

# VORINDUSTRIELLE WASSERFAHRZEUGE IM FLUSSGEBIET DES RHEINS

Ein Forschungsprojekt des Deutschen Schifffahrtsmuseums

VON HANS-WALTER KEWELOH

Wenn Wolfgang Rudolph in seinem vorangegangenen Beitrag »Ein Jahrhundert maritime Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum« feststellt, daß »die maritime Volkskundeforschung in Deutschland in ihrer bedeutendsten Phase der Jahrzehnte zwischen 1900 und 1945 eine Privatangelegenheit einzelner Enthusiasten« geblieben sei<sup>1</sup>, so gilt dies mit wenigen Ausnahmen auch für den Zeitraum von 1945 bis heute in der Bundesrepublik Deutschland.

Im Vergleich mit den Forschungen in Skandinavien, aber auch in England, Frankreich, Belgien und den Niederlanden ist hierzulande ein deutliches Defizit festzustellen. Größere Arbeiten zur schifffahrtsbezogenen Kultur wie diejenige von Helge Gerndt zu den Erzählstoffen von dem Fliegenden Holländer und dem Klabautermann<sup>2</sup> oder von Hans Woede zu den Wimpeln der Kurenkähne<sup>3</sup> blieben die Ausnahme. Nur kleinere Aufsätze mit z.T. sehr starkem lokalen Bezug erschienen in verschiedenen Zeitschriften.<sup>4</sup>

Im Folgenden möchte ich ein Projekt vorstellen, das vom Deutschen Schifffahrtsmuseum durchgeführt und von der Deutschen Forschungsgemeinschaft in Bonn-Bad Godesberg finanziert wird.

Schon 1899 rief Albert Voß dazu auf, die noch vorhandenen, in den verschiedenen Gegenden gebräuchlichen Fischer- und Schiffsfahrzeuge in Zeichnungen und Modellen festzuhalten, in der Erkenntnis, daß »sich bis in die neueste Zeit hinein noch offenbar sehr alte Typen erhalten haben« und daß so »der Geschichte der Schifffahrt ... dadurch jedenfalls ein reiches Material zugeführt und unsere Kenntnisse der älteren Zeit erheblich vermehrt werden.«<sup>5</sup>

Welche Gründe Voß zu diesem Aufruf anregten und welche Ergebnisse dieser Aufruf bis 1945 zeitigte, hat Wolfgang Rudolph in seinem Aufsatz dargelegt.

Nach 1945 wurden in der Bundesrepublik zwar immer wieder einmal in größeren und kleineren Aufsätzen noch vorhandene, originale hölzerne Wasserfahrzeuge vorgestellt, wobei besonders die zahlreichen Arbeiten von Gerhard Timmermann und die Aufsätze verschiedener Autoren in der Zeitschrift »Das Logbuch« erwähnt werden müssen<sup>6</sup>, doch zu einer zusammenhängenden Erfassung des gesamten Bestandes einer ganzen Landschaft oder eines Stromgebietes ist es bis zur Gegenwart nicht gekommen. Diesem Mangel soll nun mit der seit Anfang 1979 durchgeführten Erfassung aller noch vorhandenen vorindustriellen, d.h. handwerklich gefertigten hölzernen Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins entgegengewirkt werden.

Mehr oder weniger vorbildhaft für das Unternehmen ist die Inventarisierung der volkstümlichen Boote im niederdeutschen Küstengebiet zwischen Trave (Dassow) und Oder (Gartz, Schwedt) und dem anschließenden Binnenland bis zur Havel bei Potsdam und Brandenburg in den Jahren 1958 bis 1965 gewesen, deren Ergebnisse Wolfgang Rudolph 1966 in dem »Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland« vorgelegt hat.<sup>7</sup> Rudolph kommt in diesem Buch zu einer Systematisierung der Boote »nach ethnologischen Gesichtspunkten, vor allem nach den Merkmalen ihrer Konstruktion.«<sup>8</sup>

Eine vergleichbare Systematik ist auch das vorrangige Ziel des Rheinprojekts. Zwar hat schon 1926 der Diplom-Ingenieur Kurt Schwarz in einer Dissertation, die bei dem Geh. Oberbaurat



