

Das Museum der deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort

Bei einer Auswahl von repräsentativer Museen des Ruhrgebietes mag ein Schiffahrtsmuseum nicht zu allererst einfallen, doch sprechen gute Gründe für eine nähere Betrachtung. Die Schifffahrt auf Rhein und Ruhr bildete eine wichtige Rolle bei der aufkommenden Industrialisierung. Mitte des 19. Jh. gehörte die Ruhr zu den am dichtesten befahrenen Flüssen Europas. Der Bau von Kanälen im Ruhrgebiet (Rhein-Herne-Kanal) bzw. am Rande des Ruhrgebietes führte zum Ausbau des Wasserstraßennetzes. Duisburg bekam im Laufe der Zeit den heutzutage größten Binnenhafen Europas. Somit ist die Binnenschifffahrt durchaus ein typisches Element des Ruhrgebietes und das Binnenschifffahrtsmuseum aus gutem Grund Bestandteil der „Route der Industriekultur.“

Gegründet wurde das Museum 1974 als Duisburg-Ruhrorter Schifffahrtsmuseum an Bord der OSCAR HUBER, einem der letzten in Deutschland erhaltenen Radschleppdampfer. 1979 wurde das Museum schließlich ein weiteres Mal an Land, im ehemaligen Ruhrorter Rathaus, eröffnet. Der Eimerketten-Dampfbagger MINDEN von 1882 bereicherte das Museum seit 1984. Sehr bald erwiesen sich die Räumlichkeiten im ehemaligen Rathaus als zu beengt, so daß Ersatz gesucht wurde. Dieser fand sich in einem alten, bis 1986 genutzten Schwimmbad. 1908-1910 errichtet, weist es Elemente des Jugendstils und des Historismus auf, aber auch der 1950er Jahre (Mosaiken und Emporenbrüstungen) und befand sich mittlerweile unter Denkmalschutz. Genau gesagt, muß hierbei von zwei Bädern gesprochen werden, einem größeren Herrenbad und einem kleineren Damenbad. Das Museum bezog 1998 nach mehrjährigen Renovierungsmaßnahmen das Gebäude. Die Baumaßnahmen bildeten einen Beitrag zur mehrjährigen Internationalen Bauausstellung (IBA) im Ruhrgebiet (Endpräsentation 1999).



Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort

Struktur

Das Museum versteht sich als umfassendes Museum für die Wirtschafts-, Technik und Sozialgeschichte der deutschen Binnenschifffahrt. In der Tat ist die Ausstellung sehr umfassend, auch wenn die inhaltliche Schwerpunktssetzung auf dem Rhein schnell deutlich wird.

Der Weg des Besuchers beginnt im Herrenbad mit einem Überblick über die Geschichte der Holz(Segel)- und Eisen(Dampf)-schifffahrt und die Entwicklungen im Warenumschatz. Am Ende des Untergeschosses wie auch im anschließenden Verbindungstrakt zum Damenbad werden der Kanal- und Wasserbau behandelt. Im Untergeschoß des Damenbades setzt sich die Ausstellung mit der Behandlung der Schifffahrtstechnik fort; daran anschließend im Erdgeschoß werden das Leben an Bord und die Geschichte der Duisburger und Ruhrorter Häfen behandelt, während im Obergeschoß ein begehbare Steuerhaus zu besichtigen ist. Treppensteigen ist also angesagt, und das Haus könnte behindertengerechter sein. Insgesamt ist die Ausstellungsstruktur sehr der Gebäudestruktur angepaßt, vor allem am Anfang der Ausstellung. Die Flächen zwischen den einzelnen Stützen der Empore sind dort zugleich Themeneinheiten.

Stattliche 44 000 Besucher zählt das Museum im Jahr, eine dennoch für ausbaufähig gehaltene Besucherzahl.

