19. März 1929 lief die MAINZ vom Stapel und wurde zum 1. Juni 1929 in Dienst gestellt.⁵⁸

Die MAINZ hat eine Länge von 83 Metern, eine Breite (über den Radkästen) von 16 Metern und eine Seitenhöhe von 2,95 Meter. Der betriebsfertige Tiefgang betrug 1,05 Meter. Im Inneren waren die Wände mit kaukasischem Nußbaum und die Decken mit mattlackiertem Birnbaum verkleidet. Die Maschinenleistung betrug 900 PSI.⁵⁹

Das Schiff war bei der Indienstellung das Flaggschiff der Weißen Flotte der Köln-Düsseldorfer.⁶⁰ Mit seiner Zulassung auf mehr als 2000 Passagiere konnte für genügend Ausstellungsfläche gesorgt werden.⁶¹ Ein weiteres Schiff der Ruthof-Werft, das 1922 gebaut wurde, liegt seit 1983 als Museumsschiff in Regensburg.⁶² Hier hatte die Werft ehemals eine Zweigstelle betrieben.

Den Zweiten Weltkrieg überstand der Schnelldampfer nahezu unbeschadet. Es war das einzige fahrfähig gebliebene Schiff der Köln-Düsseldorfer. Im Anschluss an den Zweiten Weltkrieg, zwischen 1945 und 1948, diente es zunächst als Ausflugsschiff für amerikanische Truppen.⁶³ In den Wintermonaten dieser Jahre wurde es auch als Hotelschiff genutzt. Damit wurden Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen. Ab 1949 nahm die MAINZ wieder die Fahrt für die Köln-Düsseldorfer auf. 1956 kam es bei Koblenz zu einem Zusammenstoß mit dem Motorschiff MS ELISE, bei der das Schiff binnen von 20 Minuten sank. Bei der Wiederinstandsetzung wurde auch das Interieur zeitgemäß angepasst.⁶⁴ Die MAINZ hatte also selbst eine sehr bewegte Historie, die das Schiff selbst zu einem musealen Großexponat macht.⁶⁵



Die MAINZ in der Werft Signatur – Ansicht von Backboard (2. November 1985). (MARCHIVUM, Bildsammlung, AB01816-005)

Auf dem Weg zu einem Museumsschiff

Der ausgemusterte Raddampfer MAINZ ging 1985 für den symbolischen Buchwert von einer Mark in das Eigentum der *Mannheimer Gesellschaft zur Förderung eines Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums* über. Die Schenkung der Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschiffahrtsgesellschaft erfolgte unter der Bedingung, dass *der letzte für den Rhein gebaute Schaufelraddampfer*⁶⁶ einem musealen Zweck zugeführt werden müsse.⁶⁷

Das Schiff wurde für die zahlreichen Renovierungsarbeiten zur Schiffswerft Braun in Speyer gebracht. Da der Dampfer nicht mehr fahrtüchtig war, wurde er mit einem Schubmotorschiff der Reederei Haniel von Köln in die Werft in Speyer verbracht.⁶⁸ Dort wurden zahlreiche Mängel entdeckt. Der Raddampfer hatte überall Rost und zahllose Schäden, die es zu beheben gab.⁶⁹ Der Vorsitzende der Fördergesellschaft beschrieb die Zeit auf der Werft wie folgt: *Immer wieder standen wir vor überraschenden Situationen, die zusätzliche Arbeiten notwendig machten, die wir nicht vorgesehen und auch nicht in unserer Finanzierung eingeplant hatten.*⁷⁰

Erschwerend kam hinzu, dass es sich beim dem Personendampfer um ein *Sommerschiff* handelte, das heißt um einen Dampfer, der im Frühjahr seine Fahrt aufnahm und bis Herbst fuhr, im Winter aber stillgelegt war. Demnach musste zunächst eine Heizung und entsprechende Dämmung installiert werden.⁷¹

Es mussten neue sanitäre Anlagen errichtet werden, aber auch behördliche Auflagen, die die Sicherheit für Besuchende gewährleisten sollten, mussten erfüllt werden.⁷²



Besichtigung des Schiffs durch Oberbürgermeister Widder (zw. Von rechts) und Lothar Suhling, Direktor des LTA (dritter von links), 2.11.1985 – MARCHIVUM, AB01816-021.