*Ein ehemaliger Ankernachen des Wasser- und Schiffsamts in Koblenz wird heute auf einem Spielplatz als Spielboot benutzt. Eine durchaus nicht ungewöhnliche Fundsituation.*

Prof. Dr.-Ing. Rehbock an der Bad. Technischen Hochschule »Fridericana« angefertigt wurde, versucht, die Entwicklung der Schiffstypen auf dem Rhein bis zum 19. Jahrhundert darzustellen<sup>9</sup>, doch beschränkt er sich in dieser Arbeit auf die größeren Schiffstypen und läßt die Kleinfahrzeuge mehr oder weniger unbeachtet. Vor allem aber stützt er sich nicht auf die Untersuchung von Originalfahrzeugen, sondern er wertet nur Bild- und schriftliches Quellenmaterial in Museen und Archiven aus. Allerdings dürfte zur Zeit der Arbeit von Schwarz die Untersuchung von Originalfahrzeugen der genannten Größenordnung daran gescheitert sein, daß dafür schon damals eine genügende Anzahl dieser Schiffe im Rheingebiet fehlte.

Bei dem jetzigen Projekt geht man hingegen nicht wie Schwarz, sondern wie Rudolph bei seiner Inventarisierung in Niederdeutschland vor. In Feldforschungsarbeit werden von einem Zwei-Mann-Team, bestehend aus einem Volkskundler und Germanisten sowie einem Vermessungstechniker, die in der Landschaft noch vorhandenen traditionell gebauten Holzboote aufgespürt und detailliert dokumentiert. Für die Suche in der Landschaft stehen für die von der Landseite durchgeführte ein speziell ausgerüstetes Wohnmobil, für die von der Wasserseite vorgenommene ein Schlauchboot mit Außenborder zur Verfügung. Seit Jahren nicht mehr benutzte und daher in Gewässern fast abgesunkene Boote werden – wenn eben möglich – so weit geborgen, daß auch diese Fahrzeuge aufgenommen werden können.

Bei der Dokumentation werden die einzelnen Typen von Wasserfahrzeugen mit der Hand vermessen. Auf dieser Grundlage können die Zeichnungen von Seitenriß, Grundriß, Querschnitten in ausreichender Anzahl sowie Detailzeichnungen für alle besonderen Konstruktionen angefertigt werden. Die Pläne und Detailzeichnungen werden so umfangreich angelegt, daß sie ausreichen, um danach jederzeit die Wasserfahrzeuge in Originalgröße oder als Modell nachzubauen.

Zu dieser Dokumentation gehört auch die zeichnerische Aufnahme aller zum Boot gehörigen oder in ihm verwendeten Ausrüstungsgegenstände wie Ruder, Segel, Fischereigeräte usw. sowie



*Vom Wasser- und Schifffahrtsamt ausrangiert, dient dieser ehemalige Fährmachen in einer Freizeitanlage als Sitzcke.*

der zum Bootsbau benutzten Werkzeuge und anderer zugehöriger Anlagen, z.B. Landeplätze und Netztrockenplätze.

Neben der zeichnerischen erfolgt selbstverständlich auch eine fotografische Dokumentation all dieser genannten Dinge.

Diese Arbeit wird in den Sommermonaten durchgeführt. Die Wintermonate sind in erster Linie der Aufarbeitung des im Sommer gesammelten Materials vorbehalten.

Neben die Aufnahme der Originalfahrzeuge tritt die Sichtung von behördlichem und privatem Aktenmaterial sowie auch von älterem Bildmaterial, das bei Privatpersonen, in Museen und Archiven greifbar wird.

Eine systematische Aufarbeitung des gesamten Materials in Museen und Archiven ist nicht Ziel dieses Projektes, das augenblicklich auf vier Jahre (bis Ende Januar 1983) befristet ist. In diesem Zeitraum soll das gesamte Stromgebiet des Rheins von der niederländischen Grenze bis zum Bodensee unter Einschluß sämtlicher Nebenflüsse und der in dem Gebiet liegenden kleineren Gewässer (Seen, Mühlteiche usw.) erfaßt sein. Während das Archivmaterial auch später noch gesichtet werden kann, ist bei der Aufnahme der Boote selbst Eile geboten, da der Schwund an hölzernen Wasserfahrzeugen sehr groß ist. So sind in einigen Fällen Boote, die 1979 im Niederreingebiet aufgenommen werden konnten, 1980 schon zerfallen oder vernichtet worden. Andere Boote wurden auf die Initiative des Forschungsteams hin bewahrt, z.T. dadurch, daß sie in Museen übernommen wurden. Dies macht deutlich, wie sehr die Zeit drängt, will man noch eine möglichst große Zahl solcher Fahrzeuge erfassen und die Arbeit auf eine breite Materialbasis stellen.



