

SCHLEPPKÄHNE

Die Lastesel der Binnenschifffahrt sterben aus

VON FRITZ W. ACHILLES

1 Vorbemerkung

Über 100 Jahre hat der antriebslose Frachtkahn, der sog. Schleppkahn (SK) oder kurz Kahn, den Hauptteil des Frachtverkehrs in der Binnenschifffahrt getragen. Weder die betriebstechnische noch navigatorische Ausstattung haben ihn aber je ins Licht des Interesses gerückt — war er doch kein »richtiges Schiff«, sondern eben nur ein (antriebsloser) »Kahn«.

Selten ist daher über seine schiffbaulichen Eigenheiten berichtet worden; allenfalls hat man die regional bedingte Typenvielfalt (Abmessungen) historisch verfolgt. Vor 20 Jahren gab es sie noch in großer Zahl, doch innerhalb weniger Jahre machten Schlepper und Kähne den rationeller einzusetzenden Selbstfahrern und Schubeinheiten Platz. In den größeren Binnenhäfen der Bundesrepublik findet man nur noch wenige, meist völlig heruntergewirtschaftete Kähne, die als Lagerschiffe dienen.¹

Der größte Teil der Schleppkähne wurde Anfang und Mitte der sechziger Jahre abgewrackt, der kleinere Teil, in der Regel nur die unter 40 Jahre alten Kähne², motorisiert, d. h. aus Kähnen wurden dann Selbstfahrer. Weniger noch fanden Einsatz als Schub- oder Koppelpverbandsleichter.³

Im östlichen Teil Deutschlands, in den Stromgebieten der Elbe, Oder und auf den märkischen Wasserstraßen, hat sich die Form der traditionellen Schleppschifffahrt länger erhalten, und damit blieb dort auch der Kahn als Schiffstyp bis in die achtziger Jahre bestehen.

Auf der Donau war zu dieser Zeit ebenfalls die Schleppschifffahrt noch üblich, wenngleich seit Ende der siebziger Jahre ein Rückgang zu verzeichnen ist zugunsten der Schubschifffahrt und des Betriebs mit Koppelpverbänden.

TABELLE 1
Bestand an Schleppkähnen in der Bundesrepublik Deutschland
(Nach: Binnenschifffahrt in Zahlen 1969, Duisburg)

Jahr	Anzahl	in Mio. t	% am Gesamtfrachtraum
1936 ¹	5 400	4,39	93,1
1950	3 470	2,50	83,8
1957	3 574	2,62	62,4
1960	3 501	2,60	54,1
1962	2 712	2,30	47,0
1965	2 058	1,74	34,9
1968	1 558	1,29	27,4

1 Deutsches Reich

Anm.: Mitte der sechziger Jahre gab es immerhin noch rd. 2000 Schleppkähne, der Tonnageanteil an der Gesamttonnage war jedoch auf ein Drittel gesunken. Seit Einführung der Schubschifffahrt werden Leichter und Schleppkähne statistisch nicht getrennt geführt, so daß Zahlenangaben aus späteren Jahren täuschen würden.

TABELLE 2

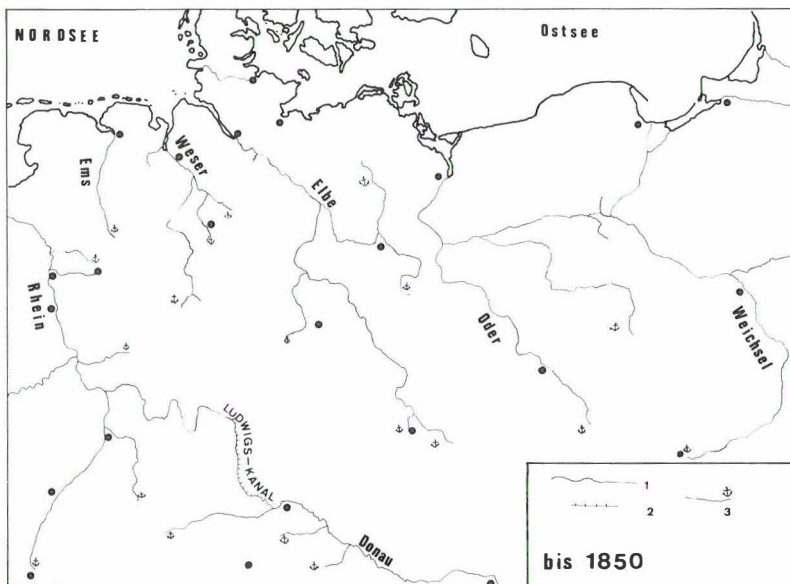
Binnenschiffe in der Bundesrepublik Deutschland 1963

(Nach: Weska 1965, Duisburg)

1963 beschleunigte sich der Rückgang der Schleppschiffahrt vehement. Auf den westdeutschen Kanälen, Weser und Elbe hatte die Verschiebung vom Kahn zum Selbstfahrer schon früher eingesetzt. Auf dem Rhein und der Donau legten die Kähne dagegen meist längere Frachtfahrten zurück, auch zog man dort überwiegend die Kähne mit sog. schleppenden Selbstfahrern. Dies mögen die Hauptgründe dafür gewesen sein, daß sich die Schleppschiffahrt auf diesen Flüssen etwas länger hielt als auf den geringer dimensionierten Wasserstraßen, wo nur kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden konnten, wo man häufige Schlepperwechsel vornehmen und vor allem Schleppgebühren zahlen mußte.

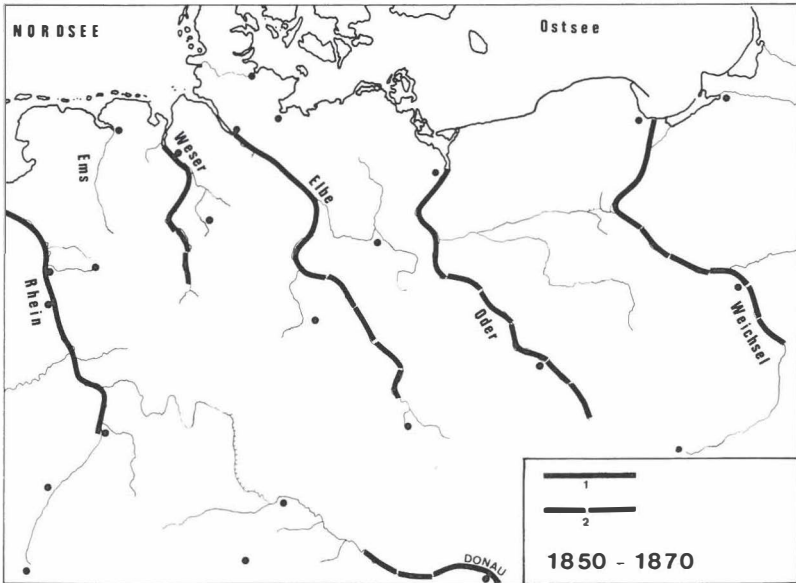
Die Binnenflotte der Bundesrepublik Deutschland 1963

Wasserstraßen	Güterschiffe				Schlepper und Schubboote	
	mit eigener		ohne eigene		Anzahl	PS
	Triebkraft					
Anzahl	t	Anzahl	t			
Rhein	1897	1417605	1155	1215983	433	175918
Westdt. Kanäle	1237	590304	366	291767	206	59682
Weser	573	317266	186	116 641	33	12525
Elbe	1537	676466	359	212737	49	14358
Donau	17	10541	125	94065	26	15945
Saarland	119	38380	59	18501	4	550
Insgesamt	5380	3050562	2250	1949694	751	278978

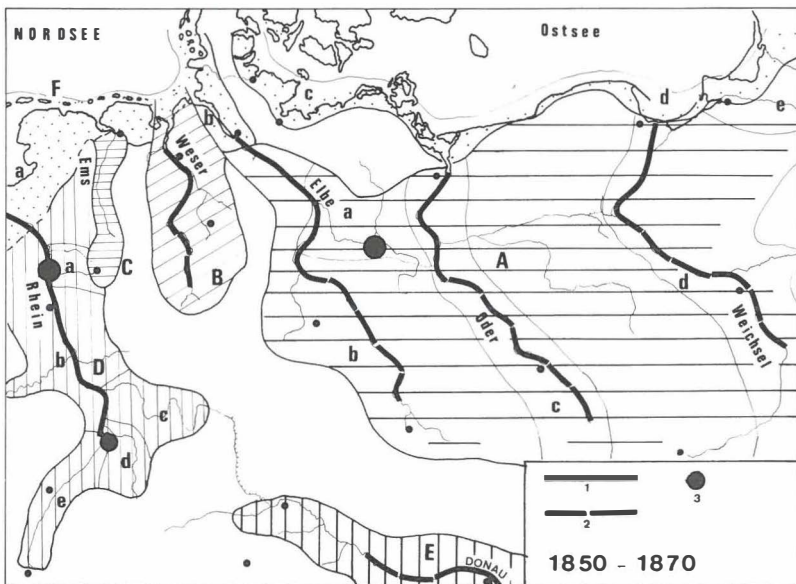


Karte 1 Wasserstraßen in Deutschland bis 1850.

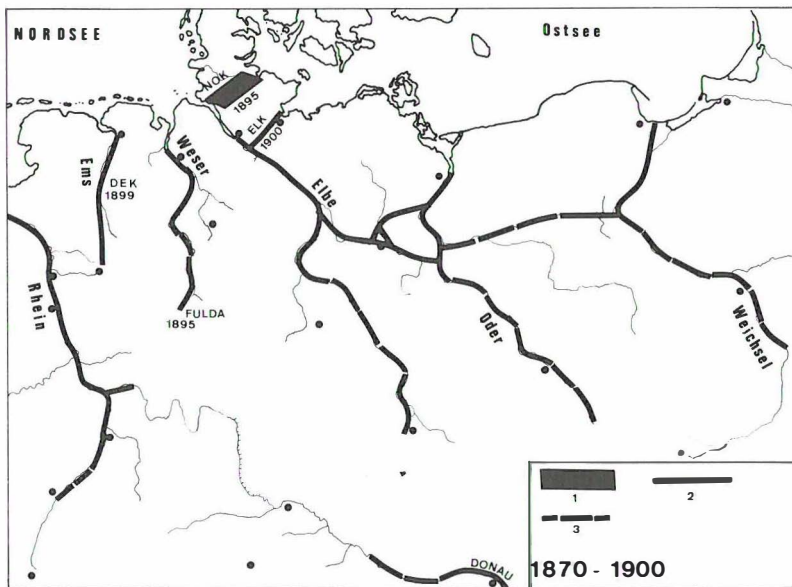
1 Flüsse; 2 Kanäle; 3 Grenze der Schifffahrt (Triedel-, Segelschiffahrt)



Karte 2 Wasserstraßen in Deutschland von 1850–1870. Beginn der Dampfschiffahrt und Schleppschiffahrt auf den größeren Wasserwegen (Schleppkahngrößen: > 500 t).
1 Flüsse; 2 Flüsse bedingt navigatorisch befahrbar (z. B. Einschränkungen während Sommertrockenheit)

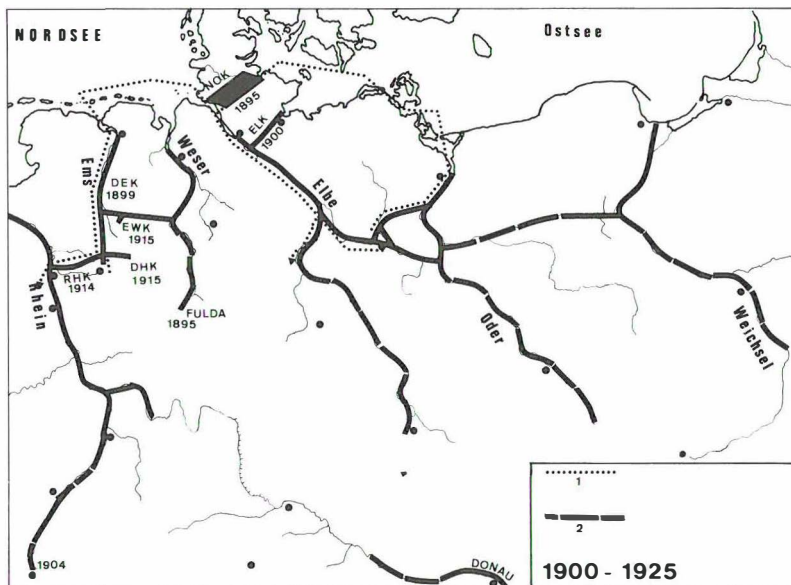


Karte 3 Wasserstraßen in Deutschland von 1850–1870, Gebiete spezieller Schiffstypen.
1, 2 siehe Legende Karte 2; 3 Zentren der Schifffahrt; A Gebiet ost-, mitteldt. Kahnstypen: Aa märkische Wasserstr., Ab Elbe, Ac Oder, Ad Weichsel, Ae Pregel, Memel; B Weserkahn-Typ (Weser, Aller, Fulda); C DEK-Typ; D Rhein-Typ: Da RHK-Typ, Db Rhein-Typ, Dc Main-Typ, Dd Neckar-Typ, De Oberrhein-Typ; E Donau-Typ; F Küstenschiffahrtstypen: Fa friesische, Fb Weser-, Elbe-, nordfriesische, Fc pommersche, mecklenb., Fd west-, ostpreuß. Typen



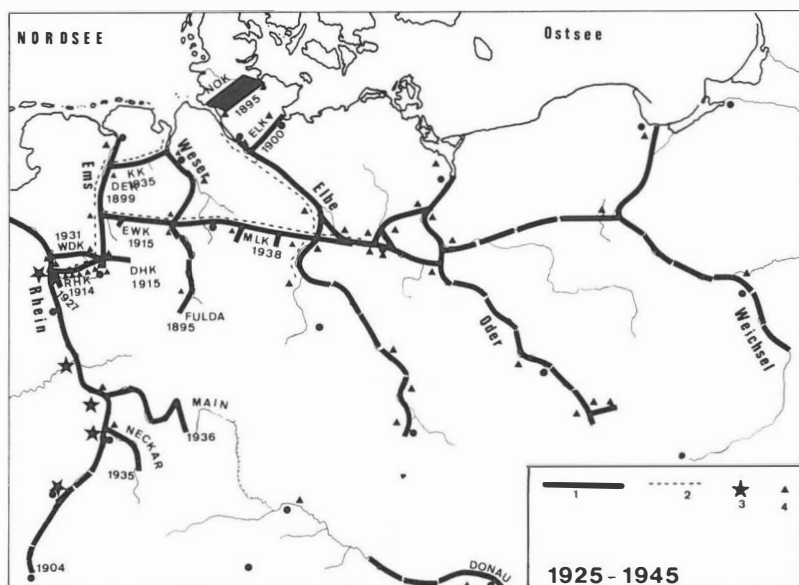
Karte 4 Wasserstraßen in Deutschland von 1870—1900.

1 Seeschiffahrtsstraße; 2 Wasserwege befahrbar für Kähne von mind. 500—700 t;
3 Befahrbarkeit navigatorisch eingeschränkt



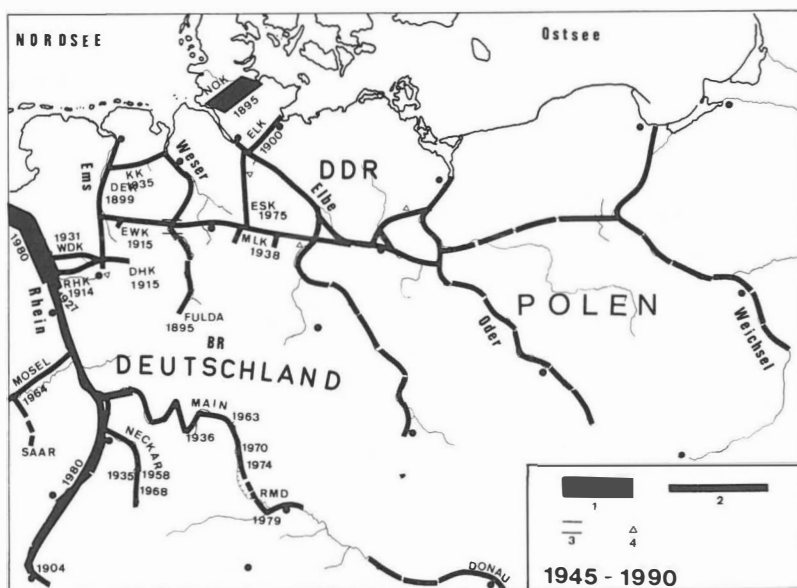
Karte 5 Wasserstraßen in Deutschland von 1900—1925.

1 »Hufeisenverkehr« mit Kümos über die Kanäle und über See vom Niederrhein nach Berlin (Elbe-Route, Oder-Route); 2 Navigation eingeschränkt



Karte 6 Wasserstraßen in Deutschland von 1925–1945.

1 Wasserstraßen für Kähne von mind. 500–700 t; 2 Wechselverkehr Rhein/Weser/Elbe; 3 zentrale Schlepper-Relaisstationen; 4 Schlepperrelaisstationen



Karte 7 Wasserstraßen in Deutschland von 1945–1990.

1 Seewasserstraße, Wasserstraße für Schubschiffe befahrbar; 2 moderne Großwasserstraße, Schiffe bis ca. 2 500 t, kleinere Seeschiffe; 3 Kanalbrücke; 4 Schiffsbewerk

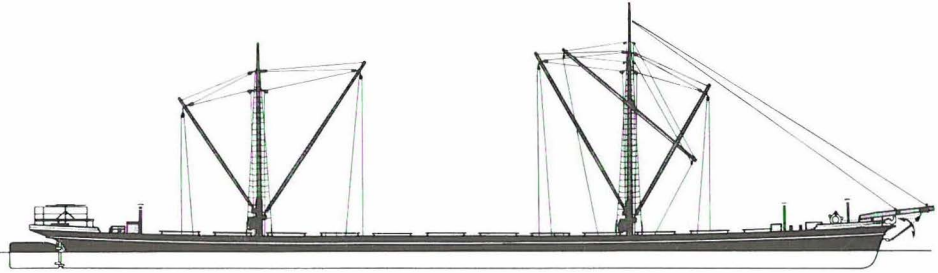


Abb. 1 *Der erste auf einer deutschen Werft erbaute eiserne Schleppkahn RHEINPREUSSEN, Baujahr 1843. (Hrsg.: Allg. Arbeitgeberverb. der Rheinsch., Duisburg)*
Der Schleppkahn der Firma Haniel wies noch deutliche Ähnlichkeiten mit Segelschiffstypen auf: Er besaß einen scharf geschnittenen Klipperbug, ein hölzernes Bugspriet, Masten mit Bäumen und Stengen. Bei der Bergfahrt wurden bei günstigen Windverhältnissen Hilfssegel gesetzt, um die Schleppfahrt zu erleichtern.