Ein Sachverständiger hatte 1985 die Kosten der Renovierung auf etwa 500.000 DM geschätzt. Bereits im darauffolgenden Jahr im Sommer stellte sich heraus, dass mit dieser Summe die Renovierungsarbeiten nicht gedeckt werden konnten. Schnell wurde die Grenze zu einer Million DM überschritten. *Trotz aller Hilfen brauchten wir in jenen Tagen allen Mut, um wegen der Kostenentwicklung nicht zu verzweifeln und nicht aufzugeben.*⁷³

Erneute finanzielle Zusagen von Stadt und dem heutigen Techno-seum, sowie zahlreiche private Spenden sorgten dafür, dass die Summe von letztlich über 1,4 Millionen DM zusammenkam und die Renovierung abgeschlossen werden konnte.⁷⁴ Zusätzlich zu dieser Summe wurden aber auch Sachspenden getätigt. So wurde beispielsweise die Einrichtung der Gaststätte übernommen.

Letztlich dürfte das Schiff einen Wert von etwa drei Millionen DM erreicht haben. Die tausenden freiwilligen Arbeitseinsätze der Mitglieder des MSV und der Fördergesellschaft nicht eingerechnet⁷⁵, denn sowohl die Vorsitzenden als auch die Mitglieder mitsamt ihren Familien verbrachten etliche Stunden auf dem Schiff. Zudem verbrachte die Mannheimer Marinekameradschaft rund 1000 freiwillige Arbeitsstunden mit dem Ausbau der Küche.⁷⁶

Das Museumsschiff vor Anker

Am 17. Oktober 1986 wurde ein Festakt zur Einweihung des Schiffes in Mannheim abgehalten. Eine große Schar von Ehrengästen verfolgte die

Einweihung des nun auf den Namen MANNHEIM getauften Dampfers. Ab 15.30 Uhr begleitete der Polizeimusikkorps des Polizeipräsidiums Mannheim die Feierlichkeiten. In seiner Ansprache betonte Oberbürgermeister Widder die Bedeutung des Museumsschiffes:

Das Museums- und Restaurationsschiff macht die Stadt Mannheim um eine Attraktion reicher und unterstreicht zudem einmal mehr die enge Verknüpfung der Stadt mit der freien Schifffahrt auf dem Rhein, wodurch die Entwicklung zum Zentrum eines der großen wirtschaftlichen Ballungsräume in der Bundesrepublik erst möglich war.⁷⁷

Oberbürgermeister Widder dankte dem Land für die gute Zusammenarbeit, rund eine der insgesamt 1,4 Millionen (ohne Sachmittel) kam aus dessen Kasse.

Dafür wurde der Dampfer dem Land, beziehungsweise dem Landesmuseum für Technik und Arbeit als *größtes Exponat* symbolisch übergeben. Dr. Ludwig Specht übergab das Schiff an den baden-württembergischen Wissenschaftsminister Prof. Dr. Helmut Engler. Der Akt wurde durch einen Flaggen austausch untermalt; nun wehten die Fahnen des Landes und der Stadt Mannheim.

Besonderer Dank wurde Dr. Ludwig Specht, dem Vorsitzenden des Vereins, sowie seinem Stellvertreter und Vorsitzenden des Mannheimer Schifffahrtsvereins, Helmut Kühnle, zuteil. Die Männer hatten ein Jahr unermüdlich Gelder gesammelt, um die immer weiter steigenden Summen auszugleichen. Die Arbeit der Beiden wurde unter anderem durch den Minister anerkannt, der ihnen die Staufer-Medaille des Landes überreichte. Oberbürgermeister Widder schloss sich dieser Anerkennung an und überreichte den *Silbernen Rheindukaten*.

