

Der Brohler Hafen hat seit 1868/69 Schifffahrtsgeschichte geschrieben

Jochen Tarrach

Owohl im Rheinhafen von Brohl noch immer Güter und Rohstoffe verladen werden, hat der Hafen seine einstige, große wirtschaftliche Bedeutung verloren. Die früheren Hauptumschlagsgüter Holz, Tuff, Trass, Lava, Basalt und Phonolith und auch Tönissteiner und Brohler Mineralwasser werden dort längst nicht mehr auf Schiffe verladen. Die Binnenschifffahrt in Brohl stagniert.

1,2 Kilometer ist der Brohler Hafen lang, an seiner breitesten Stelle misst er 120 Meter, das unterschiedlich tiefe Hafenbecken umfasst eine Gesamtfläche von rund zwölf Hektar. Durch Aufschüttung eines über 100 Meter langen Dammes wurde in den Jahren 1868/69 die sogenannte „Brohler Bucht“ genutzt, um den Hafen anzulegen. Schon vorher hatten die Schiffe in der Bucht vor dem schnell fließenden Strom einen leidlich geschützten Anker- und damit auch einen geeigneten Verladeplatz für ihre Güter gefunden. In Rheinnähe war ein Lager für Trass, Tuff-, Lava- und Basaltgestein geschaffen worden sowie ein Umschlagplatz für Mineralwasser eingerichtet.

Der Leinpfad für die Treidelschifffahrt verlief entlang des Ufers. Etwas rückwärtig und höher gelegen lag die Landstraße Köln-Koblenz.

Am Naturhafen hatte sich der Siedlungsplatz Nippes entwickelt. Hier wohnten die Trass- und Steinhändler, Steinmetze, Pferdefuhrunternehmer, Stellmacher und Verladearbeiter. Auch mehrere Gasthöfe hatten sich angesiedelt. Natürlich waren auch Schiffer ansässig, die mit ihren Treidelschiffen den Rhein als Wasserstraße nutzten.

Sie fuhren stromabwärts mit ihren Schiffen unter Segel, stromauf wurden die Lastkähne dann von jeweils zwölf bis 20 Halferpferden gezogen. Was lag angesichts günstiger natürlicher Gegebenheiten also näher, als in der Brohler Bucht einen geschützten Hafen anzulegen. Das wurde auch dadurch notwendig, weil die kleinen Treidelschiffe mit ihrer geringen Zuladekapazität fast völlig von den größeren Dampfschiffen abgelöst wurden und dadurch auch bessere Verlademöglichkeiten benötigt wurden.



So romantisch sah es in der Brohler Bucht aus bevor 1868/69 der Hafen gebaut wurde.

Zeit der Dampfschiffe begann 1817

Die Zeit der Dampfschiffe begann im Jahr 1817, als die „Caledonia“ als erstes Schiff dieser Art mit zwei Dampfmaschinen zu je 50 PS rhein-aufwärts Koblenz anfuhr.

1839 erreichte den Landrat in Ahrweiler die Nachricht, dass die Rheinschiffer fortwährend über den Mangel an Verdienst klagten und den Grund in der sich immer erweiternden Dampfschiffahrt sahen, deren Entwicklung aber nicht mehr aufzuhalten war.

Größere Schiffe benötigten auch eine größere Wassertiefe. Deshalb musste die Fahrrinne durch Ausbaggerungen den neuen Schiffen angepasst werden. So war es günstig, gleich den Hafendamm an der Brohler Bucht aufzuschütten und damit den Brohler Hafen anzulegen.

Der Hafenausbau erfolgte aber auch, um den Schiffen im Winter bei Eisgang einen sicheren Ankerplatz zu bieten (Sicherheitshafen).

Beim Bau der Brohltalbahn im Jahr 1901 wurde ein Anschlussgleis bis zur Verladestelle am Hafenbecken verlegt und so der Warenumsatz von der Bahn auf die Schiffe und umgekehrt erleichtert.

Heute läuft der Schiffsverkehr auf dem Rhein auch in der Winterzeit meist ungehindert, weil es wegen der Rheinerwärmung keinen Eisgang mehr gibt. Das war von Dezember 1928 bis

März 1929 ganz anders. Der Rhein froh komplett zu, sodass man über das Eis trockenen Fußes von einem Ufer zum anderen gehen konnte. In den vergangenen einhundert Jahren gab es nur drei derart harte Winter, in denen der Fluss eine komplette Eisfläche bildete, nämlich 1928, 1933 und 1954. Festgefroren lagen die Schiffe über Monate auch im Brohler Hafen und warteten auf Tauwetter.

Eis auf dem Rhein märchenhaft schön

Damals gehörte der Hafen von Brohl noch teilweise zur Gemeinde Rheineck.

