

Kurt Uhlenbruck

EINE ERGÄNZUNG ZU DER ARBEIT „DIE SCHLEPPSCHIFFFAHRT AUF DEM MITTELRHEIN“

Das von der Gesellschaft für Volkskunde in Rheinland-Pfalz den Mitgliedern für das Jahr 2004 als Jahresgabe übergebene Buch „Die Schleppschiffahrt auf der Gebirgsstrecke des Mittelrheins. Eine volkskundliche Untersuchung“, Band 29 der Reihe „Studien zur Volkskultur“, hat besonders bei den an der Rheinschiffahrt Interessierten große Beachtung gefunden. Ein ehemaliger Schiffer hat in einer Zuschrift dazu ausgeführt: „Kurz zusammengefaßt, es ist wunderbar und schließt eine schmerzliche Lücke innerhalb der entsprechenden Fachliteratur.“ Gleichzeitig sind mir mehrere Zuschriften mit Ergänzungen, aber auch Korrekturen zugeleitet worden, deren wesentlicher Inhalt nachstehend dargelegt werden soll.

Die Tauer auf dem Rhein (S. 44f.) zogen sich zwar an dem im Fluß verlegten Drahtseil gegen den Strom bergwärts und schleppten dabei die mit Seilen angehängten Lastkähne mit; für die Talfahrt benutzten sie jedoch nicht das Drahtseil, sondern für diese waren sie mit zwei von der Dampfmaschine angetriebenen Schrauben ausgerüstet (S. 252). Bei dieser Fahrt konnten sie ebenfalls – meistens leere – Lastkähne im Anhang mitnehmen.

Die offene Frage, ob bei der Kettenschiffahrt auf Main und Neckar (S. 46) die im Fluß liegende Kette jeweils stromunterhalb der vielen Schleusen auf diesen Flüssen endete und stromoberhalb der Schleuse von dem Kettenboot erneut aufgenommen werden mußte, beantwortete mir ein Schleusenwärter an der Schleuse Ottendorf/Main. Nach seiner Aussage lief die Kette durch die Schleuse durch; dafür war an den Schleusentoren unten jeweils eine Aussparung für die Kette. Wenn ein Schleppboot die Schleuse durchfahren und die Kette sich dabei in Höhe eines Schleusentores seitlich verschoben hatte, mußte der Schleusenwärter die Kette mittels einer Stange wieder in die richtige Lage bringen, so daß sie beim Schließen des Schleusentores wieder in der Aussparung lag und das Tor vollständig geschlossen werden konnte.

Entgegen meiner Angabe, daß nach dem Zweiten Weltkrieg Sauggasmotoren keine Anwendung mehr fanden (S. 113), haben mir ein ehemaliger Schiffer und der frühere Strommeister an der Gebirgsstrecke (S. 237f.) mitgeteilt, daß sehr wohl in der genannten Zeit Schleppboote noch mit Sauggasmaschinen fuhren, sowohl auf dem Rhein als auch auf den westdeutschen Kanälen. Noch 1950 wurden die Schraubenschlepper Braunkohle I und II mit derartigen Motoren ausgerüstet, was nicht zuletzt damit zusammenhing, daß dieser Reederei die Braunkohle zur Erzeugung des Generatorgases ausreichend zur Verfügung stand. Da das für den Betrieb von Dieselmotoren benö-

tigte Gasöl importiert werden mußte, in Deutschland für die Sauggasmaschinen erforderliche Kohle jedoch ausreichend vorhanden war (S. 112f.), wurde als Folge der Koreakrise zu Beginn der 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts eine Ausweitung des Sauggasantriebs erwogen, letztlich dann aber doch nicht durchgeführt. Während dieser Krise wurden sogar stillgelegte Dampfboote nicht verschrottet, sondern gleichsam auf Reserve gehalten, weil man fürchtete, daß Gasöl nicht mehr genügend zur Verfügung stehen würde.

Das Verankern der Bojen (Tonnen) am Flußgrund (S. 236) erfolgte, jeweils mit Hilfe des Taucherschachtes, auf der Gebirgsstrecke auf verschiedene Weise. Bei felsigem Untergrund wurde, wie beschrieben, ein Loch in den Felsboden gebohrt und in dieses ein Splint mit einem Ring am oberen Ende eingeführt. An dem Ring wurde eine etwa zehn Meter lange, ankerkettenstarke Grundkette befestigt und an deren Ende die ebenfalls etwa zehn Meter lange Tonnenkette, an welche die Boje angehängt wurde. An die Grundkette wurde zusätzlich eine zweite gleich lange Tonnenkette für den Fall des Abreißen der Boje angehängt. Bestand der Flußgrund aus Kies, wurden mit dem Preßlufthammer drei je etwa zwei Meter lange Rundeisen im Abstand von etwa einem dreiviertel Meter in Dreiecksform oder hintereinander in den Grund getrieben und an diesen die Grundkette mit den Tonnenketten befestigt. Wenn sich der Untergrund weder für die Fels- noch für die Kiesverankerung eignete, wie z.B. am Gänsgrund gegenüber Trechtingshausen (Stromkilometer 535/536), wo über dem Felsen eine Kiesschicht von nur einem halben bis einem Meter lag, wurde der Taucherschacht in diesem Falle so tief wie möglich in den Kies hinein gedrückt. Auf der Flußsohle wurde dann eine Grube ausgehoben. Mit dem vorhandenen Kies und Schnellbinderzement wurde dann ein etwa ein Kubikmeter großer Betonwürfel mit einem Ring darin hergestellt. Der Taucherschacht blieb dann mehrere Stunden auf der Stelle liegen, bis der Beton fest war; erst dann konnten die Ketten befestigt und die Boje angehängt werden.

Wenn ein Schiff beim Überfahren einer Boje deren Befestigung aus dem Flußgrund herausgerissen hatte oder die Tonnen- und die Suchkette nicht mehr gefunden werden konnten, mußte in der Zeit, bis der Taucherschacht für die ordnungsgemäße Befestigung der Boje am Flußgrund wieder zur Verfügung stand, diese zwischenzeitlich provisorisch an der vorgeschriebenen Stelle verankert werden. Dazu wurde eine etwa dreißig Meter lange Ankerkette ausgelegt, die bei geringer Strömung, wie etwa im Rheingau, aber auch bei normaler Strömung in der Gebirgsstrecke, allein durch ihr Gewicht die Tonnenkette mit der Boje festhalten konnte. Bei stärkerer Strömung infolge Hochwassers konnte die Boje jedoch abgetrieben werden. Deshalb konnte eine Boje bei kiesigem Flußgrund provisorisch auch an einem Anker befestigt werden. Dazu wurde die Grundkette an einem „einpfootigen Stockanker“, d.h. ein Stockanker, bei dem ein Arm („Pfote“) abgesägt war, befestigt. Hierfür

konnte kein normaler Stockanker („zweipfotig“) eingesetzt werden, weil sich dessen eine Pfote zwar in den Flußgrund eingegraben, die andere jedoch den Grund um etwa einen Meter überragt hätte; dadurch konnte der Boden eines Schiffes beim Überfahren aufgerissen werden. Allerdings konnte man nicht sicher sein, daß beim Ausbringen ein einpfotiger Stockanker so auf den Flußgrund fiel, daß sich die eine Pfote in den Kies eingrub und nicht nach oben stand.