

Traditionelle Boote in Deutschland. T. 2, Die mittelrheinische Lotsenschaluppe

Keweloh, Hans-Walter; Hanke, Fred

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Keweloh, H.-W., & Hanke, F. (1994). Traditionelle Boote in Deutschland. T. 2, Die mittelrheinische Lotsenschaluppe. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 17, 273-290. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52601-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFF- UND BOOTSBAU

TRADITIONELLE BOOTE IN DEUTSCHLAND

2: DIE MITTELRHEINISCHE LOTSENSCHALUPPE

VON HANS-WALTER KEWELOH

Einer der schwierigsten Streckenabschnitte für die Schifffahrt auf dem Rhein ist der mittlere Stromabschnitt zwischen Bingen und St. Goar. Über Jahrhunderte bis hin zur Gegenwart versahen Lotsen vor allem an den mittelrheinischen Lotsenstationen Bingen, Kaub und St. Goar ihren unentbehrlichen Dienst für die Tal- und Bergfahrt zwischen Bingen und St. Goar.¹ Auch wenn die Inanspruchnahme eines Lotsen für die Schiffer nicht Pflicht war, war es doch üblich, für die Passage dieses Abschnittes einen streckenkundigen Fachmann an Bord zu nehmen. Welche Bedeutung die mittelrheinischen Lotsen hatten, machen einige Zahlen deutlich: Waren zu Beginn des 19. Jahrhunderts ungefähr 80 Lotsen (Kaub 35–45, Bingen und St. Goar jeweils ca. 20) im Einsatz², war ihre Zahl im Jahr 1935 auf insgesamt fast 200 angewachsen (Kaub ca. 90, Bingen 56 und St. Goar 48).³ 1967, als die Lotsenstation Kaub mit 107 Lotsen einen Personalstand wie nie zuvor erreicht hatte, versahen mit den jeweils 40 Lotsen auf den Stationen Bingen und St. Goar insgesamt 187 Männer den Lotsendienst.⁴

Erst Anfang der achtziger Jahre ging die jahrhundertealte Tradition des rheinischen Lotsenwesens langsam zu Ende. Der am 5. September 1974 vollendete Ausbau der mittelrheinischen Gebirgsstrecke mit Strombaumaßnahmen wie der Schaffung einer auf 120 m erweiterten Durchfahrt im Binger Loch und der Beseitigung von Fels- und anderen natürlichen Hindernissen, aber auch die navigatorische Ausrüstung der heutigen Rheinschiffe und Schubeinheiten mit Funk, Radar, Echolot, Bugstrahlruder und ähnlichem sowie die Streckenkenntnisse der Schiffsführer ließen die Lotsenberatung mehr und mehr zurückgehen. Am 31. Mai 1988 wurde die größte Lotsenstation in diesem Rheinstrombereich, die Station der Lotsengemeinschaft Kaub e.V., geschlossen und mit dem Verkauf des letzten Versetzbootes der Versetzdienst eingestellt.⁵ 1993 war in Kaub noch ein einziger Lotse aktiv.⁶

Sieht man einmal von der Versetzmöglichkeit ab, die der Fährbetrieb Pfaff und Gilles den Lotsen in Kaub schon Anfang der zwanziger Jahre als Serviceleistung anbot⁷, wurde erst in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts mit dem zunehmenden Schiffsverkehr auf dem Rhein das Versetzen der Lotsen mit Motorbarkassen eingeführt und das Anfahren der Schiffe mit eigenen Lotsenbooten aufgegeben. Die Lotsendienste richteten an ihren Stationen in Bingen, Kaub, St. Goar und Oberwesel nun Versetzdienste mit Motorbarkassen in eigener Regie ein. Ein organisierter Rückholdienst mit Kleinbussen sorgte dafür, daß die Lotsen wieder zu ihren Stationen zurückkehren konnten.

Ursprünglich besaß jeder Lotse ein eigenes, persönliches Boot. Mit diesem ruderte er das zu lotsende Schiff an und machte an diesem fest. Während der Lotsfahrt wurde das kleine Boot des Lotsen vom Schiff geschleppt. Nach Beendigung seiner Arbeit ruderte der Lotse dann mit seinem Boot wieder zum Ausgangspunkt der Fahrt, zu seiner Lotsenstation, zurück. Diese mühevoll und zeitraubende Rückkehr wurde erleichtert, wenn sich die Gelegenheit bot, das Fahrzeug an ein Schiff anzuhängen.