Die Einweihung der MANNHEIM wurde als wichtiger Tag für die Binnenschifffahrt und die Stadt hervorgehoben.⁷⁸ Der Erste Bürgermeister Manfred David zeigte große Freude über die Eröffnung. *Die Odyssee der Schifffahrtssammlung habe nun ein Ende gefunden.*⁷⁹

Die Gäste, mit Ausnahme der Redner, mussten sich bis zum Ende der Ansprachen vor dem Schiff aufhalten und durften erst im Anschluss an das offizielle Programm die MANNHEIM besichtigen. Dies hatte den praktischen Grund, dass alle die Redner sehen können sollten. Diese standen auf der Kommandobrücke und sprachen von dort über ein Mikrofon zu den geladenen Gästen.⁸⁰ Aus einem internen Schreiben geht hervor, dass dies zunächst nicht unbedingt gut aufgenommen wurde und sich die Gäste dadurch zunächst *ausgeschlossen* fühlten.⁸¹ Danach wurde der praktische Nutzen wohl aber erkannt.

Nach dem Flaggenwechsel, der gleichzeitig das Ende der Reden einläutete, wurde das Schiff noch durch den damaligen evangelischen und katholischen Mannheimer Schifferpfarrer gesegnet.⁸²

MUSEUMSSCHIFF MANNHEIM



SCHIFFFAHRTSGESCHICHTLICHE
SAMMLUNG

LANDESMUSEUM
FÜR TECHNIK
UND ARBEIT
IN MANNHEIM

ÖFFNUNGSZEITEN:
DI - SA 10:00 - 13:00 / 14:00 - 17:00
SO 10:00 - 17:00
MO. GESCHLOSSEN

FÜHRUNGEN
NACH
VEREINBARUNG
TEL: 0621
292-8810

WILHELM SCHMIDT



AN DER KURPFALZBRÜCKE

Die Eröffnung hatte im Voraus nicht mehr umgelegt werden können und überschritt sich mit dem Mannheimer Schifffahrtsbankett. Gegen 17.30 Uhr mussten die Gäste, die zu dessen Empfang geladen waren, die Veranstaltung verlassen. Für Gäste ohne eigenen PKW stand hierfür sogar ein Bus der Stadt zur Verfügung.⁸³

Am nächsten Tag konnte das Schiff dann von allen Interessierten an einem Tag der offenen Tür besichtigt werden. Das Schiff wurde gut angenommen. Im Jahr darauf hatte das Museumsschiff bereits 70.000 Besucher*innen empfangen.⁸⁴

Der Vorstand der Fördergesellschaft musste 1987 notgedrungen wechseln. Nachdem im Juli der ehemalige Vorsitzende Dr. Ludwig Specht verstarb, übernahm Helmut Kühnle auch den Vorsitz der Fördergesellschaft. Unterstützung erhielt er dabei weiterhin von Dr. Grit Arnscheidt und Artur Hussal.⁸⁵

Ab dem 1. Januar 1987 ging das Museumsschiff durch eine Schenkung in das Eigentum des Landesmuseums für Technik und Arbeit, dem heutigen Technoseum, über. *Ab diesem Zeitpunkt trägt das Landesmuseum, welches das Schiff als eine Außenstelle betreibt, alle Gefahren und Lasten desselben.*⁸⁶ 1993 kamen zum Museumsschiff noch zwei weitere ›Oldies‹ hinzu.

Der MSV übergab die Peniche WILLI, ein kleines Frachtschiff mit mittlerer Tragkraft, welches 1909 gebaut worden war, und das Oberrhein-Schleppboot HANS-PETER an das LTA. Das Herzstück des letzteren war eine Maybach-8-Zylinder-Maschine, als Wunderwerk der Technik bezeichnet, die der Reederei Kühnle gehört hatte.⁸⁷

Im Herbst desselben Jahres kam es zur Fusion der Fördergesellschaft und dem Museumsverein des LTA. Die Fördergesellschaft sah sich zu diesem Zeitpunkt in Gewissheit ihr Ziel erreicht zu haben.⁸⁸ Außerdem gab es zuvor immer wieder kommunikative Probleme, weil beide Vereine das Museum zwar bestmöglich unterstützen wollten, aber die Arbeit dadurch erschwert wurde.⁸⁹

Im *Arbeitskreis Binnenschifffahrt* des Museumsvereins des LTA machte sich Arthur Hussal als Leitung verdient. Er war unermüdlicher Motor und profunder Kenner des Schiffs; er kannte jede einzelne Schraube. Hussal half besonders beim weiteren Ausbau des Museumsschiffes und war bei jeglichen Instandhaltungs- und Restaurierungsfragen an vorderster Front anzutreffen.⁹⁰ Auch im Vorstand des MSV war er für das Schiff zuständig, weshalb er später auch die Ehrenmitgliedschaft erhielt.