2 Geschichtliche Entwicklung

Der (eiserne) Schleppkahnstyp des Industriezeitalters besaß im getreidelten hölzernen Kahn nur bedingt einen Vorläufer. Wenn es die Schiffsverkehrsverhältnisse zuließen, nahm man früher die Strömung und den Wind als natürlichen Antrieb zu Hilfe: Die alten Kähne besaßen also fast immer Segeleinrichtungen und konnten daher durchaus auch als »Selbstfahrer« bezeichnet werden. (Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts hießen die Schleppkähne bezeichnenderweise auch noch »Segel-



Abb. 2 *Homberger Reede zur Zeit der Schleppschiffahrt. (Foto: Cramers Kunstanstalt, Dortmund)*
Am Homberger Rheinufer gegenüber den Duisburg-Ruhrorter Häfen lagen die bergwärts zu schleppenden Kähne und warteten auf die Zusammenstellung zu Schleppzügen. Dort ankerten auch zahlreiche Kranschiffe, an denen die Dampfboote Kohle bunkerten. Leere Kähne legten dicht am Ufer an (s. Vordergrund), der eigentliche Liegeplatz für leere Kähne befand sich jedoch gegenüber auf der rechten Rheinseite am »Schreckling«.

schiffe«. Selbst in Ladepapieren modernster Chemikalientanker spricht man sogar heute noch von »Versegeln«. Im unteren Strombereich wurde bergwärts gesegelt, da die verwilderten Stromauen nur unter großen Schwierigkeiten das Treideln zuließen. Talwärts bewegten Strömung und evtl. auch Wind den Frachtkahn: Aus dem von Pferden oder Menschen getreidelten Schiff wurde ein Selbstfahrer im worteigenen Sinne.

Die Einführung der Dampfkraft als Antrieb in der Mitte des 19. Jahrhunderts brachte jahrzehntelang noch nicht einen speziellen Schleppkahnstyp hervor. Die ersten Dampfer nahmen als »Express«-Schiffe nur hochwertigere Güter und Personen als »Ladung« an Bord. Auf den ersten Schleppreisen hatte man noch Segler im Anhang.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bauten die Werften eiserne Schleppkähne, die sowohl in technischer als auch betrieblicher Hinsicht eine neue Epoche der Schifffahrt einleiteten.⁴ Diese Epoche der Dampf-, später der Motor-Schleppschifffahrt reichte bis in die sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts. Rund 100 Jahre lang war also der Schleppkahn *der* Schiffstyp der Binnenschifffahrt schlechthin.

Während in der Zeit von 1850—1900 Binnenschiffe von den Werften quasi als Einzelstücke auf Helling gelegt wurden und daher auch ganz unterschiedliche Maße aufwiesen, begann man zu Anfang des 20. Jahrhunderts Schleppschiffe in Serie zu bauen. Nach dem 2. Weltkrieg setzte die Motorisierung der Binnenschiffsflotte ein. Die Rheinschiffstypen eigneten sich dafür besser als die anderer Stromgebiete.

Die in den späten fünfziger Jahren gebauten Kähne zeigten Besonderheiten: Sie waren bereits für den Einbau von Motoren vorgesehen worden (sie ähnelten quasi Motorschiffen ohne Motor).⁵

TABELLE 3
Schiffstypen von Schleppkähnen
(Nach: Weska 1965, Duisburg)

Schiffstypen und deren Abmessungen

Schiffstyp	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Tragfähigkeit t
Kähne in Westdeutschland im Verkehr				
Rheinschiffe	verschiedene Abmessungen bei Tragfähigkeiten bis 3500 t			
Rhein-Herne-Kanal-Kahn	80,00	9,50	2,50	1 350
Plauer-Maß-Kahn	65,00	8,00	2,00	745
Dortmund-Ems-Kanal-Kahn	67,00	8,20	2,50	950
Weser-Kahn	60,50	8,80	1,90	650
Kempenaar	50,00	6,60	2,50	620
Breslauer-Maß-Kahn	55,00	8,00	2,00	620
Groß-Saale-Maß-Kahn	52,00	6,35	2,00	450
Mainschiff	50,00	7,50	1,65	420
Saale-Maß-Kahn	51,00	6,00	1,75	380
Maasspitz	46,50	5,05	2,20	360
Neckarschiff	45,00	7,00	1,65	360
Peniche (Flamländer)	38,50	5,05	2,30	360
Berliner-Maß-Kahn	46,00	6,60	1,75	350
Groß-Finow-Maß-Kahn	41,00	5,10	1,75	270
Weser-Bock	42,12	6,58	1,35	250
Saarschiff	38,50	5,00	1,80	270
Finow-Maß-Kahn	40,00	4,60	1,75	240
Lahnschiff	34,00	5,20	1,90	220
Harener Pünte	26,00	5,70	1,75	180
Tjalk	25,00	5,00	1,80	140



Abb. 3 Mannheimer Reede »an der Neckarspitz«. (Foto: Hafen Mannheim)

Wie Duisburg-Ruhrort Zentrum der Schleppschiffahrt für Unter- und Mittelrhein, so war Mannheim Zentrum der Oberrheinschiffahrt. In Mannheim wurden generell die Schleppzüge aufgelöst, die Kähne löschten entweder in den Häfen Mannheims und Ludwigshafens oder fuhren weiter zu Berg bzw. waren für Neckarhäfen bestimmt. »An der Neckarspitz« sammelte man die leeren Kähne (s. Bildmitte) und stellte sie zu Talschleppzügen zusammen. Die linke Bildseite zeigt den Stromkai der BASF Ludwigshafen.

Abb. 4 Laderaum eines Rhein-Schleppkahns. (Foto: J. Pütz, Köln)

Das Auf- und Zudecken eines 80-m-Schiffes durch zwei Mann dauerte 3–5 Stunden, bei schlechten Wetter- und Lade- bzw. Löschbedingungen auch 5–6 Stunden. Es war schwere körperliche Arbeit, der man sich in den sechziger Jahren zunehmend entzog – der Schiffer ließ nicht mehr »zudecken«, wenn Massengüter geladen wurden und die Reisen nur wenige Tage dauerten (z. B. von Rotterdam zur Ruhr). Wegen der Beschädigungsgefahr wurden die (meist zentnerschweren) Scherstöcke herausgehoben und ins Gangbord gelegt. Beim Zudecken mußte dann zuerst der Scherstock wieder hereingehoben werden, es folgten die Merklinge, dann trug man die Luken vom Herfstapel zu zweit heran und legte sie auf die Merklinge. Der obere Träger mußte dabei rd. 4 m über dem leeren Laderaumboden auf dem nur 30 cm breiten Kappdeckel balancieren. Stürze und schwere Verletzungen waren daher nicht selten, vor allem im Winter, wenn die Decks vereist waren. – Die Aufteilung eines Kahnes in 8, 10 und mehr Laderäume bedeutete für die Löschfirma einen erheblichen Arbeitsmehraufwand – im Vergleich zum Einraumschiff. In jedem Raum mußten 2–3 Hafenarbeiter die Ladungsreste beitrimmen, damit die Greifer die Ladung herausbefördern konnten. Nach 1970 lehnten viele Firmen daher Massengutschiffe mit Raumunterteilung und hölzerner Strau (z. B. in der Erzfabrik Rotterdam–Duisburg) ab. Dies beschleunigte das »Aussterben« auch der größeren Schleppkähne auf dem Rhein.

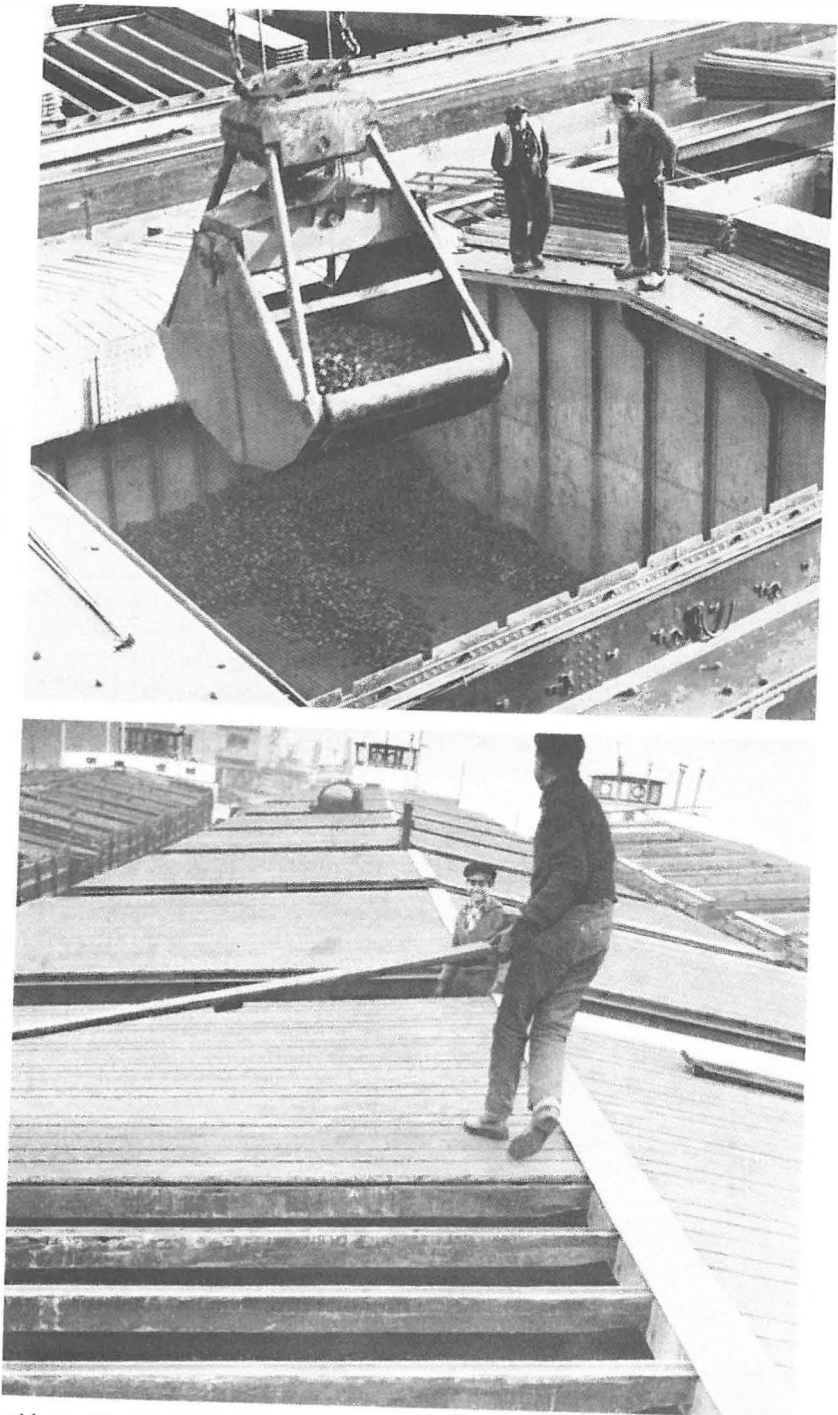


Abb. 5 Ein Rheinkahn wird »aufgedeckt«. (Foto: Pütz, Köln)
Gut sichtbar im Vordergrund: Merklinge und Scherstock aus Holz.

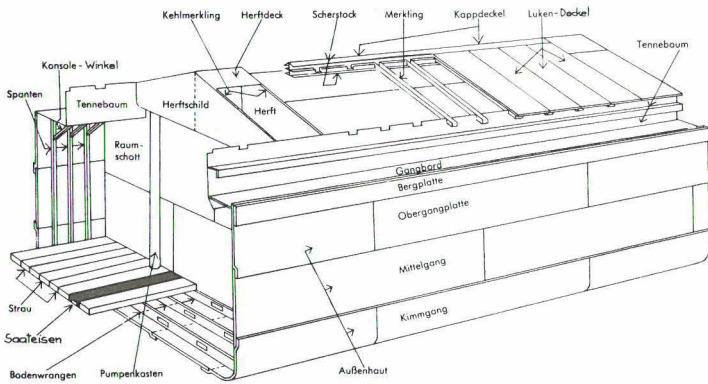


Abb. 6 Mittelschiffsektion eines älteren Rheinkahnes. (Nach: Vogel u. Hauser, Duisburg)
 Auch heute noch findet man das abgebildete Lukendach. Zunehmend geht man jedoch dazu über, das arbeits- und pflegeaufwendige Holzlukendach durch stählerne Schiebeluken zu ersetzen. Auch Aluminiumluken haben sich bewährt. Beim Umbau wird meist der Tennebaum erhöht und entsprechend verändert. — Neubauten erhalten meist einen Stahldoppelboden und mitunter auch doppelte Seiten (Doppelhüllenschiff). Generell werden alle Schubleichter heute so gebaut. Die Doppelhüllensbauweise erhöht die Festigkeit des Schiffes ungemein, auf Unterteilungen des Laderaumes kann daher ganz verzichtet werden. Für die Lade- und Löscharbeiten bedeutet dies eine beträchtliche Erleichterung.



Abb. 8 Schleppkahn auf der Talfahrt bei Rees am Rhein. (Foto: Verf., 1975)
 Nur noch selten sieht man eines der großen Lagerschiffe auf einer Schleppreise auf dem Rhein.

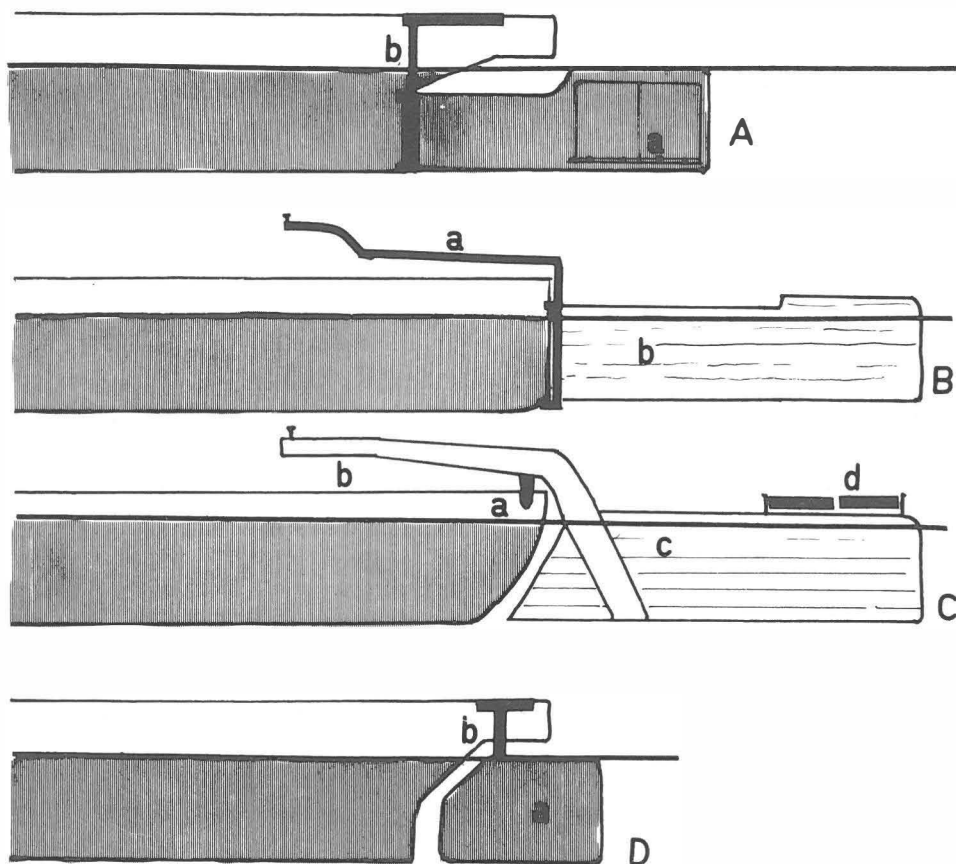


Abb. 7 Rudertypen von Schleppkähnen.
 A Rheinkahn (RHK, DEK-Typ): a Ruderblatt, variabel durch Schiebeteil; b Ruderquadrant –
 B Weserkahn (älterer Bautyp): a Holm; b Ruderblatt (Holz) – C Elbekahntyp, Oderkahn: a Ruder-
 zapfen; b Baum (Holz); c Ruderblatt (Holz); d Gegengewicht (bei Beladung) – D moderner Schlepp-
 kahn der 50er Jahre: a Balance-Ruder (auch als Mehrflächenruder); b Quadrant

3 Regionale Unterschiede

Bis in die 30er Jahre dieses Jahrhunderts waren die deutschen Stromgebiete noch voneinander weitgehend isoliert: Zurückgehend auf historische Grundlagen des Holzschiffbaus, entwickelten sich daher beim Bau von Eisenschiffen von 1850–1920 recht unterschiedliche Schiffstypen – sowohl was Abmessungen als auch konstruktive und betriebliche Besonderheiten angeht.

Beim Bau von eisernen Schleppkähnen berücksichtigte man folgende Kriterien:

1. Abmessungen der Wasserstraßen (insbesondere der Schleusen)
2. Hydrographische Besonderheiten der Wasserstraßen (starke Strömung, extrem flaches Fahrwasser usw.)
3. Traditionelle Bauformen bzw. traditionsgeprägte Forderungen der Abnehmer
4. Technisch machbare Fertigung (das technische Know-How der Werften war seinerzeit in den Stromgebieten recht unterschiedlich)



Abb. 9 Schrottreife Lagerschiffe im Hafen Mannheim 1980. (Foto: Verf.)

Eine trostlose Handvoll verwaarloster, kaum noch schwimmfähiger Schleppkähne bildet den Rest der einst größten Kahnflotte des Rheins, der Flotte der Fendel Schiffahrts AG in Mannheim. Die Kähne dienen seit 15–20 Jahren als schwimmende Lagerhäuser. Im Hintergrund links ein Weserkahn mit gleicher Funktion. — (Die Bremen-Mindener-Schiff. AG ging in der Fendel Schiff. AG auf. Ein Teil der Weserkähne wurde daher zu Lagerzwecken zu Hafenplätzen an Rhein, Main und Neckar verschleppt. Auch die Fendel Schiff. AG wurde aufgelöst und die Kähne in die Stinnes Reederei überführt. Die alten Schleppkähne zeigen noch die verblichenen Fendel-Reedereifarben Gelb-Rot-Gelb und ihre alte Nummerierung.)

Noch um 1930 konnte man die Typenvielfalt erkennen und von Mainschiffen, Neckarschiffen, Rheinkähnen, Elbkähnen, Oderkähnen, Kanalkähnen usw. sprechen. Ein rd. 800 t großer Elbkahn unterschied sich noch 1940 z. B. von einem gleich großen Rheinkahn konstruktiv so stark, daß Rheinreisen mit Elbkähnen nicht unternommen werden konnten.⁶

Erst mit dem Bau von Motorschiffen wurden diese Unterschiede allmählich egalisiert — obwohl man selbst in den sechziger Jahren z. B. noch »Elbe-Besonderheiten« bei modernen Schiffen erkennen konnte. Auch heute noch unterscheidet sich ein am Rhein gebautes Schiff von einem, das an Elbe, Oder, Weichsel oder Donau auf Stapel gelegt worden ist — die Details dürften allerdings nur für den Fahrenden oder Konstrukteur sichtbar sein —, von den unterschiedlichen Maßen einmal abgesehen.