In der Vergangenheit hatte sich ein besonderer Bootstyp der mittelhheinischen Lotsen herausgebildet, der für ihre Arbeit besonders geeignet gewesen zu sein scheint: die Lotsenschaluppe. Hatten die Lotsen ursprünglich zum Anfahren der Schiffe noch landschaftsübliche Gebrauchsboote wie z.B. Nachen verwandt, wurde die Schaluppe als eigenständiger, auf die besondere Aufgabe hin zugeschnittener Bootstyp entwickelt. Er entsprang dem Bedürfnis der Lotsen nach einem leichten, wendigen, gleichzeitig aber robusten und gut zu rudern Boot.

Über den Zeitpunkt, wann sich die Schaluppe als besonderes Fahrzeug der mittelhheinischen Lotsen durchsetzte, lassen sich leider bisher keine genauen Angaben machen. Will Kimpel weist darauf hin, daß am 31. Dezember 1866 Kaub seinen Status als Zollstation verlor und daß *damit auch die Möglichkeit für die Kauber Steuerleute/Lotsen in Kaub auf anhaltende Fahrzeuge an Bord zu gehen entfiel.*⁸ Damit die Schiffer für die Anbordnahme der Lotsen keine Zeit verloren, werden diese nach diesem Zeitpunkt schon recht schnell die zu lotsenden Schiffe während der Fahrt im Strom angefahren haben. Sie benutzten dazu anfänglich die vorhandenen Bootstypen aus der Schifffahrt: kleinere Arbeits- und Transportfahrzeuge und vielleicht auch im einen oder anderen Fall Fischereiboote. Es ist anzunehmen, daß sich diese nach kurzer Zeit für die neuen Anforderungen der Lotsen als wenig geeignet erwiesen. So wird bald der eigenständige Bootstyp der Lotsenschaluppe entwickelt worden sein.

Wie ihre Vorgänger waren die Lotsenschaluppen ursprünglich hölzerne Fahrzeuge. In den späten 20er und in den 30er Jahren dieses Jahrhunderts kamen mehr und mehr eiserne Schaluppen in Gebrauch und lösten ihre hölzerne Vorbilder ab.



Abb. 1 Lotsenschaluppen am Rheinufer in St. Goar. Die vorderen vier Schaluppen sind aus Eisen, die beiden folgenden aus Holz. (Foto: Striedelmeyer, 1938)

WAGEN UND LETTERNBAU

Fahrzeuge u. Leitern jeder Art

Zusatzgeräte f. Landmaschinen

Landmaschinen - Vertretung

Philipp Helbach, Osterspai am Rhein**Bootsbau: Schaluppen, Flieger, Sportboote jeder Art, in Eisen, Holz oder Leichtmetall, Bootsverleih**

Abb. 2 Briefkopf des Bootsbauers Philipp Helbach aus Osterspai.

Bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg haben sich aber hölzerne und eiserne Schaluppen nebeneinander gehalten. Diese Tatsache belegen Fotos ebenso wie der Umstand, daß sich der in Osterspai ansässige Bootsbauer Philipp Helbach seinen Kunden nach 1953 als Erbauer von *Schaluppen, Fliegern, Sportbooten aller Art in Eisen, Holz oder Leichtmetall* anbot (Abb. 1 und 2). *Die letzte hölzerne Schaluppe ließ sich der Lotse Walter Skip aus Kaub bei der Firma Jakob Schmidt in St. Goar im Jahr 1951 zum Preis von DM 900,00 bauen.*⁹