*Ein abgesunkenes Boot wird zur Vermessung vorbereitet.*

Der angesprochene Schwund ist auch die Ursache, daß mit der Inventarisierung, die für die gesamte Bundesrepublik Deutschland wünschenswert ist, im Stromgebiet des Rheins und innerhalb dessen am Niederrhein an der niederländischen Grenze bei Emmerich und Kleve begonnen wurde. Die Vermutungen bei Beginn der Arbeiten gingen nämlich dahin, daß der erhaltene Bestand in dem genannten Gebiet am geringsten sei und daß die Zahl der Boote und die Typenvielfalt umso größer sein werde, je weiter man in Richtung Süden vorstieße. Erkundigungen bei den Wasser- und Schiffsämtern über dort noch in Betrieb befindliche Fahrzeuge dieser Art legten die Vermutung nahe, gingen doch nur von der Wasser- und Schiffsamtsdirektion Südwest für die Ämter Offenburg und Freiburg positive Antworten ein.

Die Erfahrungen der beiden Jahre 1979 und 1980 haben die Erwartungen in dieser Richtung bestätigt, auch wenn man nun im Rückblick ein wenig differenzieren muß. Es kann nicht von einem kontinuierlichen »Nord-Süd-Gefälle« gesprochen werden.

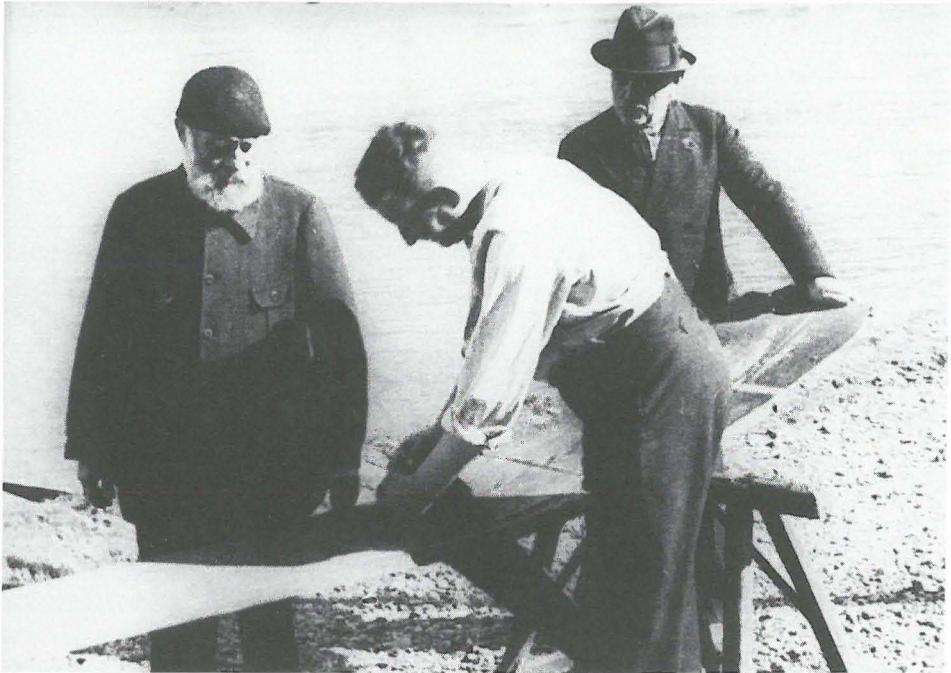
Am Niederrhein war die Zahl der erfaßten Boote im Raum zwischen Kleve/Emmerich und Duisburg durchaus höher als erwartet. Waren auf dem Rhein und den größeren Nebenflüssen wie Ruhr und Lippe solche Fahrzeuge nur noch in Einzelexemplaren aufzufinden, so hatten sie sich hier auf kleineren Gewässern nicht zuletzt durch ein recht großes Engagement von Freizeitanglern zahlreich erhalten.