Die Arbeit an und auf dem Schiff endete jedoch keinesfalls nach Übergabe und feierlicher Eröffnung. Auch in den folgenden Jahren kostete der Dampfer sowohl Zeit als auch Geld. In einem Artikel des Mannheimer Morgen aus dem Jahr 1997 wurde auf die zahlreichen Mängel hingewiesen. Das Schiff musste generalüberholt werden und brauchte eine Art neue Haut, da die Wände deutlich zu dünn geworden waren.⁹¹ Das Geld dafür musste hart erkämpft werden. Ein Zitat Helmut Kühnles

Auf der gegenüberliegenden Seite: Plakat zur Eröffnung des Museumsschiffs.



Die Peniche WILLI
(Archiv des MSV)

aus dem Mai desselben Jahres wies darauf hin: *Die Untersuchung und der Fortbestand des Raddampfers, der am Neckarufer bei der Kurpfalzbrücke liegt, drohten angesichts der leeren Kassen im Land zu scheitern.*⁹² Doch die Gelder sollten kommen.⁹³

2003 wurde zwischen dem Mannheimer Schiffsverkehrsverein und dem Landesmuseum für Technik und Arbeit ein Schenkungsvertrag ausgearbeitet, der die Schiffsmodelle an das LTA übereignete.⁹⁴ Mit der Schenkung ging man auf einen Wunsch des Museums ein. Die Exponate, die man langfristig ausstellen wollte und um deren Aufrechterhaltung man sich kümmerte, sollten auch als Eigentum verzeichnet werden. Zudem war die Arbeit an den Modellen erschwert gewesen, da zuvor immer die Zustimmung der Eigentümer (also des MSV) erforderlich gewesen sei. Die Übereignung leistete diesen Problemen Abhilfe.⁹⁵

Doch nicht nur 1997 auch 2004 wurde um das Überleben der MANNHEIM gekämpft. Ein Brief Helmut Kühnles an Oberbürgermeister Widder erläutert die aktuelle Lage. Das LTA hatte zum damaligen Zeitpunkt wohl mit größeren Geldsorgen zu kämpfen. Neben der Verschrottung der historischen Peniche WILLI und dem Schiffsexponate-Motorschlepper *Hans-Peter* wurde auch darüber nachgedacht die MANNHEIM aufzugeben. Die Peniche konnte in letzter Sekunde durch das Engagement mehrerer MSV-Mitglieder doch noch vor der Verschrottung gerettet werden. Der Verein der historischen Binnenschifffahrt in Muttenz betrieb von nun an den Willi, dennoch bleibt er mit dem MSV verbunden. Helmut Kühnle fand rührende Worte zu dem Kampf um das Museumsschiff:

*[E]s geht um den Erhalt eines Denkmals inmitten der Stadt Mannheim, der Schifffahrtsmetropole am Oberrhein, eingedenk der ‚Mannheimer Akte v. 1868‘ in dieser Stadt, aber auch um ein Vermächtnis der Landesstiftung an unsere Bürger, den Menschen an zwei Flüssen.*⁹⁶

Ernst Hartmann findet in seinem Bericht *Der lange Weg* von 1993 folgende abschließende Worte, die Entwicklungen des Museums betreffend, die auch heute noch ihre Gültigkeit haben dürften. *Möge das kleine aber feine Schifffahrtsmuseum Bestand haben und stets Interesse finden. Lykurgos wird nachgesagt: ‚Wer die Vergangenheit nicht ehrt, hat keine Zukunft.‘*⁹⁷

Das Museumsschiff heute

Diese Worte könnten auch heute noch gelten. Die Mitglieder des MSV investierten enorm viel Zeit in das Schiff. – Das Ziel war es dabei immer die MANNHEIM mit ihrem musealen Charakter zu erhalten. Gerade in der Zeit, in der die Schifffahrt längst eine andere Bedeutung einnimmt, als sie es noch vor hundert Jahren tat. Der Wunsch, die Entwicklung

der Schifffahrt für weite Kreise der Bevölkerung zugänglich zu machen, besteht weiterhin⁹⁸.

