

ordnet und daraus methodische Implikationen ableitet. Darüber hinaus verfasste er poetische Essays (*Un ethnologue dans le métro*, 1986; *Domaines et Châteaux*, 1989) und einen „Ethno-Roman“ (*Génie du Paganisme*, 1982), worin er sich ethnologischer Tradition folgend im „Beobachten und Zuhören übt und seinen Phantasien freien Lauf läßt“.¹⁰

Kurt Uhlenbruck

Die Schleppschiffahrt auf der Gebirgsstrecke des Mittelrheins.
Eine volkskundliche Untersuchung.

Fast mein ganzes Leben habe ich am Mittelrhein verbracht. Schon während meiner Kindheit und meiner Jugendzeit hat mich der große Strom fasziniert. Mein besonderes Interesse fand dabei das Leben auf dem Fluß, die Schifffahrt. In späteren Jahren konnte ich dann eingehend die Schleppschiffahrt (das Ziehen von Schleppkähnen [Schleppschiffen] durch Schleppboote) beobachten, die in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts ihr Ende fand. Mein besonderes Augenmerk fanden dabei die Besonderheiten, welche die Schifffahrt zur damaligen Zeit zwischen St. Goar und Bingen zu beachten hatte. Deshalb war ich Professor Schwedt dankbar, als er sich nach dem Abschluß meines Studiums der Volkskunde mit dem von mir vorgeschlagenen Thema einer Dissertation einverstanden erklärte. Der Dank gilt auch Professor Simon, der mir zahlreiche Hinweise für die Durchführung der Arbeit gab und diese mit Interesse begleitete.

Die Schleppschiffahrt als besondere Form des Gütertransportes wurde auf dem Rhein ab der Mitte des 19. Jahrhunderts durchgeführt. In geringem Umfang schon vor dem Zweiten Weltkrieg, besonders dann ab den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden die Schleppzüge von den selbstfahrenden Gütermotorschiffen abgelöst. Solche Schleppzüge konnten mit bis zu acht angehängten Schiffen über 1.000 m lang sein. Mit dieser Länge waren sie wegen der engen Kurven, der felsigen Hindernisse und der starken Strömung auf der Gebirgsstrecke des Mittelrheins zwischen St. Goar und Bingen nicht

10 Heinrichs, Hans-Jürgen: Marc Augé: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Rezension in: kea – Zeitschrift für Kulturwissenschaft 8 / 1994, Stadtschungel, S. 266.

mehr manövrierfähig. Schleppzüge, die von Norden bergwärts kamen, mußten daher geteilt werden. Höchstens drei Schiffe konnten bergwärts mitgenommen werden. Die übrigen wurden auf der großen Schiffsreedee in Salzig 10 km stromunterhalb von St. Goar zurückgelassen und in einer weiteren Fahrt des Schleppboots nach Bingen nachgeholt. Diese die Schifffahrt einschränkende Regelung war bereits 1851, wenige Jahre nach dem Beginn der Schleppschifffahrt, als Polizeiverordnung von den beiden damaligen Anliegerstaaten der Gebirgsstrecke eingeführt worden. Der Antrag ging vom Herzogtum Nassau aus und wurde von Preußen befürwortet. Für die Regelung zuständig war die heute in Straßburg ansässige, auf Grund eines Beschlusses des Wiener Kongresses 1815 gebildete Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. In dieser Institution, der alle Rheinanliegerstaaten angehören, werden auch heute noch die Schifffahrt auf dem Rhein betreffende Maßnahmen beraten, die dann von den genannten Staaten in nationales Recht umgesetzt werden.

Je nach Wasserstand ankerten in früherer Zeit bis zu 300 Schleppschiffe auf der Salziger Schiffsreedee und warteten auf die Weiterfahrt. In der Zwischenzeit füllten die Schiffsbesatzungen ihre Lebensmittelvorräte, für die auf den Schiffen und Booten damals keine Kühlmöglichkeit bestand, in den Salziger Geschäften wieder auf; deren Umsatz war deshalb von der Zahl der wartenden Schiffe abhängig. Bei fallendem Wasserstand mußten öfters auch Schleppkähne in Salzig geleichtert werden. Diese waren am Ladeort, z.B. in Rotterdam oder Ruhrort, entsprechend ihrer Tragfähigkeit so weit wie möglich beladen worden. Da der Rhein auf der Gebirgsstrecke jedoch eine um 20 cm geringere Tiefe hatte als der stromunterhalb gelegene Rheinabschnitt, mußten Schleppkähne, die für das Befahren der Gebirgsstrecke einen zu großen Tiefgang für den zwischenzeitlich gefallenen Wasserstand hatten, geleichtert, d.h. teilweise entladen werden. Bevor von den Reedereien Schiffe mit darauf montierten, dampfbetriebenen Kränen in Salzig stationiert wurden, war die sehr schwere Arbeit des Leichterns von Schiffen für die Männer aus Salzig und Umgebung eine durchaus willkommene Möglichkeit, das sonst eher karge Einkommen etwas aufzubessern.