Während eiserne Lotsenschaluppen um 1980 bei den Feldforschungen im Rahmen des DFG-Projekts »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins« noch vereinzelt auf dem Wasser und an Land, aufgestellt als Zeugen einer vergangenen Tradition¹⁰, angetroffen werden konnten, waren hölzerne Lotsenschaluppen scheinbar gänzlich von der Bildfläche verschwunden. Dem Hinweis des ehemaligen Betreibers der Fähre St. Goar–St. Goarshausen, Herrn Willy Franz Menges, ist es zu verdanken, daß wir 1980 in einem Gewölbe der Burg Rheinfels in St. Goar eine solche hölzerne Lotsenschaluppe vermessen und dokumentieren konnten (Abb. 3). Das wahrscheinlich letzte erhaltene Exemplar dieses auf den Raum Bingen–Kaub–St. Goar beschränkten Bootstyps gehörte früher dem St. Goarer Schiffsloten Alfred Goedert. Grundlage der folgenden Beschreibung ist die Aufmessung und Dokumentation dieser Schaluppe.



Abb. 3 Die hölzerne Lotsenschaluppe (rechts) zum Zeitpunkt der Aufmessung 1980 im Gewölbe der Burg Rheinfels.

Die Lotsenschaluppe in St. Goar

Die Draufsicht der Lotsenschaluppe zeigt ein völliges Fahrzeug von 4,65 m Länge. Seine größte Breite hat es mit 1,66 m in der Bootsmittle, in Höhe der Ruderducht. Zum Bug hin läuft das Boot spitz auf eine Breite von 0,12 m zu. Das Heck ist mit einer Breite von 0,88 m



Abb. 4 Seitenansicht des Bugs. Durch die Zerstörung ist zu erkennen, wie die Planken in das Kopfbrett hineinlaufen.



Abb. 5 In der Vorderansicht ist zu sehen, wie das Kopfbrett den Verlauf der Planken aufnimmt. Die Unterkanten der Planken sind durch die eiserne Wallschiene abgedeckt.

wesentlich weniger stark eingezogen. Den Abschluß am Bugende der Schaluppe bildet ein 100 mm starkes sogenanntes Kopfbrett. Dieses ist vorne 100 mm hoch und läuft zu seinem hinteren Ende hin auf eine Höhe von 180 mm zu. Die hintere Hälfte des Kopfbretts ist mit einer Länge von 50 mm zwischen die Schaluppenplanken eingesetzt. Diese Planken sind am hinteren Kopfbretteil angenagelt. Die vordere Hälfte des Kopfbretts umfaßt hingegen schützend die Planken (Abb. 4 und 5).

Für den oberflächlichen Betrachter entsteht der Eindruck eines aus zwei getrennten Teilen bestehenden Kopfbretts, dessen einer Teil vorge nagelt ist, während der zweite Teil als selbständiger Befestigungsklotz zwischen die Planken eingeschoben wurde. Die vordere Hälfte des Kopfbretts ist übrigens besonders kunstvoll gestaltet. Strakend erscheinen die Linien der Plankennähte bis zum vorderen Bugende fortgeführt, indem sie in dieses Kopfbretteil eingeschnitzt sind. Gegen das Kopfbrett ist von innen ein 200 mm langer und 60 mm hoher Eichenklotz gesetzt, der sogenannte Maulklotz. Er leitet seinen Namen von der Tatsache ab, daß er wie »in das Maul des Bootes« eingeschoben erscheint. Den an ihm vorbeilaufenden Bootsplanken bietet der Maulklotz verstärkten Halt, da sie an ihm zusätzlich angenagelt sind. Zur weiteren Stabilisierung und zur größeren Festigkeit des Bugbereichs sind Kopfbrett und Maulklotz durch ein aufgesetztes, 2 mm starkes und 40 mm breites Winkeleisen miteinander verbunden. Es läuft über die ganze Länge des Maulklotzes und die innere Höhe des Kopfbretts (Abb. 6).

Dudszus und Henriot führen in ihrem Schiffstypenlexikon unter dem Stichwort »Schaluppe« in Bezug auf deren Form und Bauweise aus: ... *relativ kurze und breite, auf Kiel mit aufkimmendem Boden und mittelscharfen Spanten kraweel- oder klinkergebaute Boote. Der Vorsteven war senkrecht oder leicht vorfallend, und das Achterschiff lief in ein spitzes, gerundetes oder abgeplattetes Heck aus.*¹¹ Vergleicht man diese Beschreibung mit der Bugform der mittelrheinischen Lotsenschaluppe, so wird offenkundig, daß deren Erbauer eine andere, eigenständige Konstruktionslösung für den Bug gesucht haben. Statt des von Dudszus und Henriot für die Schaluppe postulierten Stevens haben die mittelrheinischen Schaluppenbauer Kopfbrett und Maulklotz gewählt, eine Bugkonstruktion, wie sie bei anderen rheinischen Bootstypen, z.B. Nachen und Dreibord, üblich ist. Genau an diesen Vorbildern werden sich diese Bootsbauer auch orientiert haben.



