

„Hexen“ auf dem Rhein

Seilschiffahrt blieb Episode der Verkehrsgeschichte zwischen 1875 - 1903/4

Hildegard Funk / Willy Weis

Zwischen der Frachtschiffahrt auf dem Rhein und dem Güterverkehr auf der Schiene kam es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum ernsthaften Konkurrenzkampf, der zunehmend zu Gunsten der Eisenbahn ausfiel.

Um die nicht unerheblichen Schleppkosten für den Frachtverkehr der Dampfschiffahrt zu reduzieren und konkurrenzfähiger gegenüber der Eisenbahn zu werden, kam man aus wirtschaftlichen Gründen auf die Idee, eine Schleppschiffahrt auf dem Rhein einzurichten. Mittels eines „Tauerdampfschiffes“ (touae, von touer = ziehen, schleppen), das im Schifferjargon auch „Hexe“ genannt wurde, sollte quasi eine „Flusseisenbahn“ eingerichtet werden. Das geschah abschnittsweise ab 1873 mittels eines auf der Rheinsohle von Emmerich bis Bingen gelegten Drahtseiles.

„Tauer“

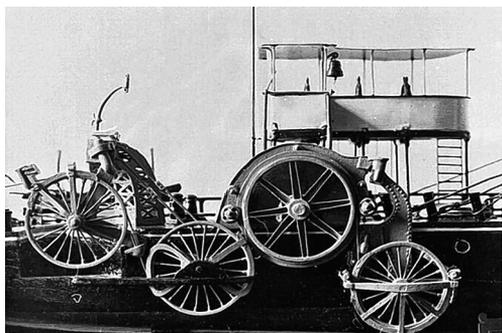
Versuche dieser Art waren bereits in Frankreich und Belgien sowie auf der Elbe erfolgreich durchgeführt worden. Speziell umgebaute

Dampfschiffe („Tauer“) verfügten an der äußeren Backbordseite über vier fast 3 Meter große Seilführungsscheiben, die das Stahltau vor dem „Tauer“ vom Flussgrund aufnahmen, das Schiff am Drahtseil gegen den Strom bergwärts zogen und schließlich wieder am Flussgrund ablegten. Das Tauschiff zog sich also selbst gegen den Strom. An diesem Schlepper konnten mehrere Schleppkähne angehängt werden.

Durch diese technische Errungenschaft entfiel die immens Kohle verzehrende Dampfmaschine für den Transport des Schleppschiffes. Lediglich benötigte man nur noch Dampfkraft für den rotierenden Betrieb der Zugtrommel (Seilscheibe) zum Ziehen des Tauerseils, an dem sich das Tauschiff mit Schleppanhang rheinauf zog. Der Kohleverbrauch sank drastisch und führte zu günstigeren Transportkosten.¹⁾

Aktiengesellschaft

Um diese Schiffahrt zu realisieren, wurde am 5. Dezember 1871 unter maßgeblicher Beteiligung des Fabrikanten F. C. Guilleaume in Köln



Seilführungsscheibe auf dem Tauerdampfschiff

die Central-Actien-Gesellschaft für Tauerei gegründet.

Die Industriellenfamilie Guillaume steht auch in Verbindung zu unserer Region, denn sie erbaute in Remagen-Oberwinter Schloss Ernich und nannte die Anwesen Calmuth und Schloss Marienfels ihr Eigen.

Guillaume erhoffte sich davon ein gutes Geschäft, denn die Zeichnung von Aktien knüpfte er an die Bedingung, dass das benötigte Drahtseil ausschließlich vom Kabelwerk Felten & Guillaume geliefert wurde. Diese älteste Drahtseilfabrik der Welt war in Köln aus einer Hanfseilerei der Familie hervorgegangen.¹⁾

Die neu gegründete Gesellschaft besaß die Konzession für den Tauereibetrieb auf dem Rhein

von Emmerich bis Basel. Ihre Schlepper zogen sich und ihre angehängte Kähne an dem starken Drahtseil auch an den Rheinorten des Kreises Ahrweiler zwischen Rolandswerth und Brohl vorbei. Die Talfahrt erfolgte dann losgelöst vom Tauerdraht frei fahrend mittels zwei am Heck angebrachter, dampfbetriebener, vierflügeliger Schiffsschrauben.

Insgesamt ließ die Central AG für Tauerei und Schleppschiffahrt, Mühlheim Ruhr, in den Jahren von 1873 bis 1876 in Duisburg, insbesondere für die Mittelrheinstraße, die „Rheintauer 1 bis 8“ bauen.²⁾

Fährrechte

Vor der Verlegung des Tauerseils im Rhein waren die Existenz und die althergebrachten Fährrechte, besonders bei den Querseilfähren („Gierponten“), zu berücksichtigen, die zur Flussüberquerung die Strömung ausnutzten.

Damit die Tauerfahrer nicht mit den Querseilen der Fähren kollidierten, mussten die Gierponten nunmehr an Lang- bzw. Schwungseilen geführt werden. So auch bei der damaligen Gierponte Linz-Kripp. Das eine Ende des Seils war an der Fähre befestigt, stromaufwärts war das andere Ende des Langseils im Bereich der heutigen Quellenstraße und Ahrmündung an einem auf der Flusssohle am Kripper Rheinufer hin gegossenen Betonblock angebunden.³⁾



*Tauerdampfschiff
auf dem Rhein
bei Kripp - Linz*

Eine Grundberührung dieses Seils musste verhindert werden. Deshalb wurde es über pendelnden Bugnachen zwischen der Verankerung im Uferbreich und der Fähre gelegt.⁴⁾

Verlegung der Tauerseile

1875 wurde der erste von der Firma Felten & Guilleaume hergestellte Tauereidraht auf der Rheinsohle von Oberkassel an Remagen, Kripp, Niederbreisig und Brohl vorbei bis Bingen verlegt.