Dr. Heinz Durgeloh, Geschäftsführer im Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., erläuterte die Bedeutung des Schiffes wie folgt:

*[...] denn obwohl der Rhein einer der ältesten Transportwege Europas ist, weiß die Öffentlichkeit auch heute noch viel zu wenig von der Bedeutung dieses Stroms und seiner Schifffahrt. [...] Geschichte ist ein wertvolles Gut, das es der Nachwelt zu verdeutlichen gilt. [...] In diesem Sinne ist die selbstgewählte Aufgabe, industrielles Kulturgut schlechthin für jedermann sichtbar zu machen, ein Anliegen, das es zu fördern gilt.*⁹⁹

Der Arbeitskreis Binnenschifffahrt des Technoseums, der hauptsächlich aus den Mitgliedern des MSV besteht, die dem Schiff seit seiner Inbetriebnahme als Museumsschiff eng verbunden sind, führte regelmäßige Einsätze durch, die den Erhalt des Schiffes garantieren sollten. Dabei wurde mit Hilfe von weiteren Ehrenamtlichen gereinigt, gemalert und ausgebessert.¹⁰⁰



Arthur Hussal beim Außeneinsatz.
(Archiv des MSV)



Einsatz im Rahmen des Freiwilligentags 2016 unter dem Motto »Wir schaffen was«. (Archiv des MSV)

Dennoch: Seit 2018 ist das Museumsschiff, inklusive seiner Gastronomie und Ausstellungen nun nicht mehr zugänglich. Damit fiel auch ein wichtiger Ort für kulturelle Veranstaltungen weg und ein Ort um das

Gedächtnis der (Mannheimer Rhein-)Schifffahrt aufrecht zu erhalten. Ursprünglich war nur eine Erneuerung des Schiffes geplant, doch die Meinungen zur Nutzung und zur Erhaltungswürdigkeit waren sehr unterschiedlich.¹⁰¹

Durch eine große bürgerschaftliche Initiative sowie zahlreichen, auch politischen, Unterstützer*innen kam es zumindest zu Gesprächen zwischen der Stiftung Technoseum und der Stadt.

Hier wurde festgestellt, dass die damalige *Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums in Mannheim e.V.* wegen nicht erfolgter Austragung aus dem Vereinsregister nicht aufgelöst war und noch immer bestand. Zunächst sondierte sich ein Arbeitskreis, der vorbereitend agierte. Im September 2020 konnte die Arbeit der Fördergesellschaft dann unter einem neuen Vorstand wiederaufgenommen werden.

Aktuell [Stand Oktober 2021] laufen Verhandlungen mit der Stadt, dem Land und dem Bund. Verschiedene Betreiberkonzepte wurden und werden entwickelt.¹⁰²

In der Geschichte des Museumsschiff gab es schon viele Hürden zu überwinden, sei es zunächst die mangelnde Unterbringungsmöglichkeit der Sammlung bis hin zu immer wieder anstehenden Restaurierungsarbeiten, für die Geld beschafft werden musste. Bisher konnte jede dieser Hürden für das Museum genommen werden.

Und ein Funken Hoffnung bleibt, dass auch diesmal wieder dafür gesorgt werden kann, dass die MANNHEIM an ihrem Anker am Museumsufer verbleiben kann.