Ausführliche Eintragungen in der Schulchronik von Rheineck geben einen Einblick in das ungewöhnliche Geschehen des Winters 1928/29. „Bis zu Minus 35 Grad Celsius sank das Thermometer. Jeder Schiffsverkehr war durch das Eis unterbunden.“ Noch Ende Februar 1929 ging der Rheinecker Lehrer mit seiner Familie an „historischer Stelle“ über den Rhein, nämlich dort, wo der Vinxbach in den Strom mündet und das alte römische Ober- vom Untergermanien trennte. Er berichtet darüber: „Das Rheinbild in Eis und Schnee war märchenhaft schön. Haus hohe Schollenberge und spiegelglatte Flächen wechselten einander ab. Auf dem Eise wurden Tanz, Lustbarkeiten, Reden, Versammlungen etc. abgehalten.“

Der Winter hatte aber auch seine negativen Seiten. Die Tiere litten elende Not, Bäume sprangen vor Kälte auf, Pumpen und Wasserleitungen froren zu und es herrschte teilweise Wassermangel. Aus dem Brohler Hafen wurde eine regelrechte Stadt. Etwa 80 Schiffe lagen dort bewegungsunfähig festgefroren. Für die Kinder eine tolle Sache. Konnten sie doch ungehindert die sonst so fern auf Strommitte fahrenden Schleppkähne, Fähren und Verkehrsboote aus der Nähe betrachten. Eine tolle Sache aber auch für die Wirtsleute des „Ankers“ mit der angeschlossenen Schlachtereierie, hatten sie doch plötzlich eine große Kundenschar, die kaum Beschäftigung hatte und sich langweilte, direkt vor der Haustür wohnen. Die Winterromantik gab aber auch Anlass zu höchster Sorge, denn der bei Tauwetter zu erwartende Eisgang konnte sich als sehr gefährlich entwickeln. Das Hochwasser stand besonders in Niederbreisig bis zu den Häusern. Sie mussten geschützt werden, ebenso wie die Brücken stromabwärts. Sprengkommandos und Eisbrecher hielten jedoch das Eis im Zaum. „Gottlob“, so die Rheinecker Schulchronik, „ging das Eis ohne Gefahr und ohne weiteres Hochwasser nach und nach ab.“

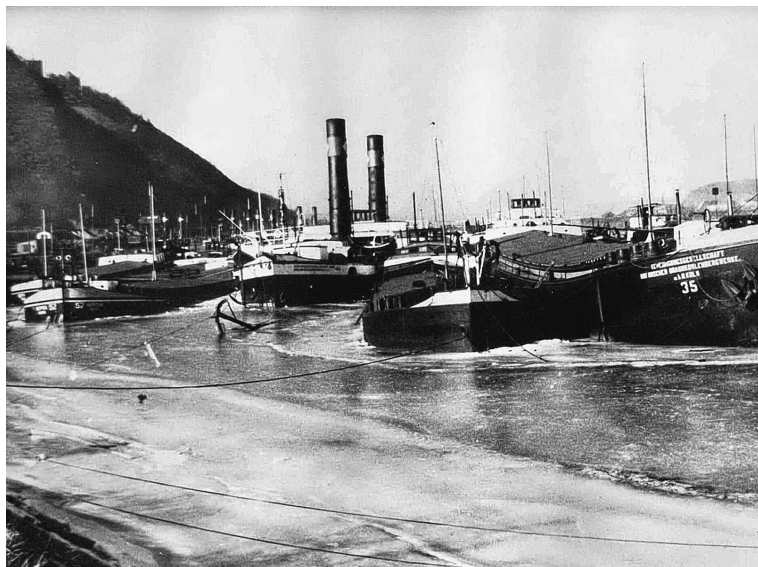
Hafen gewinnt an Bedeutung

Der Hafen gewann in den folgenden Jahrzehnten immer mehr an Bedeutung, blieb aber auch vom Auf und Ab der Geschichte nicht verschont. Nach dem Zweiten Weltkrieg, in der aufstrebenden Bundesrepublik mit ihrem Wirtschaftswunder, erlebte er eine Blütezeit. Kräne und Verladeanlagen wurden aufgestellt, der Warenverkehr rollte.

Im Laufe der Zeit wurde der Güterverkehr aber mehr und mehr auf die Straße verlagert und auch die vulkanischen Rohstoffe aus dem Brohltal verloren an Bedeutung, und so ging es nicht nur mit der Brohltalbahn abwärts, sondern auch mit dem Umschlag im Hafen.

Heute fahren die Schiffe meist an Brohl vorbei und das Hafenbecken wird nur noch von wenigen Schiffen genutzt. Die Güter erreichen auf Straße und Schiene wesentlich schneller ihre Zielorte.

So bezeichnet Brohl-Lützings Bürgermeisterin Christel Ripoll den Brohl Hafen heute mehr als Freizeitgelände für die Bürger, als dass er ein wirtschaftlicher Faktor für die Gemeinde sei. Das sieht natürlich Binnenschiffer Jürgen Maier etwas anders, ist er doch mit seinen beiden Schiffen „Jürgen Elisabeth“ und „Jürgen Pascal“ in Brohl beheimatet und sogar Eigner eines



Im strengen Winter 1928/29 entstand im Hafen eine richtige Schifferstadt, die in der „Rheinecker Schulchronik“ lebendig beschrieben wird.