Der pro Meter 6,3 kg schwere Tauereidraht kostete einschließlich Verlegung pro Kilometer 2700 Mark.

Schon wenige Jahre später wurde der Tauereidraht durch ein qualitativ höheres Zugseil aus Siemens-Martin-Stahl auf der 120 km langen Mittelrheinstraße zwischen Oberkassel und Bingen verlegt. Diesem aus 47 Drähten bestehenden 43 mm starken Stahlseil prognostizierte man bei der starken Beanspruchung eine Lebensdauer von 6 1/2 Jahren.⁵⁾

Fusion

Auf Wunsch der Mühlheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft kam es zur Fusion der Central-Actien-Gesellschaft (CATS) mit der Vereinigten Ruhrorter und Mühlheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft in Dortmund. Am 8. Juni 1876 konstituierte sich die neue Gesellschaft als „Central-Actien-Gesellschaft für Tauererei und Schleppschiffahrt“ in Ruhrort.⁶⁾

Auswirkungen der Tauererei

Der Schiffahrtsbetrieb rheinaufwärts mittels Treidelpferden ging infolge der Tauererei stark zurück und brachte für die Halfen und Treidewirte finanzielle Einbußen mit sich.

Hiesige Treidler in Kripp hatten nur noch unbedeutende und wenig lukrative Aufträge bei kurzen Transporten rheinaufwärts. Sie gerieten in Existenznot. Das zeigt sich auch in ihrer Beschwerde an den Remagener Bürgermeister Friedrich Wilhelm Beinhauer.⁷⁾

Von Seiten der Kripper und Remagener Schiffshalphen und deren Wirten kam es zu einer lebhaft vorgetragenen Klage gegen die Gemeinde, nachdem ihnen die Tauererei den früheren Verdienst, den sie aus dem Vorspann beim Ziehen

der Schiffe mit ihren Treidelpferden auf den Bergfahrten erzielt hatten, zu entziehen begann.⁸⁾

Seilschiffahrt blieb Episode

Die Seilschiffahrt auf dem Rhein konnte sich nicht auf Dauer etablieren.

Das Aufkommen der Schraubenschlepper, die die Radschlepper ablösten, viele technische Probleme aufgrund der schwierigen Flussverhältnisse am Rhein, die Behinderung der Netzfischerei, aber vor allem auch ökonomische Schwierigkeiten der Betreibergesellschaft führten dazu, dass die Tauererei nicht in dem ursprünglichen geplanten Umfang nachhaltig durchführbar war. 1903 wurde sie deshalb beendet.

Ab dem 1. November 1904 befand sich die Central-Actien-Gesellschaft für Tauererei und Schleppschiffahrt (CATS) in Liquidation und wurde abgewickelt.⁹⁾

Nachdem der Rhein knapp 30 Jahre zum Ärgernis und Nachteil der hiesigen Rheinhalfen mit „Hexen“ durchfahren werden konnte, wurde das Tauerseil im Strom laut Eintrag des Kripper Tagebuchschreibers Gottfried Valentin „... am 30. März 1905 in Kripp endgültig von der Rheinsohle gehoben.“¹⁰⁾

Anmerkungen:

- 1) „Eine Art Eisenbahn mit beweglicher Schiene im Wasser“ von Lars U. Scholl, in: 200 Jahre Rheinschiffahrt, Landesmuseum Koblenz 1991, S. 99 - 112
- 2) Als die Hexen Schiffe schlepten, L. U. Scholl, 1985, S. 86f. 130ff.
- 3) wie 2, S. 130ff.
- 4) mündliche Angaben: Zeitzeuge Hans Klock (†), Kripp
- 5) wie 3, S. 129
- 6) wie 5, S. 121
- 7) Amtslisten von Remagen, W. J. Langen 1925, S. 34
- 8) Old Timer der Rheinschiffahrt, v. Dr. H. Weber und August Lindner, S. 111, Rheinschiffahrtsverlag Duisburg-Ruhrort
- 9) wie 6, S. 130ff., dsgl. Old Timer der Rheinschiffahrt v. Dr. H. Weber und A. Lindner, S. 111, Duisburg-Ruhrort. S. 101f. Rheinschiffahrtsverlag
- 10) Tagebuch des Kripper Gottfried Valentin (†)

Literatur:

- E. Beyer: „Der Rhein von Straßburg bis zur Holländischen Grenze in technischer und wirtschaftlicher Beziehung“. 1902.
- „Die Arbeiten der Rhein-Bauverwaltung 1851 - 1900. Berlin 1901
- Lars U. Scholl: „Als die Hexen Schiffe schlepten“. 1985.
- Lars U. Scholl: „Eine Art Eisenbahn mit beweglicher Schiene im Wasser“. In: 200 Jahre Rheinschiffahrt. Landesmuseum Koblenz 1991, S. 99 - 112
- Dr. H. Weber und August Lindner: Old Timer der Rheinschiffahrt. Rheinschiffahrtsverlag Duisburg-Ruhrort, S. 111