Schifffahrtsgeschichte

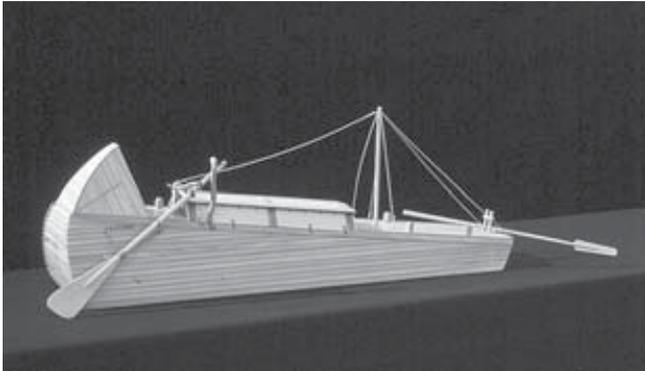
Der Ausstellungsaufbau in der Herrenbadeanstalt folgt chronologisch nach einer kurzen Vorstellung der Hausgeschichte und der Vorgeschichte des Schiffbaues. Ein nachgebautes Floß, die Reste von Deutschlands ältestem originale Einbaum (15 m Länge), ein südamerikanischer Einbaum sowie die Rekonstruktion vom Geweihspant eines Fellbootes stehen für die Frühformen der Fortbewegung auf dem Wasser. Das Modell eines Lastkahnes steht für die Rheinschifffahrt zur Römerzeit und zeigt, daß die Boote nicht den Mittelmeerschiffen, sondern keltischen Vorläufern nachempfunden waren und dieser Typ sich bis in das Hochmittelalter hielt, wie das Modell eines Krefelder Kahnes beweist.



Vitrine mit Lastkahnmodell der Römerzeit

Der hochentwickelte Schiffsbau der Wikinger wird an zwei Modellen sowie dem Modell des Nydam-Bootes als Vorläufer dieser Bauart deutlich. Diese Modelle haben durchaus Regionalbezug, denn die Raubzüge der Wikinger auf ihren see- und flußtauglichen Schiffen führten weit den Rhein hinauf.

In den nachfolgenden Abteilungen wird der sich fortentwickelnde wie auch typenmäßig ausdifferenzierende Schiffsbau am Rhein während des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit angesprochen. Sehr gut sind auf einer Abbildung der Kölner Stadtansicht des Antonius Woensam von 1531 Niederländer, trapezförmige Oberländer und Lauertannen zu erkennen. Eine Hörstation erinnert an Goethes Schilderung einer Rheinreise auf einer Lauertanne von Koblenz nach Düsseldorf.



Modell eines Oberländers, 15./16. Jh.

Die Einheit „Historische Antriebsarten“ kommt allein mit bildlichen Darstellungen aus. Man erfährt, welche Rolle das Treideln als Nebenverdienst für ärmere Anwohner an den Flüssen einst besaß.

Die Börttschiffahrt, eine plangeregelte Frachtschiffahrt seit dem 17. Jh., bildet die nächste Themeneinheit. Sie bedeutete den Anschluß an den Weltmarkt der niederländischen Häfen. Sehenswert sind die niederländische Flußlandschaft (Gemälde Jan van Goyen, 1646) und die Modelle zweier Börttschiffe, darunter eine Poon. Ein originales, doppelt mannshohes Ruder (um 1850) läßt die Größe eines solchen Schiffes erahnen.

Aus der Poon (mit Seitenschwert) heraus entwickelte sich bereits im 18. Jh. die als nächstes vorgestellte Tjalk, heute noch vielen Nordseeurlaubern bekannt. Dieser Lastensegler begleitete die Rheinschiffahrt in das Industriezeitalter, war im 19. Jh. der häufigste Segelschiffstyp auf dem Niederrhein und wurde bis um 1930 als Lastensegler benutzt. Er vereint geringen Tiefgang mit großer Tragfähigkeit und gewisser Seetauglichkeit. Eine besonders kleine Form einer Tjalk, eine originale Skutsje, bildet einen der Höhepunkte der Ausstellung. Die GOEDE VERWACHTING (= Gute Hoffnung) von 1913 steht im Bassin des Herrenbades. Bei einer Länge von nur 16 m besaß sie 28 t Tragfähigkeit. Mit einem enormen Aufwand wurde sie durch ein Seitenfenster in das Bassin des Herrenbades gebracht. Aus statischen Gründen ist sie leider nicht begehbar. Gelbe Stahllamellen überspannen das Becken und sollen die Wasseroberfläche darstellen; sie dienen zugleich als (Rippen-)Heizung des Gebäudes. Vom geringen Tiefgang des Schiffes kann man sich überzeugen, wenn man im Unterschoß auf dem Boden des Bassins sich das Schiff von unten anschaut.

Typische Segelschiffe der aufkommenden Industrialisierung waren die Aaken. Als Modelle sind Ruhraaken (Kohlenschiffe) und Dorstener Aaken zu sehen. Aaken waren im 19. Jh die häufigsten Schiffe auf dem Rhein insgesamt, bevor sie im letzten Viertel des 19. Jh. zunehmend von eisernen Schleppkähnen verdrängt wurden.