Hier soll vor allem die Zeit von 1945 bis 1965 angesprochen werden, die Zeit, in der der Schleppkahn als Typ ausstarb bzw. nur in Reliktformen bis heute weiter existierte. Die starke regionale Typenvielfalt unter den Schleppkähnen hatte sich in der Nachkriegszeit aus folgenden Gründen verringert:

1. Der ökonomische Zwang zum großen Schiff (über 1000 t) ließ bereits in den fünfziger Jahren die kleineren Typen ins Hintertreffen geraten: Sie waren entweder motorisiert oder verschrottet worden.

2. Durch die politische Teilung Deutschlands hatte die Flotte Westdeutschlands viele Fahrzeuge aus den Stromgebieten der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen aufgenommen. So lange es ihnen noch möglich gewesen war, hatten die Partikuliere (Eigner) sich mit ihren Schiffen in den Westen abgesetzt.

Die Kähne fanden in der Kanalfahrt (Westdeutsche Kanäle) anfänglich eine lohnenswerte Beschäftigung. Frachtraum wurde damals dringend gesucht, da durch Kriegseinwirkungen ein großer Teil der Binnenflotte zerstört worden war. Auf dem Rhein kamen sie aus den geschilderten Gründen nicht zum Einsatz (s. Anmerkung 6). Nach und nach wurden auch in geringerem Umfang Umbauten — meist Veränderung des Laderaums — an den Kähnen vorgenommen, so daß sie in der Kanalschleppfahrt mit westdeutschen Kanalschiffen in etwa mithalten konnten. Schon nach wenigen Jahren waren sie aber heruntergewirtschaftet⁷, die Schiffer bekamen keine Besat-

zungen mehr, und nach Aufliegezeiten von vielen Monaten — oft Jahren — wurden die Kähne dann von den Eignern an Verschrottungsunternehmen verkauft.⁸

Auch Schlepper von Oder und Elbe waren auf ähnlichen Wegen wie die Kähne zum Rhein gelangt. Einige Jahre sah man Seiten- und sogar Heckrad-Schlepper von der Elbe und Oder auf dem Rhein. Generell waren diese Boote aber mit schwächeren Dampfmaschinen als die Rheindampfer ausgerüstet. Sie vermochten im Schnitt kaum die Hälfte des Schleppegutes eines Rheinschleppers zu ziehen, und man nahm sie daher auch schon nach kurzer Zeit wieder aus dem Verkehr.⁹

3. Das Bestreben, Rundfahrt-Schiffe zu bauen, die auf allen westdeutschen Wasserstraßen zum Einsatz kommen konnten, verringerte die Typenunterschiede zwischen Rhein- und Kanalschiffen. Das 67-m-Schiff war gleichermaßen Rhein- und Kanalschiff. Der 80-m-Kahn konnte nur die Ruhrgebietskanäle befahren und war daher eher Rhein- als Kanalschiff.¹⁰

In den letzten 15 Jahren der Existenz des Schleppekahnes in der Bundesrepublik kann man zusammenfassend folgende Funktionaltypen in Deutschland (BRD) auführen: reine Kanal-kähne; Rundfahrtkähne: Wechsel Kanäle/Rhein; RHK-Kähne: Wechsel RHK (WDK)/Rhein; Rheinkähne: Rhein- und Nebenwasserstraßen; Weserkähne: Weser (Oberweser) und westdt. Kanäle; ehemalige Elbe-, Oderkähne: westdt. Kanäle; (sowie: Elbkähne: im Transitverkehr nach Berlin — von Hamburg aus; Donaukähne: ab Regensburg donautalwärts).

4 Kahnschiffstypen 1945—1965

4.1 Rhein

Auf dem schleusenfreien Rhein beschränkten keinerlei Wasserbauwerke die Schiffsabmessungen; trotz allem entwickelten sich nach etwa 1920 Standardmaße. So läßt sich z. B. unterscheiden:

Abmessungen: RHK-Typ, 80 m lang, 1350 t; Rheinkahn 95 m, 11,50 m breit, 1900 t; großer Rheinkahn 110 m lang, 12,50 m breit, 3000 t.

Boden: Stahl, runde Kimm.

Ruder: Ruderblatt am Ruderschaft, selten: Mehrflächenruder, Balanceruder (nur bei später gebauten Typen bzw. nach Umbau).

Haspel: stehend, Zahnradübertragung auf Ruderquadrant.

Wohnung: Deckshäuser (meist) vorn und achtern »Roof«, Unterdeckswohnung vorn und achtern, Fließwasser, Spülabort.

Laderaum: Unterteilung durch Eisenschotts in 8—12 Räume (seltener 4—6).

Lukendach: Tennebaum, Scherstöcke, Merklinge, Holzlukendeckel (vgl. Abb. 6); nur die großen Kähne (Erzschiffe) besaßen auf dem Rhein generell kein Lukendach.

Anker: 2 Buganker: 1 Stockanker, 1 Klippanker (Notanker), 1 Spill (Motorspill); 2 Heckanker: Stock- oder (und) Klippanker, 2 Spills (Motorspills).

Schiffsform: meist gut »gefegt«, spitzer Bug, schlankes Heck, alle Kähne mit schwachem Sprung, einige Serientypen mit »Knick«-Sprung, recht gute »Schlepp«-Schiffe, gute Einzelfahrer (am langen Strang).

(Gegen Ende der Schleppekahnära wurde auf vielen Kähnen das reparaturanfällige Lukendach aus Holz entfernt und die Kähne fuhrten »offen«.)

4.2 Rhein-Nebenflüsse

In der Nachkriegszeit waren die traditionellen Schiffsabmessungen (s. Tabelle 3) auf Main, Neckar, Lahn usw. nicht mehr bestimmend: Die noch vor der Entstehung der modernen Wasserstraßen Main und Neckar üblichen Kahntypen lebten allenfalls fort in einigen älteren, aus Kähnen entstandenen Motorschiffen oder in Kies- und Sandkähnen, die nur noch regional in der Kiesfahrt eingesetzt wurden (z. T. sogar heute noch). Generell lassen sich eiserne Neckar- und Mainkähne als Rheinkahn-Typen »en miniature« bezeichnen.

Abmessungen: Die Abmessungen der Neckar- und Mainkähne (s. Tabelle) erlaubten nur Tragfähigkeiten von 300—400 t. Bei späterer Motorisierung erwies sich vor allem der geringe

max. Tiefgang von nur 1,65 m als recht unökonomisch. Als Frachtfahrer auf den westdeutschen Wasserstraßen konnten sich die zu Selbstfahrern umgebauten Schiffe nicht lange halten (nur bis etwa 1970).

Boden: Stahl, runde Kimm.

Ruder: Ruderblatt am Ruderschaft.

Haspel: stehend (früher liegend), Ruderquadrant.

Wohnung: vorn: nur unter Deck (1 Mann); achtern: Roof, Fließwasser, Spülabort (nicht immer).

Anker: meist nur Stockanker, jeweils 1 Anker vorn und achtern, handbetriebene Ankerspills.

Laderaum: unterteilt durch Schotts, Lukendach wie auf Rheinkähnen (als Kies- und Sandschiffe immer offen).

Schiffsform: wie Rheinschiffe (Nachkriegszeit).

Schleppschiffahrt auf der Lahn gab es nach dem 2. Weltkrieg nicht mehr. Die Lahnflotte der Rhenus (und einiger Privateigner) belief sich auf einige wenige Dutzend Motorkähne. Es waren nach den Schleusenmaßen gebaute Schiffe, völlig, mit rundem Bug; sie ähnelten etwas den Peniche-Typen.¹¹ Die Mosel wurde erst Großschiffahrtsstraße, als sich die Schleppschiffahrt dem Ende zuneigte. Regional eigenständige Kahntypen haben sich dort daher nicht entwickeln können.

4.3 Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Der RHK-Typ war bis zuletzt der wirtschaftlichste: Nicht wenige Schleppkähne wurden motorisiert. Sie trugen dann etwa 1 250 t. Die Maße der RHK-Schleusen waren bestimmend für den Standardtyp Westeuropas, das sog. Europaschiff.¹²

Die Schiffsdetails (s. o.) entsprechen denen der Rheinschiffe — mit dem Unterschied, daß man bei der Konstruktion auf die Durchfahrtshöhen unter Kanalbrücken Rücksicht nehmen mußte.

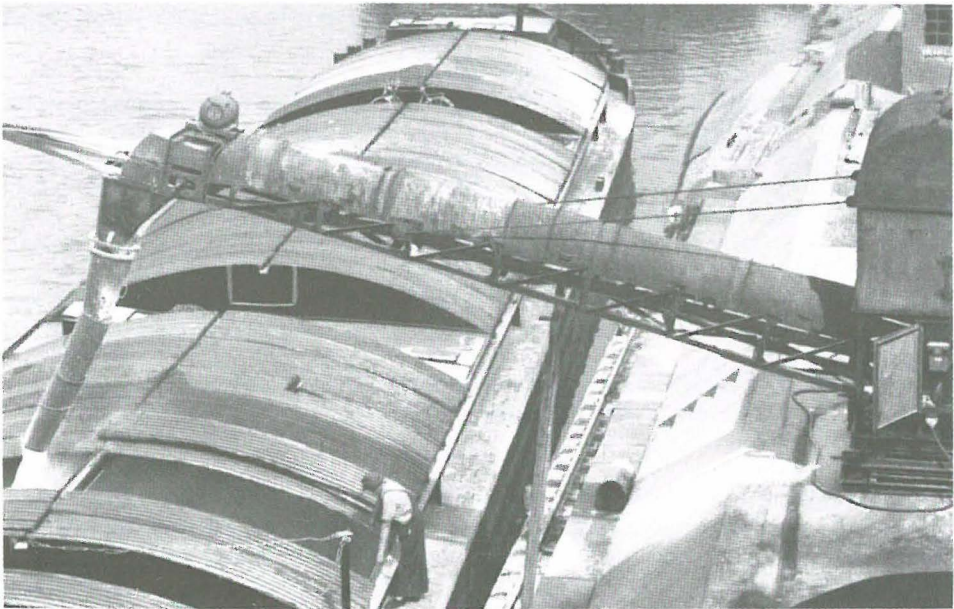


Abb. 10 Kaliverladung im Hafen Hildesheim. (Foto: Hafen Hildesheim)
Im Vordergrund wird ein Kahn mit Kali beladen. Die Wellblechlukenabdeckung ist der der Weserkähne ähnlich (vgl. demgegenüber das Lukendach von Rheinkähnen, Abb. 5, 6).



Abb. 11 Schleppkähne im Mittellandkanal »vor Eis«. (Foto: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster)

Für die Kanalschleppschiffahrt bedeutete Eisgang im Kanal ein großes Hindernis — weniger wegen der Fahrt an sich, sondern der Schwierigkeiten beim Anlegen. Über die zusammengeschobenen Schollen konnten die Besatzungen nicht im Beiboot an Land gelangen, um die Kähne zu vertäuen. Im östlichen Mittellandkanal setzte die Eissperre zuerst ein und dauerte nicht selten einige Wochen. Im Vordergrund zwei typische — aus dem Elbegebiet stammende — Kähne. Während der linke Kahn (Reederei Hansa, Transport- und Handelsgesellschaft, Hannover) schon weitgehend den Erfordernissen der westdeutschen Wasserstraßen angepaßt ist (aber noch unzureichende Wohnungen hat), zeigt der rechte Kahn eines Privatschiffers (bis auf das fehlende Lukendach) noch unverändert die Eigenheiten der Elbetypen. Charakteristisch auch das auf der Elbe gebräuchliche große schmale Beiboot. Vor den beiden Kähnen ein kleiner Selbstfahrertyp von der Elbe, davor zwei Kähne von der Weser.

Roof und Steuerhaus (versenkbar) waren entsprechend niedrig gebaut. Als Hauptanker diente, auch wenn er sich wegen des Auf- und Abbaus des Ankerdavis im Kanal als unhandlich erwies, meist ein Stockanker. Obwohl die Mehrzahl der Kähne in den zwanziger und dreißiger Jahren gebaut wurden, besaßen sie fast immer ein hölzernes Lukendach (s. Abb, 31).

4.4 Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Die Kanalflotte des Dortmund-Ems-Kanals, bis zur Eröffnung des RHK (1914) ja eine völlig isolierte Wasserstraße, war für die speziellen Anforderungen des Kanalverkehrs von nur wenigen Reedereien — vor allem der WTAG, Lehnkering, S & B — aufgebaut worden. Kohletransport vom östlichen Revier (Herne) nach Emden, Erzeinfuhr via Emden nach Dortmund bildeten die Hauptaufgaben. Die Kanalkähne der ersten Bauphase (um 1900) fielen durch ihre Plumpheit und die im Vergleich zu Rheinkähnen unzureichenden technischen Einrichtungen auf.¹³ Später ent-



Abb. 12 Bauxitverladung im Hafen Emden. (Foto: WTAG)

Die DEK-Kähne luden in Emden nicht nur Eisenerz für die Dortmunder Hütten (Westfalenhütte, Union und Phönix-Hörde), sondern auch Bauxit für das Aluminiumwerk (VAW) »Lippewerk« in Lünen. Diese Ladung zählte zu den unbeliebtesten für die Schiffsleute – bei Trockenheit staubte sie ungemein, bei Nässe lag der Staub als roter Schmierfilm auf Deck. Das Laden längsseits Seeschiff mit Kranbrücken war die damals übliche Umschlagsmethode. Das Liberty-Typschiff THALASSOPOROS gibt einen guten Maßstab zum 67-m-Kahn »WTAG 14« ab.

standen größere Serien von Kähnen, die bis in die sechziger Jahre Massengüter von Emden nach Dortmund beförderten.¹⁴

Abmessungen: Die Abmessungen wurden durch die Schleusenmaße vorgegeben (sowie durch den Trog des Schiffshebewerkes in Waltrop/Henrichenburg). Der Tiefgang der Kanal-kähne betrug bis zum Ausbau des DEK Anfang der sechziger Jahre max. 2 m. Entsprechend flachbordig waren auch die älteren Kähne gebaut (2–2,30 m Seitenhöhe, Bordwand).

Boden: Stahl, runde Kimm.¹⁵

Ruder: Ruderblatt am Ruderschaft. (s. Abb. 7)

Haspel: eiserner Holm und Haspel (Seilzug), bis in die fünfziger Jahre auch liegendes Haspel, überwiegend später aber stehendes Haspel mit Zahnradübertragung (Ritzel) auf Ruderquadrant.

Wohnung: unter Deck vorn und achtern oder kleine Küchen-Roof (oft Holz) auf dem Achterdeck, vorn meist keine Aufbauten an Deck (evtl. nur Abort), fließend Wasser und Spülklosett später allgemein üblich (nur an Deck).

Anker: meist leichte Klippanker, überwiegend nur 1 Anker am Bug, achtern Klippanker mit Achterankerdrähten und Ketten, leichte Ankerspills (Handbetrieb).

Laderaum: meist durch Eisenschotts in 8 Räume unterteilt, Holzlukendach oder auch ohne Lukendach, schwere Straudielen (Erzschiffel).

Schiffsform: ältere Typen: vorn völlig, achtern spitz zulaufend, gerader Steven. Achterdeck überfallend, Heck schlank gefegt und geschnitten, gut zu steuernde Schleppkähne. Schiffsarbeit vergleichsweise wenig arbeitsaufwendig (offene Räume, kaum Aufbauten, selten Benutzung der Anker).¹⁶

4.5 Weser

Die Weserkähne unterschieden sich in vielerlei Hinsicht beträchtlich von den übrigen Kahntypen. Man sah sie nicht nur auf der Weser, sondern auch recht häufig auf dem MLK und im Ruhrgebiet, aber nur recht selten in der Emdenfahrt und auf dem Rhein.

Abmessungen: Die Abmessungen der Kähne wurden durch die heute veralteten Schleusen an der Oberweser und Fulda bestimmt.

Boden: Stahl, bei älteren Kähnen auch Holz.

Ruder: langes Ruderblatt (Holz) am Ruderschaft (s. Abb. 7).

Haspel: bei älteren Kähnen eiserner Ruderholm, Haspel mit Seilzug, später Ritzel auf Ruderquadrant.

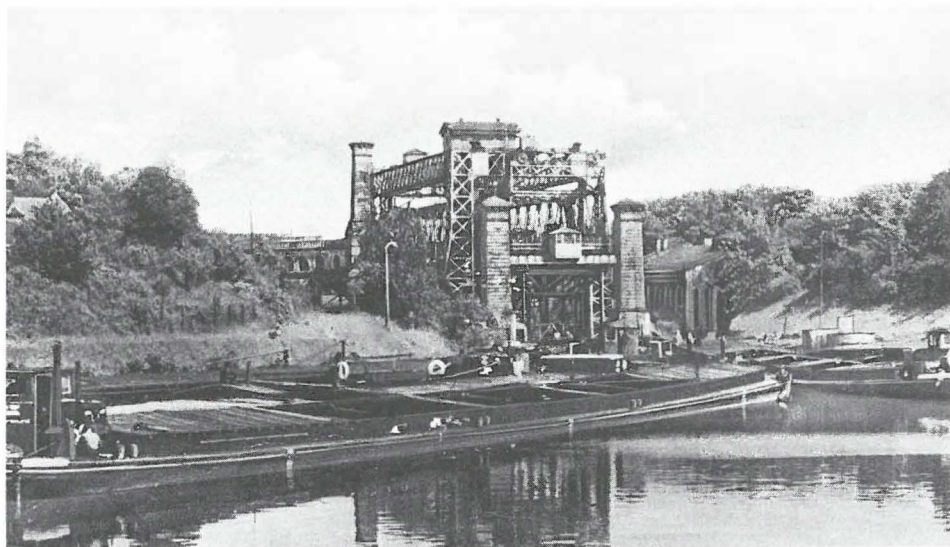


Abb. 13 Das alte Schiffshebewerk in Waltrop/Henrichenburg zur Zeit der Schleppschiffahrt. (Foto: Teschner, Castrop-Rauxel)

Vor der Eröffnung des sog. Neuen Hebewerkes kam es bei Ober- und Unterwasser oft zu Schiffsstaus. Mitte der fünfziger Jahre mußten die Kähne mitunter einen bis zwei Tage warten, bis sie »an der Reihe« waren. Im Vordergrund typische DEK-Kähne (der WTAG), mit Erz für Dortmund beladen.