Von Duisburg rheinaufwärts bis zur Mainmündung blieb die Ausbeute relativ gering, wenn auch glücklicherweise von vielen Bootstypen häufig das, wie es den Anschein hat, allerletzte Exemplar aufgenommen werden konnte.

Mit der Mainmündung aber wurde das Material sowohl rhein- als auch mainaufwärts nahezu schlagartig umfangreicher. Je weiter man in diesem Gebiet fortschreitet, desto mehr findet man vor. Auch scheint in diesem Bereich das Interesse an der Erhaltung dieser alten Fahrzeuge größer zu sein.



*Alte Fotos geben Aufschluß über den Bootsbau in früherer Zeit. Auf dem Bild wird auf einem Bootsbauplatz am Moselufer ein Seitenbord an den Bootsboden angepaßt.*



*Mit dem Fuchsschwanz wird der Bootsboden zugeschnitten.*

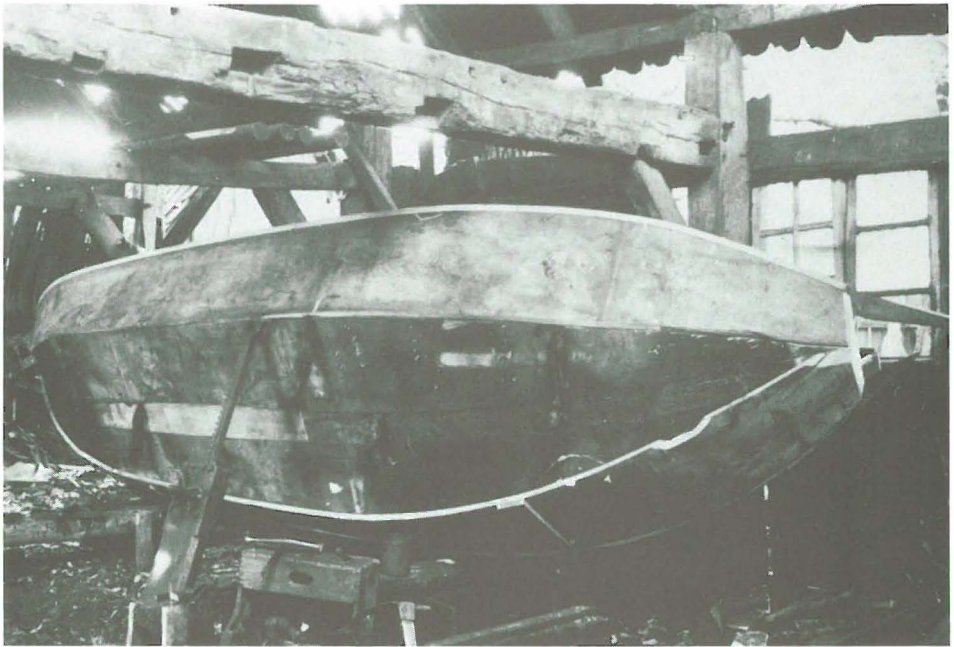
Wie weit sich dieser Trend bei weiterem Fortschreiten nach Süden in den beiden kommenden Jahren fortsetzen wird, bleibt abzuwarten. Die Zahl der dem Forschungsteam durch Hinweise aus diesem Raum schon jetzt bekannt gewordenen Boote läßt aber darauf schließen.<sup>10</sup>

Welche Ursachen Erhaltung oder Nichterhaltung in den verschiedenen Regionen haben, wird am Ende des Projektes sorgfältig analysiert werden müssen.