Reste einer 1894 gesunkenen Aak sind es denn auch, die für die Gefahren der Schifffahrt stehen. Ein Querschnitt des Wracks ist neben den geborgenen Hinterlassenschaften der Besatzung zu sehen.

Der Holzschiffbau bildet den Abschluß der Holzschiffahrtsgeschichte. Von zwei Modellen eines Schiffbauplatzes ist vor allem die Darstellung des Schiffbauplatzes mit drei Dorstener Aaken in unterschiedlichen Entstehungsabschnitten sehenswert. Das Ganze wird von Arbeitsgeräuschen



Die Skutsje GOEDE VERWACHTING im Bassin des Herrenbades



Rumpfansicht der Skutsje aus der Fischperspektive

(v. a. Sägegeräuschen) untermalt. Schifffahrtsbezogene Berufe (Seiler, Segelmacher, Pumpenmacher etc.) vervollständigen diesen Ausstellungsabschnitt, wobei ausgestellte Arbeitswerkzeuge und Produkte in die Hand genommen werden dürfen.

Die Entwicklung der Dampfschiffahrt und der damit einhergehende Eisen- schiffsbau machen Modellen auf der Empore deutlich. Vom Passagierdampfschiff STADT MAINZ (1829/30) wird ein Bogen über die Entwicklung der Schleppschiffahrt, dem Lastschiff mit Eigenantrieb (zuerst Kohle, dann Diesel) bis hin zum Schubverband gespannt. Erwähnung findet auch die Rhein-Seeschiffahrt durch gleichermaßen see- und niederrheintaugliche Schiffe.

Eine geschweißte und eine genietete Schiffswand erlauben den vergleichenden Blick auf Verbesserungen im Schiffsbau. Imposant und eines der wichtigsten Exponate ist in diesem Zusammenhang das Modell des Schubmotorschiffes HANIEL KURIER 61 von 1983, welches 1996/97 im Maßstab 1:10 in Spantenform (ohne Außenhaut) im Rahmen einer ABM bei der Neuen Ruhrorter Schiffswerft hergestellt wurde. Vermittelt werden auch die mit dem Schiffbau einhergehenden körperlichen Anstrengungen.

Auch die Personenschiffahrt machte einschneidende Entwicklungen durch. Einst ein aufgrund schlechter Wegeverhältnisse bequemes, bei hochgestellten Persönlichkeiten auch repräsentatives Reisemittel, dient sie angesichts schnellerer Reisemöglichkeiten heute nur noch dem touristischen Ausflugsverkehr, eine Entwicklung, die ebenfalls an Modellen und Hörstationen vermittelt wird. Nur kurz währte die Periode der nichttouristischen Personendampfschiffahrt (z. B. für Auswanderer zu den Seehäfen), bevor sie von der Eisenbahn verdrängt wurde.

Umschlagsplätze, Kanal- und Wasserbau

Das Untergeschoß ist hauptsächlich den Umschlagsplätzen vorbehalten. Hebetekniken (Modelle historischer Kräne), Bestandteile von Verladeeinrichtungen (Greifer, Kranketten, Haken, Körbe, Sackrutschen, Modell einer Kohlenkippanlage etc.) haben neben einem aufgeschnittenen Container auch zwei Modelle von Umschlagsanlagen (Containerumschlagsanlage, Trockenumschlagsanlage) hier ihren Platz. Warenbeispiele veranschaulichen den ökonomisch bedingten Rückgang der Warenvelfalt.

Im letzten Teil des Untergeschosses sowie im Verbindungstrakt zum Damenbad werden Kanal- und Wasserbau behandelt. Das Modell einer handbetriebenen Schleuse sowie das Modell der Oberhausener Schleuse (Rhein-Herne-Kanal) von 1960 und die filmische Porträlierung der Hindenburgschleuse im Mittellandkanal (Hannover-Anderten) sind zu nennen, während Photographien (Rheinsohle bei Mönchenwerth) oder Modelle von Wasserbaufahrzeugen des 19. Jh. für den Wasserbau stehen. Eine Überblickskarte über Deutschlands Wasserstraßen mit wichtigen Jahreszahlen (Eröffnung eines Kanals, Beendigung der Schiffahrt etc.) und eine Vitrine mit Faksimiles zur Rheinschiffahrt (u. a. Rheinschiffahrtsakte von 1831) runden dies ab.