Abb. 14 Massengutumschlag im Hafen Emden am Erz kai. (Foto: Schöningh & Co, Lübeck)
 In den fünfziger Jahren herrschte am Erz- und Kohlenkai noch reges Leben. 5 000–15 000-t-Seedampfer brachten Erz oder luden Ruhrkohle bzw. Koks. Die Schleppkähne (mit max. 750 t beladen) gingen längsseits Seeschiff und wurden von Kranbrücken bedient. Im Bild ein Weserkahn und ein DEK-Kahn (S & B 31, ein Schiff der Emdener Firma Schulte & Bruns, eine Firma, die zusammen mit den Reedereien WTAG und Lehnkering maßgeblich am Transport von Massengütern beteiligt war).



Abb. 15 Koppelverband im Hafen Dortmund 1980. (Foto: Verf.)
 Links der Kahn, rechts das Motorschiff im Dortmunder Hafenbecken A (Unionhafen); im Hintergrund das Sinterwerk der Dortmunder Stahlwerke Hoesch/Estel.

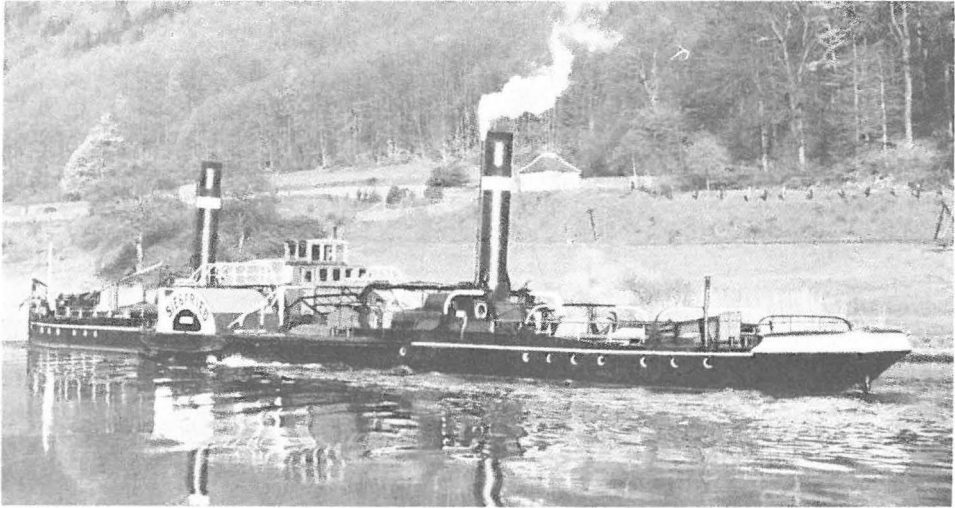


Abb. 16 Radschlepper auf der Weser. (Foto: BMSAG)

Nicht nur auf Rhein, Elbe und Oder, sondern auch auf der vergleichsweise schmalen Weser waren noch nach dem 2. Weltkrieg Radschlepper im Einsatz. Die »Räderboote« bewährten sich wegen ihres geringen Tiefgangs auch bei Niedrigwasser, sie waren daher auf der Oberweser seinerzeit überhaupt die einzigen Schleppboote, die man ganzjährig einsetzen konnte. Wegen der ungünstigen Betriebskosten konnten sie sich jedoch nicht mehr lange halten.

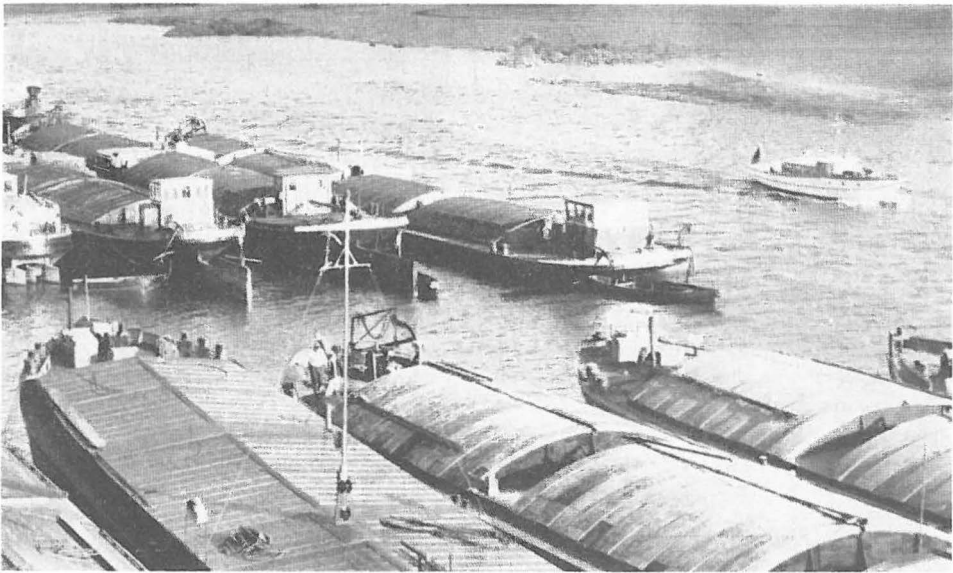


Abb. 17 Weserschiffe am Tiefer in Bremen. (Foto: Hafen Bremen)

Das rechte Flussufer an der Stadtseite galt seit altersher als Liegeplatz der Binnenschiffe (bis heute). Zur Zeit der Schleppschiffahrt wurde hier die Schleppreise beendet, die Kähne warteten entweder nach dem Laden auf die Bergfahrt oder das Verholen zu einem der Seehafenbecken.



Abb. 18 Schleppkähne auf Berliner Wasserstraßen um 1950.
Die kleineren Schleppkähne wurden bei gemächlicher Schleppfahrt direkt per Hand gesteuert.

Wohnung: Mittschiffs stand ein Deckshaus für Schiffer und Besatzung (jede Partei bewohnte eine Hälfte). Die Weserschiffe sind bis heute die einzigen Typen, bei denen eine Mittschiffswohnung für die gesamte Besatzung üblich war. (Später — nach 1950 — wurde jedoch bei Neubauten von dieser Bauweise abgegangen; die neueren Kähne wurden wie alle Binnenschiffe mit Wohnungen vorn und achtern ausgestattet.)

Anker: Stockanker vorn und achtern.

Laderaum: auch hier eine besonders auffällige Besonderheit: Über dem flachen Schiffsrumpf wölbte sich ein hohes Wellblechklendach.¹⁷ Meist war der Laderaum nur in wenige Abteilungen unterteilt.

Schiffsform: vorn und achtern schlank geschnitten (strömungsgünstig), kein Sprung, Schiffseiten unten etwas nach innen einfallend. Vorne am Bug (im Steven) meist ein Roll-Rad für das Einlegen kurzer Schleppstränge. Die Weserkähne steuerten recht gut — auch im Kanal —, sie reagierten infolge des langen Ruderblattes direkt auf Rudergeben. Da sie meist einen deutlich geringeren Tiefgang hatten als die DEK-Kähne, liefen sie bei Fahrten auf den Kanälen nicht aus dem Ruder und steuerten auch bei Begegnungen einen sicheren Kurs.

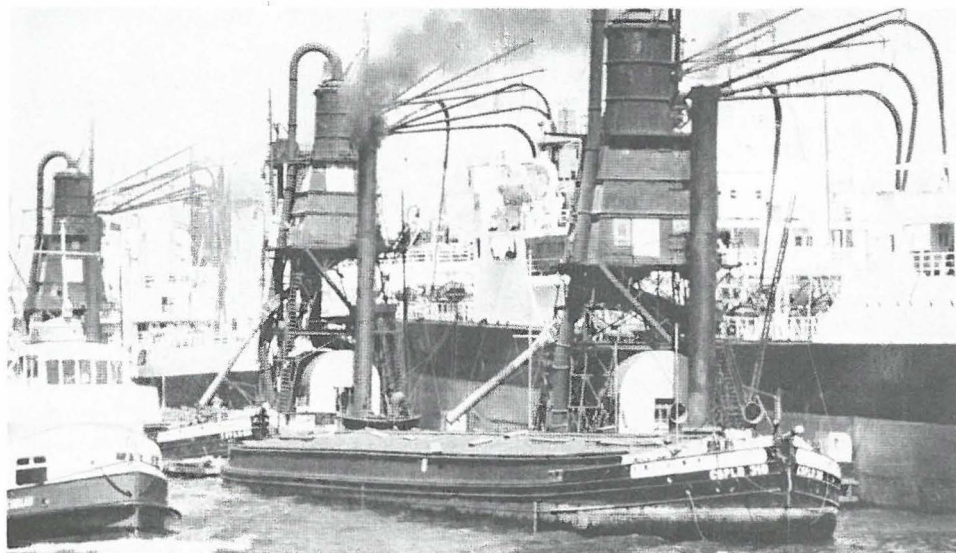


Abb. 19 Schleppkahn im Hamburger Hafen (um 1955). (Foto: Hafen Hamburg)
 Im Bild laden Schleppkähne aus der ČSSR Getreide mittels dampfgetriebener Sauger. Der Umschlag Seeschiff/Binnenschiff ist auch heute noch recht häufig anzutreffen.

4.6 Elbe, Oder, märkische Wasserstraßen

Die Kähne aus Mittel- und Ostdeutschland konnte man von denen des Rheins (Kanäle) und der Weser gut unterscheiden. Alles in allem waren sie in schiffbaulicher und auch betriebstechnischer und navigatorischer Hinsicht unvollkommener als die vorgenannten. In ihrer Ursprungsform ließen sie sich weder auf den Kanälen noch dem Rhein im Dauereinsatz verwenden.

Abmessungen: Die märkischen Wasserstraßen zählen zu den ältesten in Deutschland. Entsprechend vielfältig waren die nach den alten Schleusenmaßen erbauten Kahntypen. Oft unterschieden sich die Kähne nur um wenige Meter in Länge und Breite (vgl. Tab. 3).

Die auf der Elbe gebräuchlichen Kähne zählten zu den größten Typschiffen Mittel- und Ostdeutschlands. Der Plauer-Maß-Kahn (s. Tabelle 3) trug z. B. rd. 740 t. In geringerer Zahl gab es auch noch größere (breitere) Elbkähne, die nur auf dem Fluß selbst einzusetzen waren.

Der typische Oderkahn beförderte dagegen nur max. 620 t. Alle Kahntypen zeigten gemeinsame Besonderheiten.

Boden: überwiegend Holz, eckige Kimm.

Ruder: ausschließlich Schweberuder (»Hackebeilruder«): Das recht lange hölzerne Ruderblatt schwamm frei auf und war nur durch einen Zapfen am (schräg nach unten laufenden) Hecksteven im Balancezustand aufgehängt (s. Abb. 7). Bei beladenem Schiff wurde die durch den verstärkten Auftrieb bedingte Schräglage durch Eisenbarrenzuladung am Ruderende verhindert (s. Abb. 7). Bei sehr kleinen Schiffen konnte der Ruderbaum (Holm) evtl. heruntergedrückt und das Ruderblatt dann als Schaufelruder wirksam werden. Bei den einige Hundert t tragenden Frachtkähnen des 19. und 20. Jahrhunderts war dies allerdings wohl nicht mehr möglich.

Der vordere Teil des langen Ruderblattes wirkte quasi als Konterruderfläche, das außerordentlich lange und schwere Ruderblatt ließ sich daher ohne Mühe von Bord zu Bord bewegen. Trotz seiner Plumpheit erwies sich das »Hackebeilruder« in der Schleppschiffahrt im Vergleich zu anderen als das in der Wirkung effektivste und vor allem als das am leichtesten zu bedienende. Bei kleineren Typen wurde der hölzerne Ruderbaum per Hand bedient, bei größeren hatte man eine recht einfach konstruierte Form des Seilzugs mit stehendem Haspel entwickelt. Beides war

leicht zu entfernen und das Ruder wurde dann ausschließlich per Hand bewegt, z. B. wenn ein Kahn sich nur von der Strömung talwärts treiben ließ, was häufig vorkam.

Haspel: meist hölzerner Ruderbaum (Holz) mit stehendem Haspel und Seilzug.

Wohnung: vorn unter Deck, achtern ebenfalls unter Deck (Halbdeck). Keine Deckshäuser wie bei Rheinschiffen.

Anker: ausschließlich Dragen vorn und achtern, keine Ankerklüsen, meist nur Ankerdrähte, vergleichsweise recht primitive Ankerspills.

Laderaum: Nur wenige Laderäume, kein Tennebaum, keine Gangborde (!), hohes spitzgiebeliges (an ein Sparrendach erinnerndes) Lukendach: breiter, schwerer Scherstock, Stützscherstöcke, in Schiffslängsrichtung liegende schmale Holzluken (in Sparrenform), daher auch »Tausenddecker« genannt. Für den Massengutverkehr erwies sich diese Form des Lukendaches als die ungünstigste, außerdem war das Auf- und Zudecken dieser Kähne im Vergleich zu anderen Kahntypen (Weser, Kanäle) um ein Vielfaches langwieriger und aufwendiger.¹⁸

Bei den Elbkahn-Typen jüngerer Baudatums hatte man bereits eine Angleichung an die Kahntypen Westdeutschlands durchgeführt: Sie besaßen Gangborde, einen eisernen Tennebaum und breite Holzlukendeckel (vgl. z. B. Abb. 19). Die Elbschleppkähne, die nach 1960 gebaut wurden und heute noch auf der Elbe in Fahrt sind (ČSSR, DDR), unterscheiden sich nur noch in geringfügigen Details von den Rhein- und Kanalkähnen geschilderter Art.

Schiffsform: insgesamt gedrungen, kein Sprung, vorn und achtern schräg mit Steven nach unten zulaufend. Die Elbkähne waren unbeliebte Schleppschiffe (im Kanal und vor allem auf dem Rhein), da sie sich ihrer Völligkeit und vor allem des »dicken Kopfes« wegen schwer schleppen ließen. Zwei der älteren gut gefegten Rheinkahntypen — »Schneidbohnen« — ließen sich meist besser schleppen als ein Elbkahn, den man wie einen Klotz durchs Wasser ziehen mußte.

4.7 Donau

Die Donau ist bis heute nicht mit den Wasserstraßen Westeuropas verbunden. Es konnte sich so im Verlauf von über 100 Jahren eine eigenständige Schlepp-Schiffahrt mit besonderen Schiffstypen entwickeln. Deutschlands Anteil an der Donauschiffahrt war bisher immer gering und nimmt in letzter Zeit noch weiter ab.

Der (ehemalige) Endpunkt der Donauschiffahrt, Regensburg, ist Sitz der größten Donau-Reederei, des Bayerischen Lloyd. (Im Zuge der Rhein-Main-Donau-Verbindung wurde die Donau oberhalb Regensburg bis Kelheim schiffbar gemacht.) Zur Zeit der Schleppschiffahrt war auch die Firma Josef Wallner in Deggendorf noch erwähnenswert. Da die Donau nicht kanalisiert war, Schleusen also mit ihren Abmessungen die Maße für die Fahrzeuge nicht vorgeben konnten, kam es nicht zur Ausbildung von »Maß-Schiffen«. Auch die später an der oberen Donau gebauten Staustufen mit ihren Schleusen und die Schleusenanlage am Eisernen Tor sind so dimensioniert, daß sie in der Breite die Radschlepper und in der Länge die gesamten Schleppzüge aufnehmen können. Bis in die siebziger Jahre war die Schleppschiffahrt auf der Donau noch die Hauptbetriebsform, wenn auch mittlerweile die älteren Kahntypen von moderneren Schleppkähnen — ähnlich denen auf dem Rhein — abgelöst worden waren.

Abmessungen: Die meisten älteren Donauschlepps (Kähne) besaßen Tragfähigkeiten von wenig mehr als 700 t. Später kamen auf der oberen Donau Schlepps von 1050 t, teilweise auch 1200 t in Fahrt. Die Länge beträgt zwischen 70 und ca. 80 m, die Breite zwischen ca. 9 und 10 m. Die Kähne tragen meist nur Nummern, diese geben in Codeform die Größe an: z. B. BL 1060 bedeutet, Schiff Nr. 60 von der Gruppe der 1000-t-Kähne (also 1000+60). BL 1204 ist Schlepp Nr. 4 von der Gruppe der 1200-t-Kähne (vgl. Abb. 20, 22).

Boden: Stahl.

Ruder: ähnlich wie auf Rheinschiffen: mittellanges Ruderblatt, Ruderquadrant, stehendes Haspel; bei modernen Schlepps auch Konterruder bzw. Mehrflächenruder. (Wegen der extrem starken Strömung mußten die Ruderanlagen besonders wirksam konstruiert sein.)

Haspel: stehendes Haspel.

Wohnung: Da die Donauschiffe meist wochenlang auf Fahrt blieben, mußten die Wohnun-



Abb. 20 Beischlepp-Verband auf der Donau. (Foto: Bayerischer Lloyd)
 Ähnlich wie auf dem Rhein versucht man auf der Donau mit der Methode des Schleppens von Kähnen durch Selbstfahrer die Betriebsform der Schifffahrt zu rationalisieren.

gen für die Besatzungen entsprechend eingerichtet sein. Trotz dieser Voraussetzungen war der Wohnstandard insgesamt niedriger als auf entsprechend großen Rheinschiffen. Auf der Donau gab es so gut wie keine Privatkähne, die Reedereien fühlten sich nicht bemüßigt, über den »Standard der Donau« hinaus die Wohnverhältnisse zu verbessern.

Anker: Dragen vorn und achtern (seltener) oder Stockanker.

Laderaum: Die älteren Schlepps hatten sehr breite Decks und schmale Luken. Einige Kähne wurden als offene Schiffe betrieben (vgl. Abb. 20). Erst Neubauten der letzten Jahrzehnte weisen Laderäume und Lukendächer auf, wie sie auch auf westeuropäischen Wasserstraßen üblich sind. Die Laderäume sind durch Schotts in Einzelräume unterteilt.

Schiffsform: kein Sprung, stark gefegtes und schlank geschnittenes Unterwasserschiff (auch bei Neubauten); recht scharfer Bug, hohe Bugverschanzung; auffällig große Poller.

Alle älteren Kähne waren mit »bordeigenem Ladegerüst« ausgerüstet, eine Besonderheit in der Binnenschifffahrt des 20. Jahrhunderts: Mit Hilfe der Ladekräne konnten sie an kleinen Donaustationen selbst Stückgüter laden oder löschen. Heute sind die Kräne unüblich geworden. 1963 verkehrten noch 125 deutsche Schleppkähne auf der Donau (vgl. Tab. 2), 1976 waren es nur noch 48.

