



Technische Daten des „Museumsschiffs Mannheim“	
Länge über alles:	83,62 m
Breite auf Spanten:	8,70 m
Breite über Radkasten:	16,20 m
Seitenhöhe des Rumpfes:	2,95 m
Tiefgang betriebsfertig:	1,05 m
Leistung der Heißdampfverbundmaschine:	900 PS/660 KW
Dampfdruck:	12 at/1,18 MPa
durchschnittliche Geschwindigkeit:	18 km/h zu Berg 23 km/h zu Tal
Passagierkapazität:	maximal 2.500 Personen



Die Dampfmaschine

Die zweizylindrige Verbund-Dampfmaschine ist ein Highlight des „Museumsschiffs Mannheim“. Als später Vertreter der Dampfschiffe besitzt die Maschine schon Merkmale des konkurrierenden Antriebs: Die Ventilsteuerung, die den Zutritt und Austritt des Dampfes regelt, ist vom Verbrennungsmotor abgeschaut. Zur Antriebsanlage im Mittelteil des Schiffes gehören zwei Flammrohrkessel, die zunächst mit Kohle, nach dem Umbau in den fünfziger Jahren mit Schweröl befeuert wurden. Sie erzeugen den benötigten Heißdampf. Dieser treibt die exzentergesteuerten Schaufelräder an und liefert zugleich die Energie für den Servomotor der Ruderanlage, für die Pumpen und für einige große Kessel in der Küche. Sogar die Generatoren zur Stromversorgung sind dampfbetrieben. Erst spät baute man einen Dieselmotor-Generator ein, der auch bei kalten Kesseln Strom erzeugte.



Spielen und Experimentieren

An den neuen, interaktiven Versuchsstationen können die Besucher selbstständig experimentieren und spielerisch herausfinden, warum Fische schwimmen und Vögel fliegen und wie eine Schleuse funktioniert. Im Neckarlabor werden unter dem Zoom-Mikroskop unscheinbare Organismen zu atemberaubenden Lebewesen. Wasserproben zeigen die Qualität des Neckarwassers.

An Sonn- und Feiertagen gibt es für Kinder das Mitmachprogramm „Wasser-aktiv“.



Im Rumpf des „Museumsschiffs Mannheim“ zeigt ein Raum die Geschichte der Schifferkinderheime und der Seelsorge auf dem Wasser.

Ein wichtiger Aspekt der Rheinschiffahrt, die Freizeitkultur, wird durch einige ehemalige Funktionsräume der „Mainz“ selbst repräsentiert. Ein Blick in die Schiffsküche zeigt die beengten Platzverhältnisse, die selbst auf einem luxuriösen Ausflugsdampfer herrschten. Auf engstem Raum wurde für bis zu 2.500 Passagiere gekocht.

Ein eigener Ausstellungsteil beschäftigt sich mit der Geschichte der Bergungstaucherei. Von der Helmtaucherei bis zu moderneren Pressluftgeräten werden Aspekte der Teamarbeit, der Sicherheit und der Tauchphysik gezeigt. Beeindruckend ist auch der Maschinen- und Kesselraum. Auf Befehl von der Brücke werden hier Leistung und Drehrichtung der Maschine gesteuert. Die mächtigen Hoch- und Niederdruckzylinder fesseln mit ihrer enormen Größe den Betrachter.



Museumsschiff
an der Kurpfalzbrücke
Telefon 06 21/1 56 57 56

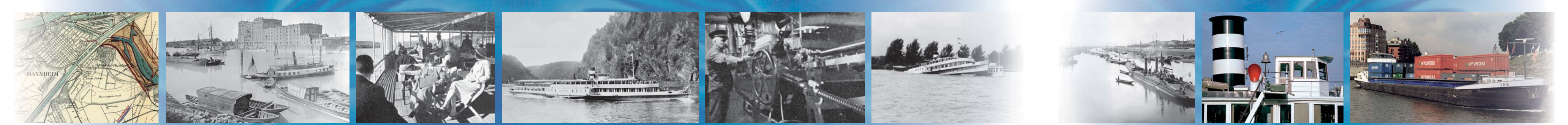
Öffnungszeiten
täglich 14:00 - 18:00

Eintrittspreise:
Erwachsene 2,00 €
Ermäßigte 1,00 €

Das Museumsschiff ist Teil der Dauerausstellung des Landesmuseums für Technik und Arbeit.

Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim
Museumsstraße 1
68165 Mannheim
Telefon: 06 21/42 98-9
Telefax: 06 21/42 98-7 54
E-Mail: lta@lta-mannheim.de
www.landeseuseum-mannheim.de
www.elementa-mannheim.de

Landesmuseum Mannheim 6/2008 Ket



Museumsschiff Mannheim

Schiffe faszinieren!