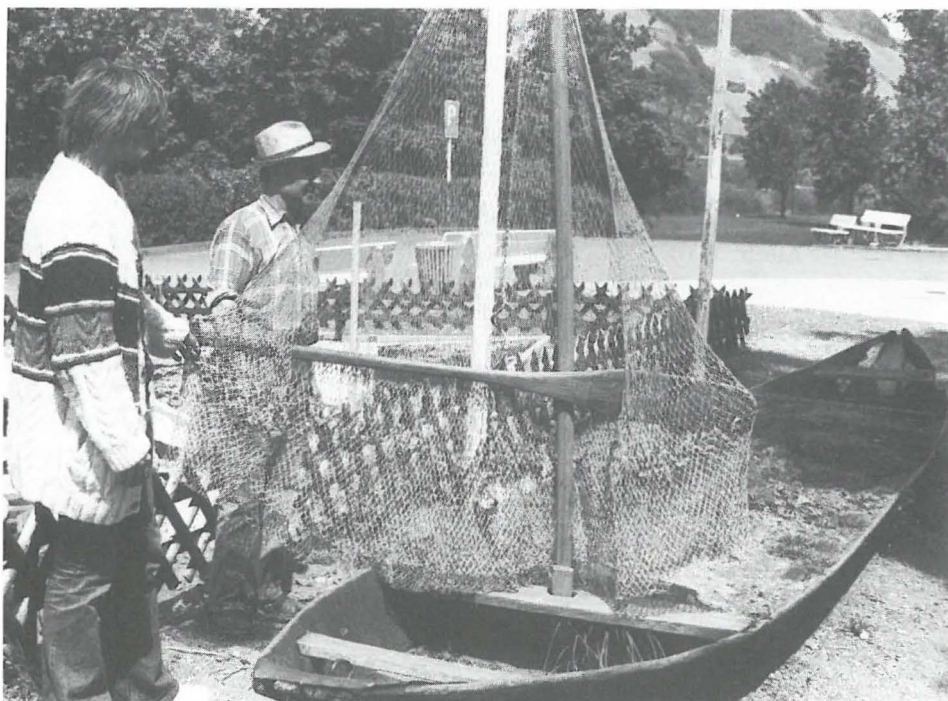
Wenn Detlev Ellmers in einem Vortrag zum Thema Schiffsarchäologie<sup>11</sup> dem Ethnologen für die Schiffsforschung die Aufgabe zuweist, »in Fragen der Schiffbautechnik oder der Verwendung von Schiffstypen und Geräten das volle Funktionsschema bereitstellen zu müssen«<sup>12</sup>, so wird in dieser Forderung deutlich, daß die alleinige fotografische und technisch-zeichnerische Dokumentation der hölzernen Wasserfahrzeuge nicht genügen kann.

Es ist wesentlich, genaue Kenntnisse über den Arbeitsablauf beim Bau eines Bootes zu gewinnen, angefangen von der Art der Auftragsvergabe über die Beschaffung der Baumaterialien bis zum fertigen Produkt und dessen Pflege bzw. Reparatur. Ferner muß man die Benennungen möglichst aller Einzelteile, Werkzeuge und Ausrüstungsgegenstände in Erfahrung bringen. Ebenso gilt es, die unterschiedlichen Zweckbestimmungen, Aktionsradien, die Besatzung, Ausrüstung und ihre Anwendung, Lebensdauer der Boote und Geräte und deren Bezeichnungen festzuhalten. Hierfür müssen alte Bootsbauer, die professionellen Benutzer der Boote wie Fischer, Fährleute und Schiffer, aber auch die nicht professionellen, befragt werden. Diese Befragung erfolgt anhand eines vierzehn Seiten langen Fragebogens.

Die ersten Aufarbeitungen des bisher zusammengetragenen Materials haben schon jetzt deutlich gemacht, daß z.B. durch die explorative Aufnahme der Wortschatz der Bootsbauer, Schiffer und Fischer in einem Maße dokumentiert werden kann, der weit über seine bisherige Aufzeichnung z.B. in den Mundartwörterbüchern hinausgeht. Bei der Arbeit mit dem Rheinischen Wörterbuch wurde auch offenbar, daß dort gegebene Worterklärungen zum Teil korrekturbedürftig sind.



*Früher war Dorsten an der Lippe ein Zentrum des Bootsbaus. Davon zeugen heute nur noch alte Aufnahmen. Im Bild ist ein fast fertiggestellter »Flieger« mit der Winde hochgedreht worden, damit die Nähte am Boden abgedichtet werden können.*



*Bei den Fischern an der Mosel diente der in die Mastbank eingesetzte Mast nicht nur zum Treideln, sondern das Wurfnetz wurde daran auch zum Trocknen aufgehängt und mit dem Handruder auseinandergespreizt.*



*Heute werden die Moselfähren nur noch mit dem Motor betrieben. Früher ließ man sie, an einer Kette befestigt, durch die Strömung treiben. Dabei wurde der Fährenmann mit einem Heckruder gesteuert.*