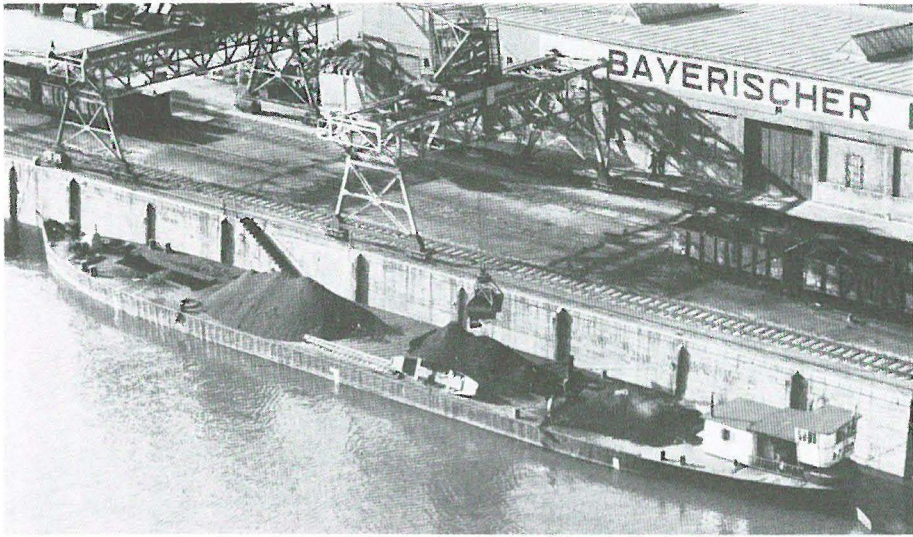


Abb. 21 *Älterer Donaukahn in Regensburg. (Foto: Bayerischer Lloyd)*
Die älteren Donaukähne waren sehr strömungsgünstig geschnitten — was im Bild gut zu sehen ist. Als recht ungünstig erwiesen sich die sehr schmalen Lukenöffnungen, die ein Be- und Entladen mit Greifern nicht zuließen. Stückgüter konnte man problemlos an Deck nehmen — schwieriger war es mit Schüttgütern.

5 Umbau und Motorisierung von Schleppkähnen

Rheinkähne jüngerer Baudatums (ab 1930) wurden häufig motorisiert. Einige der modernen Kanalkähne (ab 1940) erhielten ebenfalls einen eigenen Antrieb. Schon nach wenigen Jahren wurden die meisten Kähne von 67 m auf 80 m verlängert.

Kähne aus dem Weser-, Elbe- und Odergebiet eigneten sich nicht zum Umbau zu Motorschiffen, es sei denn, außerordentlich umfangreiche Veränderungen wurden vorgenommen.¹⁹

Einige kleinere Elb-Motorschiffstypen auf den Kanälen haben sich bis heute halten können (s. Abb. 25). Es handelt sich um ehemalige sog. »Eilgüterschiffe«, die vorwiegend Stückgüter zwischen Hamburg, Berlin und der Oberelbe beförderten. Alle übrigen aus Kanal-Schleppkähnen umgebauten Motorschiffe hatten zwischen 1980 und 1990 die Grenze ihrer Betriebsrentabilität erreicht, und sie wurden daher nach und nach aus dem Verkehr gezogen und verschrottet.²⁰

6 Schleppkähne 1980—1985

Schon 1970 kam die Betriebsform »Schleppschiffahrt« in Westdeutschland zum Erliegen. Auch auf der Elbe, der Oder, der Donau vollzog sich nach 1970 allmählich der Übergang von der Schlepp- zur Schubschiffahrt bzw. zur Betriebsform des Selbstfahrers. Schleppkähne alter Art werden dort heute vorwiegend als Leichter-Ersatz angesehen und in starren Verbänden befördert. Trotzdem fühlt sich auch heute noch ein Besucher der osteuropäischen Länder mitunter in die Vergangenheit zurückversetzt: So wie bei der Eisenbahn noch qualmende Dampfloks ihre Waggons schleppen, ziehen auch auf Strömen noch gemächlich Schleppzüge in alter Art dahin (Dampfschlepper gehören aber auch dort der Vergangenheit an).

In der Bundesrepublik haben einige wenige Kähne größerer Reedereien als Lagerschiffe überlebt (s. Abb. 9). In den Niederlanden dagegen ist der Schleppkahn als Lagerschiff noch etwas häu-

figer anzutreffen. Mitunter werden die als Lagerschiffe verwendeten holländischen Kähne sogar noch zu Schleppzügen zusammengestellt, und selbst nach 1981 sah man ab und zu Schleppzüge alter Art, bestehend aus Schlepper und 2–4 Kähnen, auf dem Rhein.²¹

7 Der Schleppbetrieb

Die navigatorischen Voraussetzungen der Wasserstraßen — Strömung, Wassertiefe, gewundener Lauf, Bettbeschaffenheit (Sand, Fels) usw. — sowie die Typen der geschleppten Kähne, aber auch traditionelle Gründe, haben die Art der Fortbewegung der Kähne durch Schlepper bestimmt. Generell lassen sich bei beladenen Kähnen zwei grundsätzlich verschiedene Arten des Schleppens feststellen:

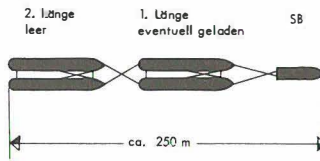
1. Schleppen »am langen Strang«: Der Schlepper liefert nur die Antriebskraft, die Kähne steuern einzeln selbst ihren Kurs.
2. Schleppen »am kurzen Strang« (mehrerer Strängen): Der Einzelkahn ist weitgehend unbeweglich, der Schleppzug (aus mehreren Kähnen) bildet eine in sich geschlossene, halbstarre



Abb. 22 Donaushleppzug. (Foto: Bayerischer Lloyd)
Die auf der Donau eingesetzten Kähne haben Nummern, die Schlepper, »Zugschiffe«, tragen dagegen Namen.

TALSCHLEPPZUG

Ungefähr benötigte Schleppkraft bei normalem Wasserstand für 5 km/h zu Berg				
von	bis	to/Pse	km	
Rotterdam	- Ruhrort	6	220	
Ruhrort	- Koblenz	4	189	
Koblenz	- Bingen	2	62	
Bingen	- Mannheim	6	105	
Mannheim	- Karlsruhe	4	64	
Karlsruhe	- Strasbourg	2	66	
Strasbourg	- Schleuse	1		



BERGSCHLEPPZUG

Kann, je nachdem wieviel Schleppkraft z.Vfg. steht, auch länger sein.

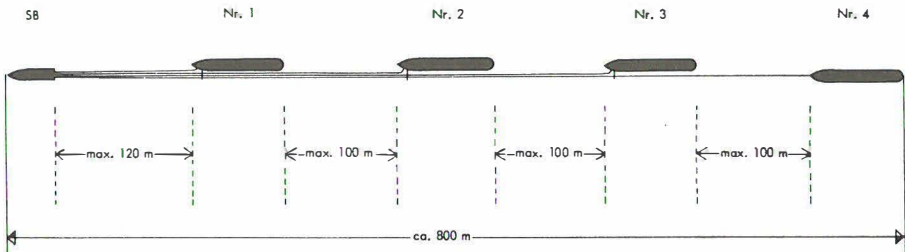


Abb. 23 Schleppmethoden auf dem Rhein. (Nach: Vogel u. Hauser, Duisburg)

In der Bergfahrt fuhr jeder Kahn an einem eigenen Strang, der vom Schlepper ausgegeben wurde. Damit die evtl. viele hundert Meter langen Stahlseile nicht auf dem Flußboden schliffen und sich u. U. verhakten, mußten auf jedem Kahn die Stränge der Hintermänner mit einem Draggen (Wolf) »gefischt« werden und dann gebündelt am Backbordbug in einen Haken (Brittelhaken) gelegt werden. Dieses Strangfischen bedeutete vor allem für die Besatzungen der vorderen Kähne eine oft Stunden dauernde Plackerei. (Der etwa armlange Wolf wurde an einem dünnen Lierdrabt ausgeworfen und sank auf den Grund. Dann holte man ihn wieder mit der Hand ein, in der Hoffnung, er habe sich hinter einen der Stränge gehakt. War dies der Fall, wurde der Strang mit Hilfe einer Bordwinde – Lier – begeholt und in den Brittelhaken gehängt.) Bei der Talfahrt wurden die Kähne »auf Seit« gekoppelt (ohne Abstand). Die max. Zahl der Anhangkähne variierte nach Größe der einzelnen Kähne, aber auch Stromgebiet. In der Bergfahrt waren 6 Anhangkähne nicht selten, auf dem Niederrhein mitunter auch 8–10. In der Talfahrt wurden in max. 3 Längen 6 Kähne geschleppt.

Einheit. (Da ein leerer Kahn wegen der sehr geringen Tauchtiefe schlecht steuert, wurden generell Leerschiffe mit kurzem Strang geschleppt.)

Rhein, Rhein Nebenflüsse: Auf dem Rhein wurde prinzipiell in der Bergfahrt »am langen Strang« geschleppt (s. Abb. 23). Auch als schleppende Selbstfahrer die hergebrachten Einzelschleppboote ersetzten, wurde den Kähnen der Schleppstrang gestellt (s. Abb. 24). Mit Schleppwinden wurden die Stränge nach dem Loswerfen der Kähne eingeholt.

Weser, Elbe, Oder: Auf diesen Flüssen wurde der gesamte Schleppzug als halbstarre Einheit als Ganzes geschleppt. Bei der Bergfahrt war der Abstand zwischen Boot und erstem Anhang so groß, daß der Schraubenschlag nicht direkt vor den Schiffsbug prallte und die Fahrt dadurch bremste (s. Abb. 27).

Kanäle: Auf den Kanälen mußte jeder Kahn seinen eigenen Schleppstrang liefern. Das Schleppboot nahm den Schleppzug »auf den Haken«. Nach dem Loswerfen mußte der Strang von der Kahnbesatzung per Hand eingeholt werden — vor allem im Winter bei Eisgang eine schwere, nicht ungefährliche Arbeit. Auch auf den Kanälen hielt man auf längeren Schleppreisen einen möglichst großen Abstand zwischen Boot und erstem Kahn ein, um Bremswirkungen durch Schraubenschlag zu verringern.

Problematisch war das Schleppen leerer Kähne: Die nur wenige Meter hintereinander gekoppelten Kähne liefen beim Verlangsamten der Fahrt nicht selten aufeinander auf und beschädigten Ruder, Heck oder Beiboot des jeweiligen Vordermanns. Um dies zu verhindern, klemmte man mitunter einen beindicken »Baum« (Holz) zwischen Bug und Heck. Mußte ein Leerschleppzug anlegen, so war es die Aufgabe der Besatzung des letzten Kahnes, durch Ankerwerfen oder Abstoppen mit einem Festmacherdraht den gesamten Schleppverband zum Stehen zu bringen. Starker Wind behinderte Anlegemanöver derart, daß das Boot zügig ziehen mußte, um ein Abtreiben der Kahnschlange zur Seite zu verhindern — die Leerschleppzüge kamen daher nicht selten mit hoher Fahrt in die Schleusenvorhöfen gedampft, und die Mannschaft des letzten Kahnes mußte dann mit großem Geschick und beherzter Behendigkeit versuchen, schnell »einen Draht am Dalben festzubekommen« und dann mit aller Kraft — aber doch mit Vorsicht, damit der Draht



Abb. 24 »Aufpacken« eines Schleppkahns durch einen »Schleppenden Selbstfahrer«. (Foto: Verf., 1964)

Schleppkähne besaßen immer mehrere große Poller in einer Reihe, um die die dicken Schleppstränge in großen Buchten gelegt werden konnten. Auf dem Rhein erhielt der Kahn die Trosse vom Schlepper. Die Arbeit mit Trossen und Drähten zählte auf den Schleppkähnen zu den verantwortungsvollsten. Schleppdrähte waren meist dicker und weniger geschmeidig als die dünneren handlicheren Stoppdrähte. Eine Mittelstellung nahmen die sog. Festmacherdrähte ein; die dünnsten Drähte waren die Verholddrähte, die oft auf Trommeln aufgewickelt waren.

nicht brach — den gesamten Schleppzug zum Stehen zu bringen. Nicht selten wurde abgestoppt, »daß die Funken am Belegpoller sprühten und der Stahldraht tiefe Rillen ins Metall schnitt«.

Auf Strömen war es noch vor dem 2. Weltkrieg nicht unüblich, daß Kähne die Talfahrt ohne Schlepper antraten, so vor allem auf den weniger stark befahrenen Strecken der Oberelbe und Oberweser. Auf der Elbe nahmen die Schiffer »Bäume« zu Hilfe, die, in den Flußboden gerammt, den Kahn steuern halfen und ihm zusätzlich Fahrt verliehen (»Knippen«). In träge fließenden Gewässern oder im Hafen schob man mitunter auch, mit der Schulter gegen den Baum drückend, den Kahn vorwärts.

Geschleppt wurde generell vom Hellwerden bis zum Einbruch der Dunkelheit (im Sommer von 6—20 Uhr, tarifliche Arbeitszeit). Nebel und Dunkelheit brachten die Schleppfahrt zum Erliegen. Da im Kanal sonn- und feiertags nicht geschleust wurde und der Monopol-Schleppdienst genaue Fahrt- und Ruhezeiten einhielt, lagen die Kanalkähne an diesen Tagen still.²²

Auf den Strömen (z. B. Rhein) wurde je nach Konjunktur verfahren.²³ Hier konnte es auch vorkommen, daß einige Stunden der Dunkelheit noch zur Fahrt genutzt wurden (nur Bergfahrt). Im Kanal legten die Schleppzüge an Liegestellen am Ufer an. Die Kähne wurden dort mit Drähnen an Landpollern vertäut. Vor Schleusen lagen die Kähne auch an Dalben.

Auf Strom ankerten die Schleppzüge immer frei im Strom liegend. Guter Ankergrund und gestreckte Ankerreedten waren als Liegeplätze daher unerlässlich.²⁴

8 Die Besatzungen der Schleppkähne

In der Berufshierarchie der Schifffahrt standen die Kahnschiffer niedriger als die Besatzungen der Selbstfahrer und Schleppboote. Der Schlepperkapitän war der »Führer« des gesamten Schleppzugs, er bestimmte z. B., wann und wo vor Anker gegangen wurde, welchen Weg man steuerte usw.

Nur auf dem Rhein fuhren die Kähne »frei« hinter dem Boot, wenn auch der Generalkurs natürlich vorgegeben war. Eine nicht unerhebliche Streckenkunde mußte daher auch von den Kahnschiffern des Rheins erwartet werden. Dies war überall dort weniger notwendig, wo der Schleppzug als Ganzes vom Boot geschleppt wurde. Hier begnügte sich der Schiffer auf die Korrektur der Fahrtrichtung des Gesamtschleppzugs.

Leerfahrten waren für die Besatzungen der Kähne immer willkommener Anlaß zur Verrichtung von Schiffspflegearbeiten. Meist war das Steuern im Leerschleppzug unnötig oder es wurde von Nachbarschiffen mit übernommen.

Das Steuern tief abgeladener, großer Kähne erforderte ein Einfühlen in die Bewegungen des Schiffes, die ein Anfänger erst nach langer Übung erwerben konnte.²⁵ Die Kähne von der Elbe, Oder und der Weser ließen sich bei der Kanalfahrt — wie schon erwähnt — besser steuern als die sog. Rundfahrtschiffe (z. B. BADEN 345, s. Abb. 29).

Schiffskonservierung, Lade- und Löscharbeiten sowie An- und Ablegen bildeten den Hauptteil der Tätigkeit der Schiffsleute — neben der eigentlichen Aufgabe des Steuerns. Da die Kähne überwiegend minderwertige Schütt-Massengüter beförderten, wurden die Besatzungen regelmäßig von »Staub und Dreck« behelligt. Besonders unbeliebt waren als Ladungen Bauxit, Feinerz, Abbrände, Zementklinker, Phosphat.

Während es in Mittel- und Ostdeutschland noch üblich war, daß die Besatzung »in der Ladung« arbeitete, beschränkte sich im Westen Deutschlands die Matrosen-Arbeit auf Auf- und Zudecken, Verholen, Beifegen (Ladungsreste im Raum), Abwaschen usw.

Wohnungsmäßig war man auf den Kähnen weitaus schlechter gestellt als auf Motorschiffen.²⁶ Die schlechten Unterbringungsmöglichkeiten — vor allem auf älteren Kanal- und Elbkähnen — führten zu einer starken Abwanderung des »guten« Personals auf Motorschiffe oder in Landberufe. Mitte der sechziger Jahre spitzte sich die Situation drastisch zu. Mit ungeeigneten Minderbesatzungen wurden die Kahnflotten der großen Reedereien noch mühsam in Fahrt gehalten. Das



Abb. 25 Kanalschifffahrt bei Datteln am DEK um 1958. (Foto: Cramers Kunstanstalt, Dortmund) Noch Ende der fünfziger Jahre gehörten lange Schleppzüge zum gewohnten Bild auf den Kanälen. Im Bildmittelgrund zwei Kähne von der Elbe, links ein kleines Motorschiff, MER VII, ebenfalls aus dem Elbegebiet. Rechts im Bild MS MARIA aus Haren/Ems, ein Peniche-Typ, an sich auf französischen und belgischen Wasserstraßen beheimatet (wegen ihrer geringen Tragfähigkeit wurden die Schiffe billig veräußert, und manch ein Harener Schiffer nutzte diese Gelegenheit und machte sich selbständig).