Wegen der schlechten Erwerbslage am Mittelrhein waren viele Männer aus den unmittelbar am Strom gelegenen Dörfern und Städten, aber auch aus den links- und rechtsrheinischen Dörfern auf den Rheinhöhen direkt auf den Schiffen und Booten tätig. Die aus den Rheinufergemeinden – in vielen Fällen regelrechte Schifferdörfer – stammenden Männer begannen i.d.R. als Schiffsjungen, arbeiteten dann als Matrosen und konnten zum Schiffsführer auf einem Schleppschiff oder zum Steuermann oder Kapitän auf einem Schleppboot aufsteigen. Die Männer aus den Rheinhöhendörfern dagegen waren in der Mehrzahl der Fälle als Heizer auf den Schleppbooten angestellt,

vielfach nur während der Wintermonate, wenn in der heimischen Landwirtschaft und dem Weinbau die Arbeit weitgehend ruhte. Für die sehr schwere und schweißtreibende Arbeit vor den Feuerungen der Dampfkessel (je Stunde mußten die beiden Heizer während ihrer 4-Stunden-Schicht bis zu 20 Zentner Kohle verfeuern) erhielten sie einen für die damalige Zeit beachtlichen Lohn. Öfters auch diente ein Heizer sich über den Dritten und Zweiten Maschinisten zum Ersten Maschinisten auf einem großen Dampfschrauben- oder -räderboot hoch und errang damit – neben dem Kapitän – auf einem Schleppboot eine in der Schifffahrt auf dem Rhein geachtete Stellung.

Heute leben nur noch wenige Menschen in der Region, die auf Schleppbooten und -schiffen tätig gewesen sind. Auch arbeiten nur noch vereinzelt Männer aus den Gemeinden am Mittelrhein in der Schifffahrt, was u.a. auch damit zusammenhängt, daß die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Binnenschifffahrt in den letzten 50 Jahren um fast 75 % abgenommen hat. Zur Zeit der etwa einhundert Jahre währenden Schleppschifffahrt fanden aber nicht nur zahlreiche von der Gebirgsstrecke stammende Männer ihren Beruf auf den Schiffen. Vielmehr fuhren meistens auch die Frauen der Schiffer mit oder die von älteren Matrosen sowie deren Kinder, soweit diese noch nicht schulpflichtig waren oder gerade Schulferien hatten. Da in vielen Fällen die schulpflichtigen Kinder nicht in Schifferkinderheimen, sondern bei den Großeltern oder anderen Verwandten in den Familien, in denen der Schifferberuf über Generationen vom Vater auf den Sohn überging, untergebracht waren und ein stetiger Austausch zwischen den Schiffen und den Menschen an Land vor sich ging, war die Verbundenheit der Bevölkerung in den Städten und Dörfern an der Gebirgsstrecke des Mittelrheins mit der Schifffahrt sehr ausgeprägt. Da nicht nur diese Vertrautheit der Menschen an Land mit dem Leben auf den Schiffen geschwunden ist, sondern auch das Wissen darum, wie es auf den Schleppbooten und -schiffen zuging, sollte mit der Untersuchung dargestellt werden, wie der berufliche Werdegang der Schiffer verlief und wie sie auf den Schiffen lebten und arbeiteten.

Als Methode der Untersuchung wurde in erster Linie von der direkten Befragung Gebrauch gemacht. Im Vordergrund standen bei den Gesprächen jene Personen, die auf den Schiffen einst gearbeitet haben. Die Kontakte zu den Interviewpartnern konnten über Bekannte an der Gebirgsstrecke hergestellt werden, die mit der Schifffahrt zu tun gehabt hatten. Erfreulich war die Bereitschaft der Gesprächspartner, über ihren früher ausgeübten Beruf und die damit zusammenhängenden Dinge zu berichten, da sie offenbar selbst ein Interesse daran hatten, die Schleppschifffahrt darzustellen, die in ihren Einzelheiten und Gegebenheiten, besonders die sehr einfachen Wohnverhältnisse der Schiffsjungen und Matrosen an Bord, heute nicht mehr bekannt ist. Daraus ergab sich auch, daß mir weitere mögliche Gesprächspartner ge-

nannt wurden, diese sogar selbst über mein Anliegen unterrichtet und sie gebeten wurden, sich für ein Gespräch mit mir zur Verfügung zu stellen. Da mir die Rheinschiffahrt, wie eingangs bereits erwähnt, von Jugend an vertraut war und ich Grundkenntnisse von der Schifffahrt besaß, fiel es mir nicht schwer, das für ein Interview unabdingbare aufgeschlossene Verhältnis zu den Schiffen herzustellen und sie über ihr Leben an Bord von Schleppschiffen und -booten zu befragen. Darüber hinaus wurden aber auch eingehende Gespräche mit Leuten geführt, die zwar nicht selbst auf Schiffen gelebt und gearbeitet haben, die aber in für die Schifffahrt unterschiedlichen Aufgabengebieten tätig waren oder die auf sonstige Art mit der Schifffahrt oder den auf den Schiffen lebenden Menschen zu tun hatten (z.B. Proviantbootbesitzer, Wasserschutzpolizisten, Leineschnäpper).



*Abbildung aus der Dissertation von Kurt Uhlenbruck:
Steuermann auf dem offenen Steuerstuhl an dem liegenden Haspel eines Schleppschiffs. Im Hintergrund die Burg Katz oberhalb der Stadt St. Goarshausen.*

Anmerkung der Redaktion: Die Dissertation von Herrn Dr. med. vet. Dr. phil. Kurt Uhlenbruck ist als Band 29 in den Mainzer „Studien zur Volkskultur“ erschienen. Alle Mitglieder der Gesellschaft haben sie als Gabe für das Jahr 2003 erhalten.

Zu den abgeschlossenen Examensarbeiten im Jahr 2003 gehört schließlich noch die Magisterarbeit von Simone Zahn über „Friedrich Ludwig Jahn und die Volkskunde. Werk und Rezeption“. Wesentliche Ergebnisse dieser Untersuchung haben wir bereits im letzten Heft unserer Zeitschrift abgedruckt (s. Volkskunde in Rheinland-Pfalz 18/2, S. 74-118), auf das wir an dieser Stelle verweisen möchten).