Kurz hingewiesen sei auch auf einen erfreulichen Nebeneffekt mehr oder weniger denkmalpflegerischer Art:

Durch die Suche nach diesen letzten Zeugen einer langen handwerklichen Tradition und die Gespräche mit den Gewährsleuten in der Landschaft scheint das Bewußtsein eines größeren Personenkreises für die Bedeutung dieser Dinge als kulturgeschichtlicher Zeugnisse geschärft worden zu sein. Die Tatsache, daß Museen, und zwar nicht nur solche mit größeren schiffahrtsgeschichtlichen Beständen, sondern auch kleinere Heimatmuseen, besonders erhaltenswerte Fahrzeuge, die nicht mehr in ihrem Originalzusammenhang verbleiben konnten, in ihre Sammlungen aufgenommen haben, wurde ja schon angesprochen.

Letztes Ziel des Unternehmens aber wird es sein, mit der Dokumentation dieser vorindustriellen Wasserfahrzeuge, die heute an dem Ende einer mehrtausendjährigen Entwicklung stehen, und mit der Befragung von Gewährsleuten in der Landschaft der zukünftigen Forschung entscheidendes Grundlagenmaterial an die Hand zu geben. Mit dessen Hilfe können viele Frage geklärt werden, welche die ältere Überlieferung aus sich heraus nicht beantworten kann: Ausgegrabene Bootsfragmente können zu ganzen Fahrzeugen ergänzt werden; man erhält Auskunft über deren Einsatzmöglichkeiten, Aktionsradien, Mannschaftsstärken, Lebensdauer usw. Analog kann bei der Auswertung von Schriftquellen und bildlichen Darstellungen verfahren werden.

So sind die Ergebnisse für eine Reihe unterschiedlicher Disziplinen relevant: die Archäologie, die Geschichte, die Volkskunde, die Kunstgeschichte, die Sprachwissenschaft.

Als Ergebnis der Zusammenarbeit mit allen diesen Disziplinen ist dann eine umfassende Darstellung der Geschichte der Binnenschifffahrt zu erhoffen, ganz in dem Sinne von Rudolphs Forderung nach maritim-kultureller Forschung.

#### Anmerkungen:

- 1 Siehe in dieser Ausgabe des Deutschen Schifffahrtsarchivs S. 194.
- 2 Helge Gerndt: Fliegender Holländer und Klabautermann. Göttingen 1971.
- 3 Hans Woede: Wimpel der Kurenkähne. Geschichte, Bedeutung, Brauchtum. (= Ostdeutsche Beiträge aus dem Göttinger Arbeitskreis, Bd. 32). Würzburg 1965.
- 4 Eine umfassende Bibliographie der deutschsprachigen volkswissenschaftlichen Arbeiten zur schiffahrtsbezogenen Kultur soll in einem der folgenden Bände des Deutschen Schifffahrtsarchivs vorgelegt werden.
- 5 Zitiert nach Wolfgang Rudolph: Ein Jahrhundert maritime Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 4, 1981, S. 193.
- 6 Eine Auswahlbibliographie findet sich bei Detlev Ellmers: Nautical Archaeology in Germany II. Second report with notes and bibliography on the latest finds in the Federal Republic. In: The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 1975, S. 335–343. – Eine umfassende Bibliographie soll auch hierfür in einem der nächsten Bände des Deutschen Schifffahrtsarchivs vorgelegt werden.
- 7 Wolfgang Rudolph: Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. (= Veröffentlichungen des Instituts für Deutsche Volkskunde, Bd. 41). Berlin 1966.
- 8 Ebda. S. 9.
- 9 Kurt Schwarz: Die Typenentwicklung des Rheinschiffs bis zum 19. Jahrhundert. Köln o.J.
- 10 Durch Hinweise und eigene Voruntersuchungen sind dem Forschungsteam schon heute ca. 50 Boote bekannt, die im nächsten Jahr vermessen werden müssen.
- 11 Detlev Ellmers: Schiffsarchäologie. In: Herbert Jankuhn und Reinhard Wenskus (Hrsg.): Geschichtswissenschaft und Archäologie. (= Vorträge und Forschungen XXII. Hrsgg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte). Sigmaringen 1979.
- 12 Ebda. S. 486.