Besatzungsproblem verstärkte den Entschluß vieler Reeder, die Schleppschifffahrt gänzlich einzustellen.²⁷

Die Kahnschiffer nahmen, wenn irgend möglich, auch ihre Familien an Bord. Trotz unzureichender Unterbringung bot manch einer der alten Elbe- bzw. Oderkähne in der Kanalfahrt für den (nicht informierten) Betrachter an Land ein Bild einer Idylle.²⁸

TABELLE 4

Bemannungsrichtlinien für Schleppkähne auf dem Rhein

(Nach: Weska 1966, Duisburg)

Bemannung der Schleppkähne

Tragfähigkeit	oberhalb der Hochfelder Brücke		unterhalb	
bis 350 t	1 Matrose oder 2 Jungen		1 Junge	
350—750 t	1 Matrose		1 Matrose oder 2 Jungen	
750—1000 t	1 Matrose, 1 Junge		1 Matrose	
1000—1500 t	2 Matrosen		1 Matrose, 1 Junge	
1500—2500 t	2 Matrosen, 1 Junge		2 Matrosen	
2500—3000 t	3 Matrosen		2 Matrosen, 1 Junge	
über 3000 t	3 Matrosen, 1 Junge		3 Matrosen	

»Fahrzeuge über 500 t ohne Ankerwindenmotor müssen durch einen Schiffsjungen verstärkt werden bzw. anstelle eines Schiffsjungen einen Matrosen haben. Besonders schwerfällige Schiffe können durch die Untersuchungskommission eine stärkere Besatzung erhalten.« (Verordnung)

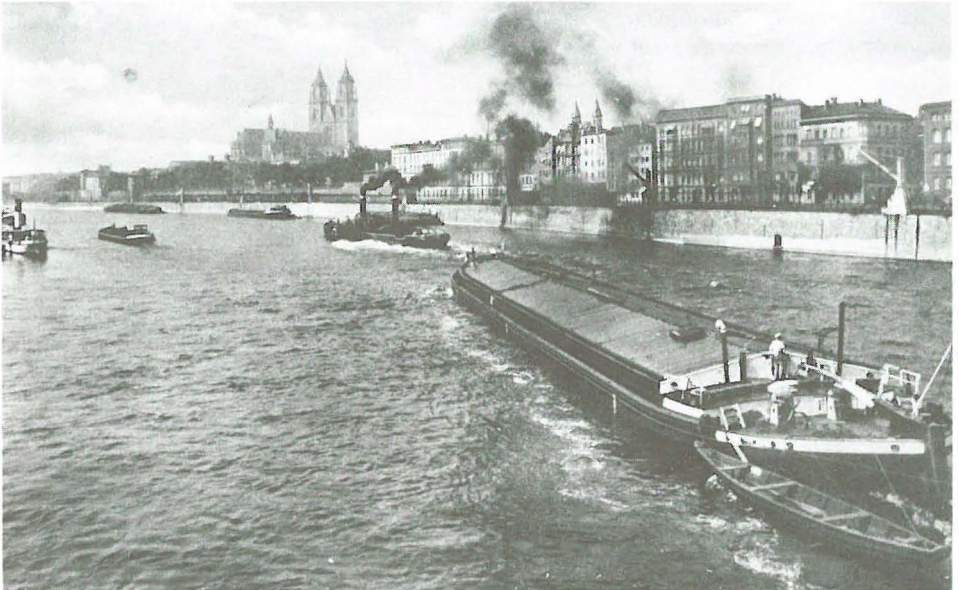
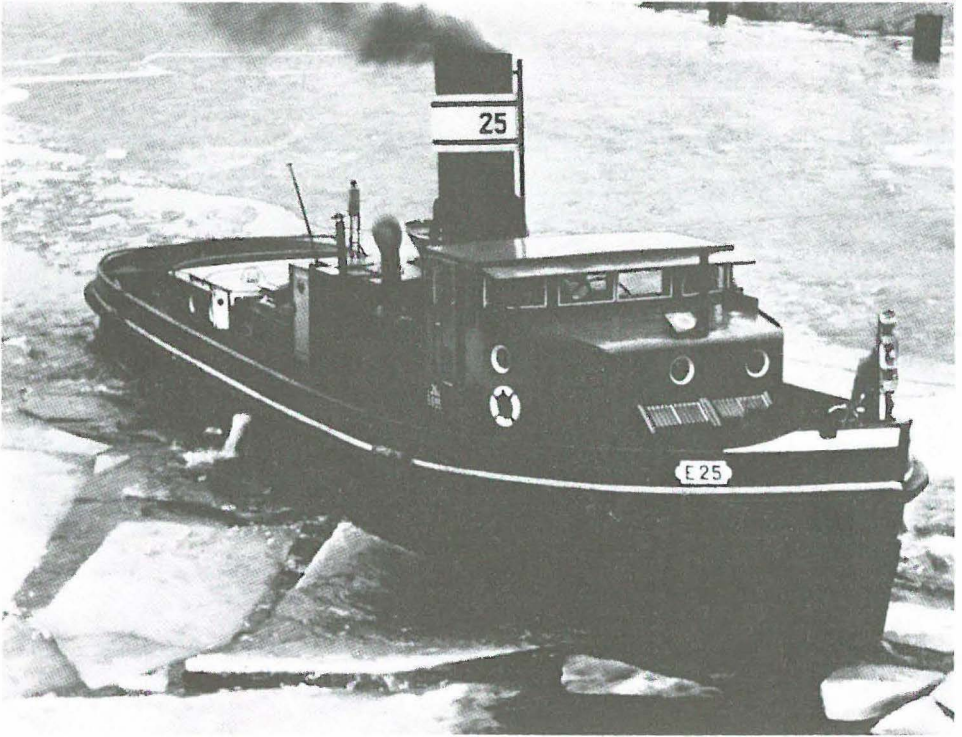


Abb. 26 »Monopol«-Schlepper auf dem DEK. (Foto: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster)
 Auf den westdeutschen Kanälen besaß der Staat das Schleppmonopol, d. h. die Kähne durften nur von reichs- bzw. bundeseigenen Schleppern gezogen werden. Die Monopolboote trugen Nummern. Sie waren in Emden (E), Duisburg (D) und Minden (M) stationiert, und jedes Boot verkehrte nur auf einer bestimmten Strecke (z. B. Bergeshövede—Minden). Häufiger Schlepperwechsel war also für die Kähne üblich. Der Monopol-Schleppbetrieb hat die Entwicklung moderner Bootstypen maßgeblich gefördert, so führte man z. B. die Kortdüse ein, experimentierte mit dem Voith-Schneider-Propeller (bei einigen kleineren Bugsierern), baute sog. Gasmotorschlepper (die mit Schwelkoks bordeigenen Gas erzeugten) und führte Hochdruckdampfkessel ein (s. Bild). Diese »Hochdruck«-Boote zählten zu den stärksten auf den Kanälen und wurden erst gegen Ende der Schleppschiffahrtsära abgelöst. Die »Hochdrucker« mußten auch beim Eisbrechen helfen, wenn sie verfügbar waren.

Abb. 27 Schleppschiffahrt auf der Elbe bei Magdeburg. (Foto: Gebr. Garloff, Magdeburg)
 Während auf dem Rhein jeder Schleppkahn an eigenem Strang einen eigenen Kurs steuern konnte, wurden auf der Elbe die Kähne eines Schleppzugs dicht hintereinander gekoppelt. Bemerkenswert: das lange hölzerne Beiboot des Schleppkahns!

Abb. 28 Schleppzug auf der Oder.
 Die Betriebsform des Schleppens unterschied sich auf der Oder nicht wesentlich von der der Elbe.



Josef Winter Kahn „Drusus“
Patent erhalten von der Preussischen
Regierung in Koblenz von Mannheim
bei im Meer.

Name des Schiffers, des
von ihm geführten Schiffes,
Angabe unterer Besatzung,
und für welche Besatzungs-
der Schiffer das Patent
erhalten hat

19. 2. 26.

Der Inhaber ist angekommen
Tag
des Dienst-
antritts

Auf unbestimmte Zeit
als Matrose

in welcher
Eigenschaft (hier
ist auch die
Änderung der
Eigenschaft einzu-
tragen)

Abgemeldet am 14. 6. 1927.

Tag
des Dienst-
austritts

1901-11. 9.
Königs-Schwärze
von 11. 2. - 11. 3.
Hindenburg-Berke
31. 8. - 9. 4.
Wasserkampfwandlung
von 11. 4. - 19. 4.
King-Verdamm-
von 24. - 11. 6.
Koblenz-Inspektion
von 5. 8. - 22. 8.
Koblenz-Inspektion
von 22. 8. - 7. 9.
King-Koblenz
von 11. 8. - 31. 8.
Koblenz-Koblenz
von 1. 9. - 21. 9.
Koblenz-Worms
1. 10. - 19. 10.
Koblenz-Koblenz
25. 10. - 18. 11.
Koblenz-Koblenz
19. 11. - 28. 12.
Koblenz-Koblenz
1. 1. 1911 - 1. 1. 1911
Koblenz-Koblenz
1. 1. 1911 - 1. 1. 1911
Koblenz-Koblenz
1. 1. 1911 - 1. 1. 1911
Koblenz-Koblenz
1. 1. 1911 - 1. 1. 1911

Bezeichnung der Fahr-
strecken und der Fahrzeit
im einzelnen (beim
Dienstaustritt sowie bei
jeder längeren Unter-
brechung der Fahrten
einzutragen)



geprüft und richtig befunden.
Duisburg, den 14. 6. 27.
Der Polizei-Kommissar. *[Signature]*

Vorname und Bemerkungen
der Polizei- oder Hafen-
behörden
(Datum und Unterschrift
des widerstehenden Beamten
beizusetzen)

Auf Wunsch entlassen
Führung i. d. Dienstleistung Graf
Josef Winter

Dienstabschließergang
und Grund des Austritts
aus dem Dienst mit
Datum und Unterschrift
des Schiffers
(nur bei Verlangen des
Schiffmannes auszufüllen)

Abb. 29 Auszug aus einem Schifferdienstbuch (Original). Fahrzeit auf SK DRUSUS vom 19. 2. bis 14. 6. 1927. Bei dem Schleppkahn handelte es sich um ein sog. Partikulierschiff, d. h. es gehörte einem Privateigner und nicht einer Reederei.

9 Anhang: Schiffsjournale

Die folgenden Auszüge wurden originalen Schiffsjournalen entnommen (gekürzt). Es wurden zwei Schiffstypen gewählt, die besonders verbreitet waren: 1 DEK-Typschiff, das als Rundfahrtschiff alle bedeutenderen Wasserstraßen befahren konnte, und 1 RHK-Typ, ein Schiff, das auch gegen Ende der Schleppkahnära noch in großer Zahl auf den Wasserstraßen anzutreffen war und das in vielen Fällen zum Selbstfahrer umgebaut wurde. Aus Gründen der Kohärenz wurden Fahrzeuge ein und derselben Reederei (Fendel Schifffahrts AG) ausgewählt!

JOURNAL I
Die unmittelbare Nachkriegszeit 1946
Journalauszug SK »BADEN 345« (968 t)

Datum	von/nach	Ladung	Schleppboot
5. 3. 1946 ²⁹	ab DEK-km 104 (Riesenbeck)	leer	MONOPOL
6. 3.	an Schleuse 7, Herne, Liegehafen	leer	MONOPOL
6. 3.—22. 3.	ohne Ladung ³⁰		
23. 3.	ab Herne	leer	MONOPOL
24. 3.	an Zechenhafen Unser Fritz, geladen	710 t Koks	MONOPOL
1. 4.	an Dbg.-Huckingen, Hafen Mannesmann, gelöscht		RHEINFABRT 1
4. 4.	ab Huckingen, an Essenberg ab Essenberg, an Rhein-km 812, Kiesbaggerei, geladen	617 t Kies	RHENANIA II RHENANIA II
10. 4.	ab km 812		MONOPOL
13. 4.	an Datteln, gelöscht		MONOPOL
18. 4.	an Herne, Schleuse 7	leer	MONOPOL
4. 5.	an Datteln, Hafen Emscher-Lippe, geladen	640 t Kesselasche	MONOPOL
20. 5. ³¹	an Hünxe (Sperrung des WDK)		
21. 5.—12. 6. ³²	gelöscht		
12. 6.	an Brassert (WDK), Zechenhafen, geladen	471 t Feinkohle	MONOPOL
21. 6. ³³	an Minden, in Kahn KURT und HANNOVER 1 geleichtert (30 t und 110 t)		WARTBURG
24. 6.	an Hannover, gelöscht		MONOPOL
29. 6.	ab Hannover	leer	MONOPOL
12. 7.	an Zechenhafen König Wilhelm (RHK), geladen	710 t Koks	MONOPOL
25. 7.	an Emden, gelöscht in SS SPRINGJOHN		
31. 7. ³⁴	geladen, Weizen aus SS BETTWOODS PARK im Innenhafen Emden, gelöscht am Silo im Außenhafen Emden	930 t Weizen	HELGOLAND
8. 8.	ab Emden	leer	MONOPOL
17. 8.	an Zechenhafen Prosper (RHK), geladen	715 t Koks	MONOPOL
3. 9.	an Emden, gelöscht in Schoner MIRIAM und SS BELGIAN		HELGOLAND

6. 9.	ab Emden	leer	MONOPOL
17. 9.	an Hafen Achenbach (DEK), geladen	700 t Koks	MONOPOL
2. 10.	an Emden, gelöscht in SS BIRTE und SS VERBI		NORDERNEY
10. 10.	ab Emden	leer	MONOPOL
21. 10.	an Lünen, Hafen Preußen (DHK), geladen	710 t Koks	MONOPOL DOLLART
4. 11.	an Emden, gelöscht in SS JULIUS		MEMMERT
18. 11.—24. 11.	Reparatur		
24. 11.	geladen aus SS FRANCIS C. HARDINGTON im Innenhafen Emden	500 t Weizen	BORKUM
26. 11.	gelöscht am Silo im Außenhafen Emden		HELGOLAND
30. 11.	im Innenhafen Phosphat geladen	713 t Phosphat	HELGOLAND
2. 12.	ab Emden		MONOPOL
16. 12.	an Duisburg		
18. 12.	an Krefeld		RHEINFAHRT 2
19. 12.—14. 1. 1947	Warten auf Löschen		

Anm.: 11 Ladungsreisen, beförderte Ladung insgesamt 7418 t, abzüglich Kurzreisen im Hafen Emden: 5986 t.

JOURNAL II
Die Wiederaufbauphase 1954
Journalauszug SK »BADEN 345«

Datum	von/nach	Ladung	Schleppboot
2. 1. 1954	Rhein-km 812, geladen	964 t Kies	MONOPOL
6. 1.	an Dortmund, gelöscht		
11. 1.	Zechenhf. Achenbach (DEK), geladen	700 t Feinkohle	MONOPOL
26. 1.	an Mainz, Kraftwerk, gelöscht		RB MANNHEIM RB DORDRECHT BAMBERG
29. 1.	ab Mainz	leer	BAMBERG
1. 2.—15. 2.	Liegehafen Schierstein ³⁵ (Eissperre)		
16. 2.	ab Schierstein		MS RHENUS 146
18. 2.	an Duisburg		
21. 2.	an Zechenhafen Mathias Stinnes (RHK), geladen	700 t Düngemittel	MONOPOL
24. 2.	ab Zechenhafen Mathias Stinnes		MONOPOL
27. 2.	an Rotterdam		HETA
4. 3.	gelöscht in SS HESTIA		RRB 3
9. 3. ³⁶	ab Rotterdam	leer	RRB 3 MS WESER 19
12. 3.	an Zechenhafen Auguste Victoria (WDK)		MONOPOL
12.—15. 3.	geladen	566 t Koks	MONOPOL
16. 3.	ab Zechenhafen		MONOPOL
22. 3.	an Ludwigshafen, gelöscht		RB MANNHEIM MAINAU



Abb. 30 Schleppkahn auf dem Rhein-Herne-Kanal 1946. (Foto: Verf.)

Die Schiffe mußten nach dem Krieg noch die Flagge der Besatzungszone führen, in der sie registriert waren und verkehren durften. Der Kahn BADEN 345 (s. Journal) liegt mit Demontaget Teilen (Krupp, Essen) beladen vor einer RHK-Schleuse und wartet auf den Kanalschlepper. Die Ladung ist für Hamburg bestimmt und wird dort in ein Seeschiff der Sowjets umgeschlagen. Wegen der Fahrt auf der Elbe ist das Schiff nur zur Hälfte beladen.



Abb. 31 Schleppkahn FENDEL 67 vor den Entladern der BASF »auf Strom« in Ludwigshafen. (Foto: Verf., 1964)

Von diesen typischen Rheinschleppkäbnen waren in den sechziger Jahren viele Hundert noch in Fahrt.

27. 3.	ab Ludwigshafen	leer	RB DORDRECHT
28. 3.	Havarie		
30. 3.	an Duisburg, geladen	430 t Rohre	RHEINFAHRT 1
9. 4.	an Mannheim, gelöscht		RB KÖLN OPPAU
13. 4.	ab Mannheim	leer	RHENUS 129
15. 4.	an Rhein-km 810, geladen	900 t Kies	LEHNKERING MONOPOL
21. 4. ³⁷	an Wartburg (DEK)	200 t geleichert	MONOPOL
23. 4.	an Dortmund, gelöscht		MONOPOL
26. 4.	an Zechenhafen Achenbach (DEK), geladen	668 t Kohle	MONOPOL
15. 5.	an Rüsselsheim, Hafen Opelwerke, gelöscht		RHENUS 130 VESTA
16. 5.	ab Rüsselsheim	leer	MAXAU RB KÖLN
17. 5.	an Köln, geladen	756 t Getreide	MERKUR
26. 5.	an Münster, gelöscht		MONOPOL
1. 6.	an Hafen Wanne-West, geladen	800 t Düngemittel	MONOPOL
11. 6.	an Mannheim, gelöscht		ASDO RHEINFAHRT 2
17. 6.	ab Mannheim	leer	MAXAU RB MANNHEIM RB COLONIA 7
21. 6.	an RHK-Schleuse 1	800 t Düngemittel	MONOPOL
24. 6.	an Hafen Wanne-West, geladen		MONOPOL
1. 7.	an Ludwigshafen, gelöscht		HERMANN
9. 7.—13. 8.	Reparatur, Werft Mannheim		RHEIN
14. 8.	ab Mannheim	leer	RHENUS 128
19. 8.	an Zechenhafen Bottrop (RHK), geladen	710 t Feinkohle	MONOPOL
23. 8.	ab Bottrop		MONOPOL
28. 8.	an Hildesheim, gelöscht		MONOPOL
4. 9. ³⁸	Hildesheim, geladen	646 t Kali	MONOPOL
14. 9.	ab Wesel		RHEINFAHRT 14 HARMONIE
19. 9.	an Gent, gelöscht		
26. 9.	ab Gent	leer	HUBERDINA
30. 9.	an Rotterdam		RRB 3
4. 10.	Rotterdam, geladen aus SS PLEHANOV	708 t Mais	RRB 3 ELKO
12. 10.	an Düsseldorf, gelöscht		KÜR TEN
16. 10.	an Köln, gelöscht		
17. 10.	ab Köln		RB KARLSRUHE
19. 10.	an Rhein-km 812, Kiesbaggerei, geladen	710 t Kies	PIONIER FRAUENLOB 18
24. 10.	an Münster, gelöscht		MONOPOL
27. 10.	an Zechenhafen Friedrich- der-Große, geladen	704 t Feinkohle	MONOPOL
4. 11.	an Hafen Peine, gelöscht		

6. 11.	ab Peine	leer	MONOPOL
12. 11.	an Hafen Wanne-West, geladen	717 t Koks	MONOPOL
22. 11.	an Hannover-Linden, gelöscht		MONOPOL
27. 11.	ab Hannover	leer	MONOPOL
4. 12.	an Emden, geladen aus SS KINGSMOUNT	710 t Erz	RHEIN-EMS 4
23. 12.	an Dortmund, gelöscht (Hafen Hardenberg)		MONOPOL
29. 12.	an Wanne-West, geladen	717 t Feinkohle	MONOPOL

Anm.: 17 Ladungsreisen, beförderte Ladung 12 189 t, durchschnittliche Ladungsmenge pro Reise 717 t.