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S.12.
- ² Vgl. Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 1.
- ³ Vgl. ebd., S. III.
- ⁴ MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Bericht über den Besuch bei Hr. Wilhelm, vom 2.10.1962.
- ⁵ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 1.
- ⁶ Vgl. ebd.
- ⁷ Vgl. ebd., S. 2.
- ⁸ Vgl. ebd.
- ⁹ Vgl. ebd., S. 3.
- ¹⁰ MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Bericht über den Besuch bei Hr. Wilhelm, vom 2.10.1962.
- ¹¹ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 12.
- ¹² Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 4.
- ¹³ Vgl. ebd.
- ¹⁴ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 12.
- ¹⁵ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 7.
- ¹⁶ Vertrag vom 8.10.1965, zit. nach MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 7.
- ¹⁷ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 12.
- ¹⁸ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 7.
- ¹⁹ Vgl. MSV, unverzeichnet, Notizen des Stefan Wilhelm für eine Führung durch die im Gartensaal des Mannheimer Schlosses aufgestellten Schiffsmodellsammlung, um 1964.
- ²⁰ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 8.
- ²¹ Vgl. ebd.
- ²² Vgl. ebd.
- ²³ Vgl. ebd., S. 3.
- ²⁴ Vgl. ebd., S. 9.
- ²⁵ Vgl. ebd., S. 11.
- ²⁶ Ebd., S.12.
- ²⁷ Vgl. ebd.
- ²⁸ Vgl. MSV, unverzeichnet, Mannheimer Morgen, 2.6.1974, Nr. 124.
- ²⁹ Vgl. MSV, unverzeichnet, VDI-Nachrichten, 15.4.1970, Nr. 15.
- ³⁰ Vgl. MSV, Hartmann, Ernst, Schiffahrtsmuseum, S. 14.

- ³¹ Ebd., S.15.
- ³² Vgl. ebd.
- ³³ Vgl. ebd., S. 16.
- ³⁴ Vgl. MSV, Ordner »Rheinschiffahrtsmuseum«, Kurfürst Carl Theodors Lustyacht kreuzt im Rathaus den Weg des Amtsschimmels, Mannheimer Morgen 6.11.1972.
- ³⁵ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 17.
- ³⁶ Ebd., S. 19.
- ³⁷ Vgl. ebd., S. 21.
- ³⁸ Vgl. ebd., S. IV.
- ³⁹ Vgl. ebd., S. 21.
- ⁴⁰ Vgl. ebd., S. 24.
- ⁴¹ MSV, Ordner »Rheinschiffahrtsmuseum« Aktennotiz für die Herren Dr. Specht und E. Hartmann in Bezug auf die Pressebesprechung 8.4.76.
- ⁴² Ebd.
- ⁴³ Ebd.
- ⁴⁴ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 25.
- ⁴⁵ Vgl. ebd., S. 26.
- ⁴⁶ Vgl. ebd., S. 27.
- ⁴⁷ Vgl. MSV, Ordner »GBM – Vereinsgründung«, Dokument vom 19.8. 1977, Protokoll der Gründungsversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseum in Mannheim e.V..
- ⁴⁸ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 27.
- ⁴⁹ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 28.
- ⁵⁰ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 27.
- ⁵¹ Vgl. ebd.
- ⁵² Vgl. ebd., S. XI.
- ⁵³ Vgl. ebd., S. XII.
- ⁵⁴ Vgl. MARCHIVUM, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986, Mannheimer Morgen, 24.10.1980, Nr.248.
- ⁵⁵ Vgl. Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S.XII.
- ⁵⁶ MARCHIVUM, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986, Mannheimer Morgen, 24.10.1980, Nr.248.
- ⁵⁷ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. XII.
- ⁵⁸ MARCHIVUM, 35/2013_00053 Museumsschiff Mannheim (ehemals Schnelldampfer »Mainz«), 1929-1954 (Akte), Christof Ruthof, Zur Vollendung des Tausendsten Schiffes.
- ⁵⁹ Ebd.