Schiffstechnik

Filme über den Dampf- und den Dieselantrieb, eine Dampfmaschine (vom Raddampfer FÜRST BISMARCK 1898) und zwei Dieselmotoren von 1956 und 1963 stehen im Erdgeschoß des Damenbades neben Pumpenteilen und diversen Photographien für den schiffstechnischen Themenbereich, wobei auch die sozialen Folgen der technischen Entwicklungen zur Sprache kommen. So war die Umstellung vom Kohlen auf Dieselantrieb mit dem Abbau von Arbeitskräften (Heizern, Maschinisten) verbunden, während die Ladekapazität stieg.

Schiffsinstallation

Noch nicht begehbar ist die Schiffsinszenierung im Damenschwimmbekken, ein Gegenstück zur GOEDE VERWACHTING. Leben und Arbeit an Bord sollen hier in rekonstruierten Räumlichkeiten vermittelt werden.

Duisburger Hafengeschichte

Im Erdgeschoß des Damenbades wird die Hafengeschichte von Duisburg-Ruhrort thematisiert. Sehenswert: Das Modell der Trajektanstalt. Da aus militärischen Gründen anfangs keine Eisenbahnbrücke existierte, wurden die Waggons in einem Hebeturm auf das Fährschiff gesenkt und am anderen Ufer genauso wieder angehoben.

Leben an Bord

Anhand verschiedener Personen wird das Leben an Bord vorgestellt, wobei sich die meisten Exponate und Informationen auf den Schiffer beziehen, der, sofern er kein Reedereischiffer war, als Unternehmer in eigener Sache handelte. Lohnlisten, Verträge, Zeugnisse und Schifferpatente gehören ebenso dazu wie handschriftliche Notizen für die Flüsse. Das Leben der Schiffersfrau wird nur anhand von Photographien skizziert, während Rettungsweste, Sicherheitsleine und Fotos großer Laufställe bedrucktes Zeugnis der Gefahren sind, vor denen sich Kinder an Bord in acht zu nehmen haben. In einer Hörstation wird vom Leben in (heutzutage seltenen) Schifferkinderheimen und dem Leben an Bord während der Ferien berichtet. Weitere Photographien, Arbeitskleidung und Spleißzeug stehen für das Leben der Matrosen.

Schifferstadt Ruhrort

Vom Schifferleben an Land gibt die folgende Abteilung, v. a. die nachempfundene Schifferkneipe Auskunft. Sie war ein wichtiger Ort der Kommunikation, diente aber auch der Lagerung von Post. Zeugnisse der Selbstorganisation sind die Mitgliedertafel der Ruhrorter Schiffergilde von 1782 oder die Prunkfahnen zweier Ruhrorter Schiffervereine. Auch das Goldene Buch der seit 1901 bestehenden Schifferbörse liegt aus; darin auch die Unterschriften des letzten Kaisers und seiner Gemahlin. Ursprünglich diente die Schifferbörse dazu, den Abschluß von Frachtverträgen transparent zu machen, um so die Makler besser zu kontrollieren.

Ein begehbares Steuerhaus mit einem Einmannfahrstand bildet im Obergeschoß des Damenbades den Abschluß, direkt daneben befindet sich eine Informationstafel des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. und des Bundesverbandes der Selbstständigen, Abt. Binnenschiffahrt e.V.

Ca. vier Sonderausstellungen pro Jahr werden zusätzlich angeboten. Auch stehen ein noch weitgehend unerschlossenes Archiv und eine Forschungsbibliothek sowie ein reichhaltig mit Literatur bestückter Museumsshop zur Verfügung.



Radschleppdampfer OSCAR HUBER

Museumsflotte

Die GOEDE VERWACHTING ist nur eines von derzeit vier Schiffen der Museumsflotte. Im Museumsinnenhof befindet sich zudem ein kleines Spezialschiff, der BIBO 2 (Bj. 1937). Seit den 50er Jahren tat er als Bilgenentöler bis 1988 seinen Dienst und ist ein Beispiel frühen Gewässer- und Umweltschutzes.

Im Ruhrorter Hafenumrund liegen der Radschleppdampfer OSCAR HUBER und der Eimerkettendampfbagger MINDEN. 1921/22 erbaut, war die OSCAR HUBER bis 1966 im Dienst und bildete 1974 die Urzelle des heutigen Museums. Imposant sind an diesem Schiff vor allem die mächtigen Kesselräume. Die Mannschaftsquartiere und früheren Öltanks (Umrüstung auf Öl in den 50er Jahren) wurden zu Ausstellungsräumen umfunktioniert, die erfreulicherweise Schiffsmodelle nicht nur vom Rhein umfassen. Die MIN-



Torso vom Belvedere, Rom, Vatikanische Museen

Investitionen durch Private

Damit Museen und Sammlungen nicht zum Torso werden.