JOURNAL III
Das Ende der Schleppekahnära 1964
Journalauszüge SK »FENDEL 67« (1 349 t)

Datum	von/nach	Ladung	Schleppboot
1. 1. 1964	(Rotterdam — Mannheim — Stuttgart)	(1100 t Weizen)	BUSSARD
9. 1.	an Heilbronn, geladen	110 Autokarros- serien (48 t) ³⁹	ADLER BUSSARD
13. 1.	ab Heilbronn		RHENUS 158
22. 1.	an Köln-Niehl, gelöscht		MAXAU
24. 1.	an Walsum-Nordhafen	leer	
24. 1.	geladen (Kleinwasser)	651 t Kohle	RHENUS 135 RHENUS 133
4. 2.	in Salzig in SK STOCK- HORN geleichtert (auf 1,40 m Tiefgang, 120 t) an Mainz, gelöscht		
5. 2.	ab Mainz	leer	RHENUS 133
8. 2.	an Bottrop, Zechenhafen, geladen	748 t Kohle	MONOPOL RHENUS 135
11. 2.	an Frankfurt, gelöscht		JUSTITIA 6
24. 2.	ab Frankfurt	leer	OPPAU RHENUS 135
28. 2.	an Rheinberg, geladen	1247 t Salz	MONOPOL
3. 3.	an Marl-Hüls (WDK), gelöscht		MONOPOL
4. 3.	an Zechenhafen Auguste- Victoria (WDK), geladen, in Salzig in FENDEL 79 geleichtert, 150 t	800 t Kohle	MONOPOL RHENUS 136 RHENUS 137
16. 3.	an Ludwigshafen, gelöscht		
18. 3.	Ludwigshafen, geladen	640 t Düngemittel	MAINAU RHENUS 130
27. 3.	an Rotterdam, gelöscht in MS MASJOEN		

6. 4.	Rotterdam, geladen aus SS NIOBE und SS TEL AVIV	1042 t Mais und Weizen	VOLKERAK RHENUS 159 RHENUS 136
23. 4.	an Mannheim, gelöscht		
24. 4.	Industriehafen Mannheim, geladen	1047 t Weizen	EMMY
27. 4.	Mühlauhafen Mannheim, gelöscht		
4. 5.—26. 5.	Werftliegezeit in Mannheim u. Speyer		
27. 5.	ab Speyer	leer	DIESEL RHENUS 133
5. 6.	an Auguste-Victoria (WDK), geladen	1217 t Koks	MONOPOL RHENUS 154 RHENUS 134 GERTRUD
16. 6.	an Ludwigshafen, gelöscht		
20. 6.	ab Ludwigshafen	leer	RHENUS 133 ABRAHAM MARTIN
26. 6.	an Rotterdam, geladen	1317 t Phosphat	RHENUS 134 MAXAU MONOPOL
3. 7.	an Essen, Stadthafen, gelöscht		
9. 7.	an Zeehafen Köln- Neuessen (RHK), geladen	784 t Kohle	MONOPOL RHENUS 130 RHENUS 139 RHENUS 44
20. 7.	an Frankfurt, gelöscht		
22. 7.	an Hoechst, geladen	527 t Kunstdünger	JUSTITIA HARMONIE 3
30. 7.	an Antwerpen, gelöscht in SS BOTNE		RHENUS 142 TIGRE
6. 8.	an Rotterdam	leer	ANGLEUR
11. 8.	Rotterdam, geladen aus SS DAGFRED	800 t Sojabohnen	RHENUS 142 MAXAU
16. 8.	an Uerdingen, gelöscht		
28. 8.	an Wanne-West		MAXAU
30. 8.	Wanne-West, geladen	750 t Kohle	MONOPOL RHENUS 142 BUSSARD
15. 9.	an Heilbronn, gelöscht		
18. 9.	ab Heilbronn	leer	BUSSARD RHENUS 139
25. 9.	an Rotterdam		
26. 9.—21. 10.	ohne Ladung		
22. 10.	Rotterdam, geladen	822 t Sojaschrot, Zink, Papier	INSULINDE WINSCHERMANN 62 RHEIN-RUHR 7
2. 11.	an Mannheim, gelöscht		
5. 11.	an Heilbronn, gelöscht		ADLER
12. 11.	an Stuttgart, gelöscht		ADLER FORELLE
14. 11.	an Heilbronn, geladen	110 Autokarosserien (48 t)	FORELLE
26. 11.	an Köln, gelöscht		RHENUS 131

30. 11.	an Duisburg, Vereichung im Kaiserhafenbecken		FRAUENLOB 8
1. 12.	an Rheinberg, geladen	1249 t Salz	FRAUENLOB 8
7. 12.	an Marl-Hüls, gelöscht		MONOPOL
12. 12.	an Auguste-Victoria (WDK), geladen	933 t Koks	MONOPOL
27. 12.	an Ludwigshafen, gelöscht		FRAUENLOB 10 AV 2 ⁴⁰
28. 12.	Ludwigshafen, geladen	650 t Düngemittel	BUSSARD
1. 1. 1965	(Mainz)		

Anm.: 17 Reisen, beförderte Ladung insgesamt 13 623 t (ohne Reisen am Anfang und Ende des Jahres), durchschnittliche Ladungsmenge ≈ 800 t ⁴¹

Anmerkungen:

Verwendete Abkürzungen

AV	Auguste-Victoria (Zeche)
BASF	Badische Anilin- und Sodafabrik
BMSAG	Bremer-Mindener-Schiffahrts AG
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DHK	Datteln-Hamm-Kanal
ELK	Elbe-Lübeck-Kanal
ESK	Elbe-Seiten-Kanal
EWK	Ems-Weser-Kanal (alte Bezeichnung für den westlichen MLK)
KK	Küsten-Kanal
MLK	Mittelland-Kanal
MS	Motorschiff (hier: Selbstfahrer)
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
RB	Räderboot
RHK	Rhein-Herne-Kanal
RMDK	Rhein-Main-Donau-Kanal
RRB	Rotterdamsche-Rijnvaart-Bedrijf
S & B	Schulte & Bruns (Reederei)
SK	Schleppkahn
SS	Dampfer (Seedampfer, steam-ship)
WDK	Wesel-Datteln-Kanal
WTAG	Westfälische Transport AG (Reederei)
Zs	Zeitschrift

- 1 Einige große Lagerhaus- und Speditionsgesellschaften benutzten seit Mitte der sechziger Jahre die damals noch halbwegs brauchbaren Schleppkähne als schwimmende Zusatzlager, meist für die Unterbringung von Getreide oder Düngemitteln und ähnlichen Schüttgütern. Die Kähne verbrachten die Liegezeit allerdings ausschließlich in ein und demselben Hafenbecken, wurden also nicht kurzzeitig einmal wieder für eine Fahrt in Betrieb genommen. Da also eine Fahrbereitschaft überflüssig war, unterblieb auch jegliche Pflege; Einrichtungen und Geräte wurden durch Jahre hindurch sorglos behandelt, Brauchbares nach und nach entwendet: Nach fast 20 Jahren eines derartigen Einsatzes waren die Kähne verständlicherweise dann kaum noch schwimmfähig und eine Gefährdung für anlegende andere Schiffe. (Vgl. Abb. 8, 9)
- 2 40 Jahre mag dem Konsum-Menschen der 80er Jahre recht alt erscheinen. Die Binnenschiffe waren und sind jedoch weitaus langlebiger als andere Fahrzeuge der Massengutbeförderung. 100jährige und ältere Binnenschiffe sind durchaus nicht unbedingt nur in Museen anzutreffen.
- 3 Die jüngeren, stabiler gebauten Kähne aus der Nachkriegszeit erhielten mitunter am Heck Schubschaltern. Sie fahren mit einem etwa gleich großen Schub-Motorschiff dann im Koppelverband. Die Schubschiffahrt mit päckchenweise aneinandergestellten herkömmlichen Kähnen hat sich nicht bewährt. (Sie wurde zu Beginn der Schubschiffahrt hauptsächlich von französischen Reedern betrieben. Nach kurzer Zeit waren die Kähne ohne Pflege jedoch in einem betriebsunwürdigen Zustand.) Koppelverband-

schiffahrt mit ehemaligen Kähnen betreibt heute noch die Ver. Stinnes AG, ehemals Stinnes, Fendel und WTAG, die größten Kahnreedereien überhaupt. Moderne Selbstfahrer nehmen jeweils einen umgebauten Schleppkahn in Anhang, d. h. mit Gelenkkupplung wird der Bug des Kahns an den Selbstfahrer gekoppelt. Diese Tandem-Einheiten halten den Erzbezug der Dortmunder Hüttenwerke aufrecht; Schubschiffahrt wie auf dem Rhein ist auf dem DEK ja nicht möglich. Wie die Hüttenwerke selbst so ist auch dieses System jedoch von Unrentabilität bedroht. (Vgl. Abb. 15)

- 4 Bahnbrechend waren die Aktivitäten der Kohlenhändler und Reeder Haniel und Stinnes. Schon 1849 wurde der erste deutsche eiserne Schleppkahn auf dem Rhein in Betrieb genommen. Der Kahn RHEIN-PRUSSEN (s. Abb. 1) war auf der Ruhrorter Werft Jacobi, Haniel & Huysen entstanden und wies die Maße 58,6 m lang, 6,27 m breit, 2,06 m tief, 437,9 t auf. Der Kahn besaß im Gegensatz zu späteren Kähnen kleine Lukenöffnungen, die sich für Greifer-Be- und Entladung nicht eigneten (ähnlich wie man es noch vor einigen Jahren auf alten Donaukähnen sehen konnte, vgl. Abb. 21)
- 5 Alle diese Fahrzeuge wurden auch tatsächlich motorisiert und später (1970) sogar oft um 15 m verlängert, so daß z. B. 95 m lange moderne Motorschiffe (Rhein) entstanden.
- 6 Dies lag vor allem an ungeeigneten Anker- und Rudergeschirr und auch an der Tatsache, daß ein relativ plumper Elb- oder Oderkahn sich an »langem Strang« in der starken Strömung des Mittelrheins schlecht steuern ließ. Die Draggen und langen Schweberruder der Elbkähne waren nur in Flüssen mit weichem Ankergrund und mäßiger Strömung brauchbar. Die Draggen der Elbkähne hielten nicht in dem kiesigen und felsigen harten Boden des Mittelrheins. Auch fehlte z. B. ein geeignetes Bugspill auf den Kähnen aus dem Osten, da auf dortigen Wasserstraßen die Schleppzüge bergwärts von den Ankern des Schleppers, bei der Talfahrt von den Achterankern gehalten wurden. Der Schleppzug lag also auf der Talfahrt mit dem Kopf talwärts gerichtet in der Strömung; auf dem Rhein dagegen mußte »aufgedreht« werden, d. h. mit dem »Kopf gegen den Strom« geankert werden. Starkes Bugankergeschirr war daher unerlässlich. Die Unbrauchbarkeit der Kähne aus Ost- und Mitteleuropa auf dem Rhein wurde nach Eröffnung der wichtigen Querverbindung — dem Mittellandkanal — eklatant. Ladungen aus Elbkähnen mußten meist in Ruhrort in Rheinschiffe umgeschlagen werden. Verständlich daher der Wunsch der Reeder, einen Rundfahrt-Schleppkahntyp zu schaffen, der sich universell einsetzen ließ. Diese Kahntypen wurden nach und nach tatsächlich in den Jahren 1930—1944 gebaut und entsprechend eingesetzt (s. Fahrtberichte des SK BADEN 345).
- 7 Die meisten der Kähne von der Elbe und Oder besaßen hölzerne Böden, waren daher für schwere Belastung durch Eisen-, Erz- oder Schrottladungen unbrauchbar. Die Schiffer bevorzugten Kohlefrachten aus dem Ruhrgebiet nach Niedersachsen—Hannover, Peine, Braunschweig, Beddingen usw. Auf dem Wege dorthin gab es nur wenige Schleusen, man schleppte gemächlich in langsamen Schleppzügen und fuhr meist mit leerem Schiff zurück. Auch andere konstruktive Mängel waren gravierend: Häufig fehlten Gangborde und Tennebaum (Seitendeck und Lukensüll). Das lange hölzerne Schweberruder (»Hackebeil«) und die an Drähten achtern (an Davits) hängenden Draggen störten beim Schleppen ungemein. Nicht selten verfang sich der Schleppstrang des Anhangkahnes am Ruder, trotz behelfsmäßiger Abfangvorrichtung.
Letztlich am gravierendsten waren aber Mitte der fünfziger Jahre die Wohnungsverhältnisse: Wegen der Größe von 500—700 t mußte neben dem Schiffer, der fast immer auch der Eigner war, ein Matrose bzw. ein Schiffsjunge an Bord sein. Die Unterbringung unter dem Vorderdeck konnte nur als primitiv bezeichnet werden. (Ein enges »Loch« mit unverschalten Eisenwänden bildete das Logis.) Infolgedessen konnten bald kaum noch Leute von den Elbschiffern angeheuert werden. (Nicht selten tauchten Gewalttäter auf den Kähnen unter, und die Schiffer lebten dann in ständiger Angst vor ihnen.)
Auch die Schifferwohnung lag (achtern) unter Deck (Halbdeck), sie war also keine geräumige Deckshauswohnung wie auf Rheinschiffen. Es fehlten vorn und achtern meist sowohl fließend Wasser als auch Spülaborte (!). Die langweiligen Pendelfahrten, z. B. zwischen Peine und Herne, konnten engagierte Matrosen auf Dauer nicht befriedigen, zumal zwischen den Reisen nicht selten Aufliegezeiten von vielen Wochen auftraten — an abgelegenen Liegeplätzen, an der Kanalspundwand in Herne z. B., weitab von Siedlungen, in Sichtweite von Zechen und Abraumhalden.
- 8 Ohne Abwrackprämie brachten die Kähne mit Holzboden an Schrottwert nur einige tausend Mark ein. Dem handbreitdicken Holzboden war von den Abbrechern nur schwer beizukommen, er brachte für sie das größte und nutzloseste Stück Arbeit! Der letzte Elbkahn rostete noch 1979 im Liegehafen von Herne!
- 9 Eine nicht unbeträchtliche Zahl der kleineren Dampfboote aus dem Osten wurde jedoch zu Motorschleppern umgebaut, und man findet sie heute noch im Einsatz, z. B. als Bugsier- oder Vorspannboote.
- 10 In den fünfziger und sechziger Jahren war das Kanalnetz für den sog. Rhein-Herne-Kanaltyp noch nicht durchgängig befahrbar (nur WDK, RHK und Ruhr). 1959 wurde der DEK für die Tauchtiefe von 2,50 m freigegeben. 67-m-Kähne wie SK BADEN 345 konnten seit dieser Zeit voll abgeladen ca. 960—980 t beför-

dern. Die meisten Engpässe der Wasserstraße waren jedoch zu dieser Zeit noch nicht beseitigt, die Fahrt mit 2,50 m Tiefgang bedeutete eine »Schinderei« für die Besatzungen der Kähne. Die Fahrzeuge versuchten bei voller Abladung ständig auszubrechen, d. h. aus dem Ruder zu laufen; 2 oder 3 Schiffsleute drehten ohne Unterlaß am Haspel, um im engen Fahrwasser den Kahn auf Kurs zu halten — schon nach wenigen Stunden stellte sich physische Erschöpfung ein. 1962 übergab man ein neues Schiffshebewerk seiner Bestimmung (90 m Troglänge, 12 m Breite). Seit 1963 konnte der DEK (mit Einschränkung) auch von »Europaschiffen«, also dem RHK-Typschiiff, befahren werden. 80 m lange Schleppkähne kamen jedoch wegen navigatorischer Schwierigkeiten (s. o.) nicht mehr zum Einsatz. Auch 1981 sind noch nicht alle Einschränkungen beseitigt (z. B. am MLK, DHK, ELK). Die großen Reedereien verfügten vor 20, 30 Jahren meist sowohl über eine spezielle Kanalflotte als auch Rheinflotte (z. B. Fendel, Stinnes, Harpen, Haniel, WTAG, Lehnkering, Rhenania u. a.). Die kleinen Kanalschiffe wurden zuerst »abgestoßen«, später legte man auch die Rheinflotten still.

- 11 Nach den Abmessungen der Schleusen in Frankreich und Belgien gebaute Fahrzeuge. Sie befahren heute noch in großer Zahl die Wasserstraßen NW-Europas.
- 12 Schon in den siebziger Jahren versuchte man jedoch, die Rentabilität der Fahrzeuge zu steigern, indem man den Laderaum um 5 m, später 10 m oder 15 m verlängerte. Die ehemals (1960—1970) gültigen »Europa«-Maße müssen also entsprechend korrigiert werden. Die (heute veralteten) RHK-Schleusen konnten seinerzeit 2 Kähne von je 80 m Länge und 9,50 m Breite aufnehmen. Da die Schiffe von Treidellokomotiven herein- und herausgezogen wurden, entfiel der in anderen Schleusen notwendige Raum für den Schlepper.
- 13 Die Kähne wiesen zwar im Mittelteil einen Sprung auf, waren aber dennoch von plumper Art: Charakteristisch erschien vor allem der hohe runde Bug (die Schiffer nannten sie daher auch »Dickköpfe«) und das spitz zulaufende Heck mit geradem Steven, an dem ein Flächenruder mit (eisernem) Holm gefahren wurde. Anker am Bug fehlten. Die Wohnungen lagen vorn und achtern unter Deck und waren vergleichsweise primitiv.
- 14 Bei nur wenigen Kähnen lohnte der Umbau zu Motorschiffen: Die Wohnungen vorn und achtern erwiesen sich als unzureichend, technische Einrichtungen (z. B. Winden) fehlten oder waren unzweckmäßig für die Rheinfahrt; die Schiffe hatte man durch die ständigen Erzladungen über Gebühr beansprucht und zerschossen; die ständige Pendelfahrt auf dem schleusenreichen Kanal fügte ein Übriges hinzu: Die meisten Kähne waren nach 50 Jahren Fahrt recht zerbeult.
- 15 Eine eckige Kimm (wie bei den Kähnen aus dem Elbegebiet) hätte bei den häufigen Grundberührungen die Kanalsohle bzw. die Böschungen zerschnitten.
- 16 Nur rd. 10% der Kanalkähne eigneten sich bedingt für einen Einsatz als Rundfahrtschiffe Rhein/Kanäle. Die älteren Kahntypen besaßen unzureichendes Ankergeschirr für den Rhein. Auf »Strom« waren lt. Verordnung für die Schiffssicherheit selbst bei kleineren Kähnen vorn 2 Anker vorgeschrieben (1 Bug- und 1 Notanker). Bei den reinen Kanalkähnen, die ausnahmsweise einmal den Rhein befuhren, traten auch Nachteile anderer Art auf: Die Übersetzung des Haspels war zu direkt, das Fehlen eines Sprungs im Schiffskörper ließ viel Wasser überkommen — von vorn bis achtern betrug der Freibord evtl. nur 20—30 cm — außerdem war die Sicht aus dem niedrigen Steuerhaus unzureichend. Aus den genannten Gründen unternahmen die reinen Kanalkähne nur hin und wieder einmal eine Kiesfahrt vom Niederrhein nach Dortmund oder Münster; ab und an sah man sie auch auf der Rheinstrecke zwischen Uerdingen und Walsum. Der Wechselverkehr Rhein/Kanäle wurde anfänglich meist von Rheinreedereien ausgeführt — Rhenus, Harpen, Rhenania — später erst von Kanalreedereien wie WTAG und Lehnkering.
- 17 2 Mann konnten einen Weserkahn in gut einer Stunde auf- oder zudecken. Das Wellblechdach war in den fünfziger Jahren wohl die rationellste Art der Laderaumabdeckung. (Heute sind auf Binnenschiffen Roll-Lukendeckel üblich.) Nachteile des Wellblechdaches: Das Dach war nicht begebar und konnte keine Decksladung tragen; auch Schiffsdrähte konnten auf den Wölbluken nicht aufgeschossen werden.
- 18 Alle Kähne aus Mittel- und Ostdeutschland, die nach dem 2. Weltkrieg die westdeutschen Kanäle befuhren, mußten notgedrungen dieses altertümliche Lukendach entfernen. Für die Greifer-Be- und Entladung hätten nach Abdecken der Einzelluken die Scherstockgerüste ungemein gestört, wenn nicht sogar das Entladen mit Greifern verhindert. Sehr nachteilig war das Fehlen der Gangborde an beiden Schiffsseiten. Auf den Elb- und Oderkähnen lief man von vorn nach achtern über den (50cm) breiten Scherstock und nicht auf Deck an den Schiffsseiten, wie es beim Anfahren von Schleusen und Ufern notwendig gewesen wäre (vor allem im RHK). Die Elbschiffer in der Kanalfahrt entfernten daher ausnahmslos das gesamte Lukendach und legten Laufbohlen an den Schiffsseiten in den Laderaum über die Querschotts, um die fehlenden Gangborde zu ersetzen.
- 19 Bei den Elbkahntypen (mit Stahlboden) z. B. mußten breitere Gangborde, ein Tennebaum, ein festes Lu-

kendach und meist auch ein komplettes Achterschiff ein- bzw. angebaut werden, um ein wettbewerbsfähiges Fahrzeug zu erhalten. Heute sieht man noch mitunter merkwürdig anmutende Zwittergebilde: ein altertümliches Elbkahnvorschiff, ein flacher Rumpf und ein modernes Achterschiff nach »Europakahn-Standard«. Daß es überhaupt zu den unrentablen Umbauten gekommen ist, kann mitunter nur durch die Anhänglichkeit der Privatschiffer an »ihren alten Kahn« erklärt werden.