- ⁶⁰ Vgl. MARCHIVUM, 35/2013_00053 Museumsschiff Mannheim (ehemals Schnelldampfer »Mainz«), Brief Lothar Haas aus Wiesbaden an OB MA betreff. Museumsschiff Mannheim 13.2.1986.
- ⁶¹ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 29.
- ⁶² Vgl. MARCHIVUM, 35/2013_00053 Museumsschiff Mannheim (ehemals Schnelldampfer »Mainz«) Brief Lothar Haas aus Wiesbaden an OB MA betreff. Museumsschiff Mannheim 13.2.1986.
- ⁶³ Vgl. David, Vom Raddampfer Mainz (1991), S. 6.
- ⁶⁴ Vgl. ebd., S. 8.
- ⁶⁵ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 29.
- ⁶⁶ MARCHIVUM, Mannheim, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986. Mannheimer Morgen, Sa./So. 19./20. Oktober 1986, Mannheimer Lokalnachrichten von Redaktionsmitglied Harald Sawatzki, Nr. 241.
- ⁶⁷ Ebd.
- ⁶⁸ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 29.
- ⁶⁹ MARCHIVUM, Mannheim, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986. Mannheimer Lokalnachrichten, Mannheimer Morgen, Sa./So. 26./27.7. 1986, Nr. 169. Harald Sawatzki,
- ⁷⁰ Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 29.
- ⁷¹ Vgl. ebd.
- ⁷² Vgl. ebd., S. 30.
- ⁷³ Ebd.
- ⁷⁴ Vgl. ebd.
- ⁷⁵ Vgl. ebd., S. 31.
- ⁷⁶ MARCHIVUM, Mannheim, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986, Mannheimer Lokalnachrichten, Mannheimer Morgen, Sa./So. 26./27.7.1986, Nr. 169, von Redaktionsmitglied Harald Sawatzki.
- ⁷⁷ MARCHIVUM, 29/1999_00448 Einweihung Museumsschiff Mannheim, 1986 (Akte), Grußwort Oberbürgermeister Widder zur Einweihung des Museumsschiffes.
- ⁷⁸ Vgl. ebd.
- ⁷⁹ Ebd.
- ⁸⁰ Vgl. MARCHIVUM, S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Schreiben 13.10.1986, Offizielle Übergabe.
- ⁸¹ Vgl. MARCHIVUM, 29/1999_00448 Einweihung Museumsschiff Mannheim, 1986, Internes Dokument, Abteilung Repräsentation, 11.11.1986.
- ⁸² Vgl. MARCHIVUM, S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Schreiben 13.10.1986, Offizielle Übergabe.

- ⁸³ Vgl. ebd.
- ⁸⁴ Vgl. MSV, unverzeichnet, Artikel des Mannheimer Morgen vom 13.10.1987.
- ⁸⁵ Vgl. ebd.
- ⁸⁶ Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 31.
- ⁸⁷ Vgl. MSV, Ordner »von 1969-2003, Modellsammlung und Bestand, Historie, Übergabe an das LTA«, Artikel im Mannheimer Morgen vom 5./6.6.1993.
- ⁸⁸ Vgl. MSV, Ordner »von 1969-2003, Modellsammlung und Bestand, Historie, Übergabe an das LTA«, Dokument vom 29.4.2003.
- ⁸⁹ Vgl. Hartmann, Ein langer Weg (1996), S. 23.
- ⁹⁰ Vgl. MSV, Ordner »Geschäftsberichte I«, Geschäftsbericht vom 1.4.1997.
- ⁹¹ Vgl. MARCHIVUM, S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Mannheimer Morgen Nr. 174, 31.7.1997.
- ⁹² Ebd.
- ⁹³ Vgl. ebd., Mannheimer Morgen, Nr. 99, 30.4/1.5.1997,
- ⁹⁴ Vgl. MSV, Ordner »von 1969-2003, Modellsammlung und Bestand, Historie, Übergabe an das LTA«, Dokument vom 3.6.2004.
- ⁹⁵ Vgl. ebd.
- ⁹⁶ Ebd.
- ⁹⁷ MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1992), S. XIII.
- ⁹⁸ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 31.
- ⁹⁹ David, Vom Raddampfer Mainz (1991), S. 6.
- ¹⁰⁰ Vgl. <https://www.mannheimer-schiffahrtsverein.de/projekte/museumsschiff-co-am-museumsufer/arbeitseins%C3%A4tze-ergebnisse/>, (zuletzt aufgerufen am 21.9.2021).
- ¹⁰¹ Vgl. <https://www.mannheimer-schiffahrtsverein.de/projekte/museumsschiff-co-am-museumsufer/museumsschiff> (zuletzt aufgerufen am 15.10.2021).
- ¹⁰² Vgl. <https://www.raddampfer-mannheim.de> (zuletzt aufgerufen am 17.10.2021).