Scheinbar mühelos gleiten selbst schwerste Frachter über die Flüsse, durchqueren das Land. Sie transportieren Güter und Menschen, verbinden Städte und Industrien. Schon seit jeher brachte die Schifffahrt politischen Einfluss und wirtschaftliche Macht. Doch erst durch die Industrialisierung wird eine systematische Nutzung der Flüsse möglich. Begrädnungen und Kanalisierungen lassen natürliche Gewässer zu Verkehrswegen werden, verändern die Infrastruktur der Städte.

Gerade Südwestdeutschland ist von diesem Prozess in besonderem Maße betroffen: Der Rhein im 19. Jahrhundert großräumig reguliert, wird zu einem der wichtigsten Binnenhandelswege. An seinen Ufern entstehen neue Handels- und Industriezentren – Mannheim ist eines davon. Ab der Jahrhundertmitte wurde die Stadt mit ihren Hafenanlagen zur Handelsdrehscheibe für den deutschen Südwesten. Um 1900 kam mit dem Bau des Industriehafens der Wandel Mannheims zum Industriestandort.



Das „Museumsschiff Mannheim“ dokumentiert die Geschichte der deutschen Binnenschifffahrt seit der Industrialisierung. Das Schiff selbst blickt auf eine bewegte Geschichte zurück: Mehr als 50 Jahre befuhr der Schaufelraddampfer den Rhein, bot Freizeitvergnügen für die Tagesgäste und Arbeitsplätze für die Mannschaft.

1929 läuft der prachtvolle Ausflugsdampfer vom Stapel. Getauft auf den Namen „Mainz“, ist er der tausendste Neubau der Mainzer Werft Christoph Ruthof – schon damals nostalgisch ausgerüstet mit Dampfmaschine und Schaufelrädern. Trotzdem kann er bis zum Zweiten Weltkrieg mit den Dieselschraubenschiffen konkurrieren; die „Mainz“ ist eines der schnellsten Schiffe, die den Rhein befahren. Der Luxus an Bord wird eingeschränkt, als das Schiff für die NS-Organisation „Kraft durch Freude“ fährt. Es übersteht als eines der wenigen Passagierschiffe unbeschadet Bomben- und Tiefflieger, umgeht den Befehl zur Selbstversenkung und kann, nach einem Zwischenspiel als Wohnschiff, bald wieder im Ausflugsverkehr eingesetzt werden.

Die Havarie von 1956

Dieses Jahr wird zum Schicksalsjahr der „Mainz“. Am Deutschen Eck bei Koblenz kollidiert der beliebte Ausflugsdampfer mit einem Motorschiff, das von einem Schiffsjungen ohne gültiges Patent gesteuert wurde. Das Schiff sinkt, wird anschließend gehoben und grundlegend modernisiert. Und so kann die „Mainz“ noch heute bewundert werden: Nach der letzten fahrplanmäßigen Fahrt 1980 begann die „Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums e.V.“ eine grundlegende Überholung des etwas heruntergekommenen Schiffs.

Sechs Jahre später, inzwischen vom Landesmuseum für Technik und Arbeit übernommen, war es dann soweit: Seit dem 17. Oktober 1986 hat Mannheim ein Museumsschiff, das nicht nur mit einer ständigen Ausstellung über die Geschichte der Binnenschifffahrt informiert, sondern auch Ort von Wechselausstellungen sowie Veranstaltungen des Landesmuseums ist.

Zwischen Geschichte und Gegenwart

Nur selten lassen sich Räume und Inhalte so gut wie beim „Museumsschiff Mannheim“ miteinander verbinden. Am Neckarufer zwischen Innenstadt und Hafen gelegen, ist der Raddampfer Exponat und Ausstellungsort zugleich. Die Verbindung von Geschichte und Gegenwart zeichnet das Museum aus.



Die Ausstellung zeigt den tiefgreifenden wirtschaftlichen, sozialen und technischen Wandel der Flussschifffahrt im Industrialisierungsprozess. 1867 hatte die „Mannheimer Rheinschiffahrtsakte“ durch den Fall der Zölle und Abgaben die Gewerbefreiheit auf den Rhein gebracht. Das Umschlagrecht wurde aufgehoben, die Schifferzünfte wurden abgeschafft. Parallel zum technischen Fortschritt – Dampfantrieb und eiserne Schiffe dominieren nun – wandelt sich die Rheinschifffahrt auch organisatorisch. Die Partikuliere, selbstständige Schiffer, schließen sich zu Schiffergilden zusammen, weil ihnen die Reedereien und bald auch Schiffe von Montanfirmen Konkurrenz machen. Der Wandel geht auch zwischen den Weltkriegen weiter: Hatten bislang Dampfschlepper unmotorisierte „Anhangkähne“ gezogen, so baute man in beide bald Dieselmotoren ein. Nach 1950 machten „Selbstfahrer“ den Großteil der Rheinflotte aus.

In den letzten Jahrzehnten kamen noch Schubschiffe hinzu, die unmotorisierte „Prähme“ verschieben. Die Partikuliere haben sich am Markt behauptet und sind bis heute ein fester Bestandteil der Binnenschifffahrt auf dem Rhein.