- 20 Anfänglich (1960/65) erschien es sinnvoll, Schleppkähne mit sog. »Schottelmotoren« auszurüsten (eine Art Außenbordmotor); doch schon nach kurzer Zeit zeigte sich, daß die ehemaligen Schleppkähne des DEK zu verbraucht waren, um noch über längere Zeiträume hin Gewinne einfahren zu können. Nach einiger Zeit des Auffliegens wurden auch sie in den siebziger Jahren abgewrackt.
- 21 Von 1960—1970, in der Zeit der Abwrackaktionen der Schleppkahnflotten also, erwarben die niederländischen Schiffer noch gut erhaltene 1350—1700-t-Kähne für 10000—50000 DM. Diese Kähne wurden als Lagerschiffe eingesetzt, unternahmen jedoch noch hin und wieder Frachtreisen. Die Besitzer haben die meisten dieser Kähne bis heute in einem einwandfreien Zustand erhalten, viele der Schiffer wohnen auf ihrem Kahn. Wird eine Schlepffahrt unternommen, stellt man kurzzeitig Hilfspersonal ein. Lagerschiffe werden vor allem in Häfen mit großen Mühlenwerken benötigt, so z. B. in Krefeld, Düsseldorf, Mannheim, Heilbronn, Bamberg, Stuttgart usw. Auch vor den Ölmühlen am Niederrhein (Spyck bei Emmerich) liegt mitunter ein Dutzend Kähne beladen mit Ölfrucht als Reservelager.
- 22 Bei einer Fahrt von Hildesheim nach Heilbronn z. B. wurde an folgenden Stationen Schlepperwechsel vorgenommen: Hildesheim — MLK: Minden, Bergeshövede, Herne, 7× im RHK; RHK — Stromreede, Duisburg — Salzig, Salzig — Bingen, Bingen — Mannheim, Mannheim — Heilbronn. Auf einer solchen 3—4wöchigen Reise wurden also rd. 15—20 Schlepperwechsel benötigt. An den Relaisstationen waren Liegezeiten von 1—3 Tagen nicht unüblich.
- 23 War die Frachtlage günstig, wurde auch an Sonn- und Feiertagen geschleppt. Die Verrechnung erfolgte in Form von Überstunden bzw. freien Tagen.
- 24 Seltener kam es vor, daß die Schiffe zusätzlich zu ihren Ankern an Landpollern vertäut wurden, meist war dies eine Sicherheitsmaßnahme bei sehr starker Strömung, z. B. am Oberrhein in der »Balselahrt«.
- 25 Etwas zu viel Gegenruder, »etwas zu lange festgehalten« — und der Kahn brach vehement zur Seite aus, und es erforderte dann größte physische Kraft, um das Schiff wieder »aufzustrecken«. Im Kanal konnte dies besonders schlimme Folgen haben, da man entgegenkommende Fahrzeuge oft nur mit 1—3 m Abstand passierte. Eine Grundberührung achtern — das Schiff lief aus dem Ruder und eine Havarie »Kopf auf Kopf« war unvermeidlich.
- Auf großen Schleppkähnen mit maximaler Tauchtiefe führte mitunter eine Schleppreise schon nach wenigen Stunden ankerauf zur physischen Erschöpfung aller drei Besatzungsmitglieder, die ununterbrochen mit all ihrer Kraft an den Haspelrädern drehen mußten, um das ständige Gieren des Kahnes aufzufangen.
- 26 So fehlten z. B. elektrische Beleuchtungen, Zentralheizungen, oft auch fließend Wasser, Bade- oder Duschmöglichkeiten und mitunter sogar Spülaborte. Man muß sich den Alltag so vorstellen: Ein Schiffsmann kommt nach 18 Stunden Arbeitszeit müde abends um 23 Uhr an einem bitterkalten Wintertag von Deck, er ist völlig verschmutzt (z. B. Koksladung), — das kahle, unverschaltete Logis unter Deck ist eiskalt, der Kohleofen ist seit Stunden ausgegangen, — eine Petroleumlampe spendet funzeliges Licht und qualmt dabei rußige Flocken, — Staub ist auch ins Logis eingedrungen, liegt auf dem Boden, auf dem Tisch, zum Waschen steht nur ein Eimer mit kaltem Wasser zur Verfügung (oder die Spüle wird als Provisorium benutzt), — was liegt näher, als sich ohne Aufheben schmutzig auf die Koje zu legen!
- 27 Meist konnte ein Rheinkahn nur schlecht und recht dadurch in Fahrt gehalten werden, daß der Schiffsführer einen Großteil der Besatzungsarbeit notgedrungen mit übernahm. Obwohl in der Emdenfahrt die Situation eher noch dramatischer war als auf dem Rhein, konnten die Reeder bis zuletzt auf den Einsatzwillen der friesischen Schiffleute rechnen, die, alle 14 Tage nach Hause zurückkehrend, diese Arbeitsplätze in Anbetracht möglicher Arbeitslosigkeit als das kleinere Übel ansahen.
- 28 Wäsche flatterte an Deck, eine »schwarze« Hühnerschar kratzte im Laderaum zwischen den Feinkohlebergen, Ziertauben flatterten um ein Taubenhäuschen, im Herft lebten Kaninchen, auf dem Achterdeck und dem Ruderbaum blühten Geranien und Küchenkräuter, auf Deck stand eine Kinderschaukel, ein Spitz verbellte jeden Vorbeifahrer. . . Wenn abends angelegt wurde, dann balancierte auch die Hühnerschar über einen ausgelegten Schorbaum an Land.
- 29 Kahn BADEN 345 hatte seit dem 3. 3. 1945 im DEK ohne Ladung gelegen. Kurz vor Kriegsende waren die Kanäle durch Brückensprengung bzw. auch Auslaufen infolge Dammerstörungen unpassierbar geworden. Die BADEN 345 hatte sich 1945 im Schleppzug auf der Reise ins Ruhrgebiet befunden, als die Fahrt kriegsbedingt in Riesenbeck zum Erliegen kam. Der Kahn überstand die Auftriebszeit im trockengefallenen Kanalbett (bis auf die Plünderung der Besatzungswohnungen) völlig unbeschadet. Damit stand der Kanalschiffahrt ein intaktes und noch recht neues und technisch modernes Schiff zur Verfügung. Die BA-

DEN 345 war erst 1944 in Temsche, Belgien, für die Fendel Schifffahrts AG in Mannheim gebaut worden. Das Schiff besaß die üblichen DEK-Maße von 67 m Länge, 8,20 m Breite und 2 m Tiefgang (2,50 m auf dem Rhein). Bei einer Abladung auf 2 m trug der Kahn ca. 700 t, voll abgeladen 968 t. Das Fahrzeug verfügte über ein eisernes Lukendach und verstärkte eiserne Scherstöcke, so daß auch Stückgut an Deck genommen werden konnte. Die technische Ausrüstung (Winden, Ruderanlage, Steuerhaus usw.) lag vergleichsweise beträchtlich über dem damaligen Durchschnitt. Die Wohnungen vorn und achtern waren recht ökonomisch und großzügig geschnitten und für Nachkriegsverhältnisse gut eingerichtet. Die insgesamt etwa 15–20 »Temsche-Typen« zählten in der Nachkriegszeit zu den modernsten Frachtkähnen, die universell auf allen Wasserstraßen einzusetzen waren. Das eiserne Lukendach und die Aufteilung des Laderaumes in nur 4 Abteilungen (üblich waren 8 Räume, unterteilt durch eiserne Schotts), führten zu einer Bevorzugung dieser Kähne bei empfindlicher Ladung (Getreide, Düngemittel) oder Langeisentransporten (Rohre, Schienen usw.).

- 30 Die westdeutschen Kanäle waren in den ersten Monaten nach Kriegsende infolge der gesprengten Brücken nur unter großen Schwierigkeiten passierbar. Notdürftig wurden zuerst schmale Passagen in die Brückentrümmer gebrannt. Dies erklärt die 3wöchige Liegezeit der BADEN 345 in Herne im März 1946.
- 31 Auch im Mai bestanden noch diese Behinderungen, daher auch bei dieser Fahrt Verzögerungen beim Schleppen.
- 32 Die Kanalverwaltung hatte zur Ausbesserung der Kanalwege und des Schleusenterrains Schlacke bestellt — und zwar gleich ein ganzes Schiff! Man hatte sich über die Menge von 640 t wohl keine rechten Vorstellungen gemacht. In Handarbeit schippten Arbeiter (darunter viele zwangsverpflichtete ehemalige Nazis) das Schiff leer — pro Tag schaffte man mit einem kleinen Förderband ca. 30–50 t.
- 33 Wie die Brücken, so war auch die Kanalüberführung über die Weser zerstört worden. Die Schiffe mußten den umständlichen Weg über die Schachtschleuse vom MLK zum Fluß hinunter, dann wesebergwärts, schließlich durch zwei Schleusen wieder aufwärts zum Kanal nehmen. Bei der Bergfahrt auf der Weser war eine Notpassage zu passieren, die die Brückentrümmer im Weserbett seitlich umging. Außerordentlich starke Strömung im Kanal und im Sommer auch die geringen Wassertiefen in der Weser behinderten die Schifffahrt beträchtlich. Die Kähne konnten nur von den stärksten Dieselschleppern durch das Nadelöhr gezogen werden. Vorherige Leichterung war meist unumgänglich.
- 34 Da der einzige Getreidespeicher Emdens am Außenhafen lag (und noch liegt), das Löschen der Seeschiffe dort aber umschlagstechnisch früher umständlich war, wurden größere Seedampfer häufig im Innenhafen mit schwimmenden Getreidesaugern gelöscht. Kanalkähne brachten dann die Ladung aus dem Innenhafen zum Silo am Außenhafen.
- 35 Bei Eisgang und Gefahr des »Einfrierens« suchten Binnenschiffe Schutzhäfen auf — Hafenbecken, in denen Schiffe ohne Gefahr der Eispressung durch Strömung und Eisblockade überwintern können. Heute spielt die Eisgefährdung auf dem Rhein keine Rolle mehr, da der Strom durch die übergroße Salzfracht (aus dem Oberrheingebiet) und die Aufwärmung durch Kraftwerke gegen Zufrieren gefeit ist.
- 36 Es gehörte zu den Ausnahmen, daß ein Kahn von der »Metropole« des Ladungsangebotes — Rotterdam — leer wieder zu Berg geschleppt wurde. Auch das Schleppen durch einen Selbstfahrer (hier WESER 19) war zu Anfang der fünfziger Jahre noch selten.
- 37 Vor der Freigabe der 2,50 m Tauchtiefe für die westdeutschen Kanäle mußten 2,50 m tief abgeladene Schiffe u. U. beim Passieren dieser Wasserstraßen geleichtert werden, so z. B. am Schiffshebewerk bei der Fahrt nach Dortmund (altes Hebewerk). Zur damaligen Zeit war es immerhin noch lohnenswert, die Kies befördernden Kähne auf dem RHK (oder WDK) auf 2,50 m abzuladen und diese dann vor Passieren des Hebewerkes auf 2 m zu leichtern (zu diesem Zweck lag in einem alten Kanalarm ein Leichter-Kranschiff).
- 38 Die fünfziger Jahre zeigen in der damaligen Schleppschifffahrt Typisches: Es gab noch zu wenige Schiffe, die alle westdeutschen Wasserstraßen befahren konnten und auch in der Lage waren, hochwertige oder sperrige Frachten zu befördern. Die wenigen Schleppkähne, die diese Forderungen erfüllten, wurden einige Jahre lang im Wechselverkehr Kanäle/Rheingebiet eingesetzt, und zwar (z. B.) Kanalgebiet — Süddeutschland (Mannheim, Neckar, Main) oder Niederrhein, Holland, Belgien (Rotterdam, Antwerpen, Gent).
Der Kahn BADEN 345 wurde infolge der Vereinheitlichung der Fendel-Flotte umbenannt in FENDEL 131. Unter diesem Namen war das Schiff jedoch nur wenige Jahre in Fahrt. Der Kahn wurde an die BMSAG (Bremen-Mindener) abgegeben und zum Motorschiff umgebaut. Unter dem Namen WESER 38 war es bis zum Zeitpunkt der Auflösung der Reederei unter den rot-weißen Signalfarben der größten Weserreederei in Fahrt. Die Temsche-Kähne haben bis in die achtziger Jahre überlebt; fast alle wurden jedoch nach und nach veräußert und fahren meist unter niederländischer Flagge als Partikulierschiffe.
- 39 Die an sich atypische Fracht für ein Binnenschiff wurde vorwiegend nur von Kähnen der Fendel Schifffahrts AG, Mannheim, befördert. Die Fendel-Kähne brachten Kohle nach Heilbronn oder Stuttgart

(Kraftwerke) und nahmen als Rückfracht Salz oder Karrosserien. Es handelte sich um Kleinbus-Karrosserien, die im Ford Werk Köln zu Bussen montiert wurden. Schon nach einigen Jahren wurde dieser Transport wieder eingestellt. Die Ladung war bei den Schiffern unbeliebt, da die dicht an dicht auf und unter Deck aufgereihten Busaufbauten verständlicherweise empfindlich waren und vor allem die Sicht voraus einschränkten.

- 40 AV = Auguste-Victoria. Die Großzeche am WDK war konzernmäßig mit der BASF in Ludwigshafen verflochten; diese besaß seinerzeit einige starke Motorschiffe, die jeweils einen Schleppkahn in Anhang nehmen konnten und meist zwischen dem Zechenhafen und dem Werkhafen der BASF pendelten.
- 41 Zum Schiffsjournal: Die Fahrten 1964 litten unter z. T. extremen Kleinwasserbedingungen, z. T. unter längeren Reparatur- und Wartezeiten. 1964 wurde der Kahn FENDEL 67 — wie die meisten anderen der Fendel-Flotte — untersucht, ob evtl. noch ein Verkauf in Frage käme. FENDEL 67 wurde als »gesund« befunden und Mitte 1965 an einen Mindener Privatschiffer verkauft, der den Kahn motorisierte und in der Rhein- und Kanalfahrt einsetzte.

Die Fendel Schifffahrts AG verfügte noch 1963 über folgende Kahnflotte (ohne Mietschiffe):

Anzahl	Kahngröße	Anzahl	Kahngröße
22	1 500 t	1	1 000 t
3	1 600 t	11	800—900 t
7	1 700—1 800 t	56	1 350 t (RHK-Typ)
1	2 000 t	13	950 t (DEK-Typ)

zusammen 114 Kähne mit rd. 151 000 t Tragfähigkeit.

Der älteste Kahn, FENDEL 62 (L 67,18 m, B 9,17 m, T 2,24, 834 t) war 1883 gebaut, die 5 jüngsten stammen aus dem Baujahr 1958, trugen rd. 1 300 t und besaßen RHK-Maße.

Baualter aller Kähne: 1900—1920: 36; 1920—1950: 15; 1950—1958: 5

FENDEL 67 war 1922 erbaut worden und trug 1 349 t, die Abmessungen waren die der RHK-Typen (s. Abb. 31)

Angaben nach: Flottenliste der Fendel Schifffahrts AG, Mannheim 1963

Literatur (Auswahl):

Binnenschifffahrt in Zahlen. Duisburg (jährlich, Statistik).

Binnenschifffahrtsnachrichten. Duisburg (Zs).

Der Fahrensmann (Zs), hrsg. v. d. Berufsgenossensch. Duisburg.

Fünfzig Jahre Dortmund-Ems-Kanal. Hrsg. v. d. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster. Münster 1949. Hauser, Franz, und Albert Vogel: Kleines Binnenschifffahrtsbrevier. (= H. 1 der Lehrbuchreihe Ruhrsaar). Duisburg 1970.

100 Jahre Verein zu Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen e. V. Duisburg 1977.

Marten, R., u. F. R. Loomeijer: Binnenvaartschepen. Alkmaar 1977.

Prager, Hans-Georg: Schleppzug ankerauf. Stuttgart 1960.

Ders.: Zu Schiff durch Europa. Herford 1973.

Ders.: Was weißt du vom Rhein? Stuttgart 1965.

Ders.: Was weißt du vom Donaustrom? Herford 1970.

Rhenus-WTAG Aktuell (Zs). Dortmund.

Schaub, Franz: Vom Main zur Donau. Würzburg 1979.

Suppan, C. V.: Wasserstraßen und Binnenschifffahrt. Berlin 1902.

Teubert, Oskar: Die Binnenschifffahrt. Leipzig 1912.

Über 400 Jahre Rheinschifffahrt (Plakat). Hrsg. Allg. Arbeitgeberverband für die Rheinschifffahrt e. V. Duisburg. Duisburg 1973.

Weber, Heinz, und August Lindner: Oldtimer der Rheinschifffahrt. Duisburg o. J.

Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenkalendar (Weska). Duisburg (jährlich).

Wüstenfeld, Gustav: Die Ruhrschifffahrt von 1780—1890. Wetter 1978.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Duisburg.