- **Zukunftssicherung durch attraktive Präsentationen und anspruchsvolle Ausstattung**
- **Sofortige und vollständige Realisierung der notwendigen Maßnahmen**
- **Wertsteigerung für Sammlungen und Immobilien durch moderne Sicherheits- und Ausstellungstechnik**
- **Mehr Service und Schutz bei reduzierten Kosten durch Integrierte Sicherheitslösung (ISL)**
- **Verfügbarkeit der eingesparten Mittel zur Realisierung Ihrer eigentlichen Ziele und Aufgaben**

Personelle und technische Systemlösungen von SECURITAS, Ihrem kompetenten Partner für Sicherheit und Dienstleistungen.

SECURITAS Sicherheitsdienste GmbH & Co. KG
- Spezialisierung Museen -
 Richard-Wagner-Straße 17 · 01209 Dresden
 Telefon + 49 (0) 351 87710-23
 E-Mail: museen@securitas.de



Ehrlichkeit Aufmerksamkeit Hilfsbereitschaft

DEN stat 97 Jahre ihren Dienst auf der Weser und gehört seit 1984 zur Museumsflotte. Wegen fehlenden Eigenantriebs ist sie streng genommen kein Schiff.

Fazit

Das „Museum der deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort“ widmet sich dem Thema der Binnenschifffahrt auf sehr komplexe Weise, indem es vor allem historische Entwicklungen auf unterschiedlichen Gebieten (Schiffbau, Umschlagsanlagen etc.) aufzeigt und alltagsgeschichtliche Aspekte mit einschließt. Allerdings könnte, wie auch eingestanden wird, der Museumsname falsche Erwartungen wecken, da wenig Informationen zur Schifffahrt auf anderen Flüssen als dem Rhein zu erlangen sind. Da viele Aussagen jedoch auf die deutsche Binnenschifffahrt allgemein übertragbar sind, fällt dies nicht zu schwer ins Gewicht. Wer aber eine flussübergreifende Gesamtübersicht über die Entwicklung und Formenvielfalt traditioneller deutscher bzw. mitteleuropäischer Binnenschiffstypen erwartet, geht leer aus. Allerdings sollen andernorts schifffahrtsbezogene Ausstellungen aus sammlungsgeschichtlichen Gründen ebenfalls sehr regionaltypisch ausfallen.

Im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt ist auf längere Sicht keine Überarbeitung bzw. Neukonzeption geplant, aber eine Informationsverdichtung in den einzelnen Abteilungen durch Aufrüstung mit Multimediaeinheiten angedacht ist. Auch würden bei einer thematischen Ausweitung die räumlichen Möglichkeiten gesprengt oder gingen zumindest auf Kosten der Sonderausstellungsfläche. Da die jetzige Ausstellung sehr mit den Bau-

lichkeiten verweben ist, könnten Veränderungen einen Dominoeffekt auslösen. Der Kompromiß zwischen Denkmalschutz und der neuen, inhaltlich konzipierten Nutzung wird sichtbar. Architekten, Denkmalschützer, aber auch Museumsfachleute sollen von der Umnutzung des ehemaligen Hallenbades sehr angetan sein. Also wird wohl auch künftig die „Rheinlastigkeit“ das insgesamt gut und anregend aufgezogene Museum bestimmen.

Alle Fotos: Museum der deutschen Binnenschifffahrt, Duisburg-Ruhrort

Summary

The Rhine and Ruhr rivers played an important part in German industrialization, and the history of transport and trade on these waterways is documented in the Museum of German inland navigation Duisburg-Ruhr. In the mid 19th century the Ruhr was among the busiest waterways in Europe, and the building of canals expanded this network of waterways with Duisburg at its centre. The museum, built on a historic indoor swimming pool site, traces the technological, economic and social history of boat traffic (predominantly on the Rhine) from the earliest floats to Roman ships, medieval inventions and early modern constructions, to the great developments of the 18th, 19th and 20th centuries. This history is shown through all kinds of displays incorporating models, artefacts, photographs, historical documents, multimedia and personal stories. There is also a small tjalk from 1913, one of four historic boats in the collection.