Binnenschiffer Jürgen Maier ist mit seinen beiden Schiffen „Jürgen Elisabeth“ und „Jürgen Pascal“ heute in Brohl beheimatet.

großen Teils des Hafengeländes. 1992 hat Maier es von der Brohltal-Eisenbahn GmbH übernommen. Konnte er noch bis Anfang 2007 auch größere Mengen Holz umgeschlagen, so sind es heute Flussspat und Kalksinter, die teilweise den langen Seeweg aus China und Sambia hinter sich haben und per Binnenschiff nach Brohl kommen.

Weitertransport per Bahn

Auf Eisenbahnwaggons verladen werden diese Rohstoffe von Zügen der Brohltalbahn meist nach Dresden zur Weiterverarbeitung transportiert.

„Es sind mehrere 10000 Tonnen im Jahr“, berichtet Stephan Pauly, zweiter Vorsitzender der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn (IBS). Die IBS betreibt nämlich nicht nur den Vulkan-Express, sondern ist mit ihren Zügen auch auf dem bundeseigenen Schienennetz der DB unterwegs. Den umgekehrten Weg nimmt aus Ochtendung, Bell, Plaidt und Nickenich angelieferte Eifellava, die in den Schiffen von Jürgen Maier verschwindet, um in Richtung Rheine transportiert zu werden. Dort betreibt die Lava-Union ein großes Lager. Nicht mehr auf Schiffe verladen werden heute das Phonolith aus dem Brohltal bei Brenk und auch die Wasserflaschen des Brohler Mineral- und Heilbrunnens. „Es geht bei uns heute nichts mehr über den Rhein“, so die Auskunft aus der Brunnenverwaltung.

Und noch ein Faktor für die schwindende Bedeutung des Hafens kam in den letzten Jahren hinzu: Die Wirtschafts- und Finanzkrise: „Die Schifffahrt allgemein hatte einen Rückgang von rund einem Drittel zu verzeichnen“, erklärt Binnenschiffer Maier.

Sie hat sich auch mehr auf den Schwerguttransport, zum Beispiel von Maschinenteilen verlegt, und der geht auch nach dem erneuten Anspringen der Wirtschaft an Brohl vorbei. So ist es ruhig geworden im Brohler Hafenbecken. Das war allerdings im vergangenen Winter 2010/2011



Fast wie in alten Zeiten: Im Januar 2011 machten zahlreiche Schiffe im Brohler Hafen fest, da der Rhein wegen eines Schiffunglückes an der Loreley gesperrt war.

anders, als wegen des herrschenden Hochwassers sowie eines Schiffsunglückes nahe der Loreley der Strom längere Zeit komplett gesperrt war. Als mehr als 20 Schiffe im Hafen auf die Weiterfahrt warteten, da entstand wieder etwas wie die „Schifferstadt“ der alten Zeiten.

Geblieden ist bei allen sonstigen Veränderungen im Hafen der Außenbezirk Brohl des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bingen. „Wir beschäftigen dort derzeit 33 Mitarbeiter, von denen aber ein Teil seine Arbeit im Stützpunkt Weißenthurm verrichtet“, berichtet Florian Kregel, stellvertretender Leiter des Bingerer Amtes. Diese Mitarbeiter sind zuständig für die rund 40 Rheinkilometer von Nonnenwert bis Urmitz. Ein bereits für das Jahr 2000 geplanter Neubau der Dienststelle am Brohler Hafen kann

te bisher aber aus finanziellen Gründen nicht verwirklicht werden. Verwirklicht hat aber der Bootsclub Brohl sein Vorhaben, im hinteren Hafengebiet seine Bootsstege anzulegen. So dümpeln in der seichten Dünung des Hafenbeckens seit einigen Jahren die schicken Jachten betuchter Bürger im Wasser. „Die wenigsten Bootsbesitzer kommen aber aus Brohl“, weiß Bürgermeisterin Ripoll zu berichten.

Quellen und Literatur:

- Carl Bertram Hommen: „Geliebte Heimat zwischen Laacher See und Goldener Meile“. Bad Breisig 1989.
- Carl Bertram Hommen: „Das Breisiger Ländchen“. Köln 1985.
- Carl Bertram Hommen: „Von Hexen, Schiffern und Papiermachern an Rhein, Ahr und Eifel“. Bad Breisig 1991.
- Josef Dollhoff: „Rheinschiffahrt – Ausflüge in die Geschichte des großen Stroms“. Hamburg 1999.
- Walter Fabritius: „Die Alten Breisiger – Plaudereien aus der Geschichte der Quellenstadt“. Bad Breisig (2006).