Abb. 6 Bugansicht von innen.



Abb. 7 Heckansicht mit Spiegel und Heckbank.

In der Heckgestaltung entspricht die mittelrheinische Lotsenschaluppe den von Dudszus und Henriot angeführten Typenmerkmalen. Das Heck wird durch einen 40 mm starken, oben gerundeten Spiegel abgeschlossen, der zwischen die Bootsplanken eingesetzt ist. Die Planken sind am Spiegel angenagelt. Dieser Spiegel fällt in einem stumpfen Winkel von ca. 120° nach außen (Abb. 7). Dieses Wegfallen des Spiegels nach außen ist bei den mittelrheinischen Lotsenschaluppen wahrscheinlich üblich gewesen, selbst wenn Dunkelberg 1921 im Rheinschiffahrts-Lexikon unter »Schaluppe« u.a. *die hinten senkrecht [Unterstreichung durch den Verfasser] abgeplatteten Nachen der Lotsen* anführt.¹² Panzel nennt jedoch in seiner Baubeschreibung für die Schaluppe als Heckabschluß ebenfalls den *leicht nach außen fallenden Spiegel*.¹³

Die Seitenansicht (s. Zeichnung) läßt eine starke Aufbiegung der Schaluppe im Bug erkennen. Sie beträgt 800 mm. Im Vergleich dazu ist die Aufbiegung am Heck mit 260 mm relativ gering. Ihre größte Seitenhöhe hat die Lotsenschaluppe mit 680 mm in der Bootsmitte in Höhe der zweiten Ducht. Am Bug ist das Boot 100 mm und am Heck 520 mm hoch (diese Höhe ist von der Bodenunterkante in der Schräge bis zur Bordkante gemessen; die Oberkante des gerundeten Spiegels liegt bei 590 mm). Diese Abmessungen der Lotsenschaluppe auf Burg Rheinfels entsprechen in etwa denjenigen, die Kimpel als Durchschnittsmaße einer Lotsenschaluppe vermerkt.¹⁴ Nur die von ihm angegebene größte Höhe weicht mit ca. 800 mm im Bereich der Bootsmitte etwas stärker von der aufgemessenen Höhe ab. Mit der größten Höhe der hölzernen Schaluppe auf Burg Rheinfels stimmt allerdings Kimpels Angabe zur größten Höhe der in Kaub 1992 am Rheinufer aufgestellten eisernen Lotsenschaluppe mit 680 mm exakt überein.¹⁵

Im Querschnitt bildet eine ca. 20 mm starke Kielplanke die Grundfläche des Bootskörpers. Diese Kielplanke hat ihre größte Breite mit 280 mm in der Mitte des Bootes und läuft zum Bug hin auf eine Breite von 60 mm, zum Heck hin auf eine Breite von 80 mm zu. Jochen Panzel beschreibt die Kielplanke der Lotsenschaluppe als stromlinienförmig, erinnernd *in etwa an das schlanke Lanzett-Blatt einer Lilie*.¹⁶ Auf den hinteren 280 mm ist die Kielplanke durch eine aufgesetzte 40 mm starke Planke verstärkt (Abb. 8). Auf die konstruktive Bedeutung dieser Plankendoppelung werde ich im weiteren Verlauf der Beschreibung eingehen.

An die Kielplanke schließen sich zu beiden Seiten jeweils 6 weitere Planken an, so daß die Schaluppe insgesamt 13 Plankengänge aufweist. Nach Aussagen von Gewährsleuten gab es andere hölzerne Lotsenschaluppen, die statt 13 nur 11 Plankengänge hatten. Die



Abb. 8 Heckbank mit gegengesetzten Spanten und der Doppelung der Kielplanke.

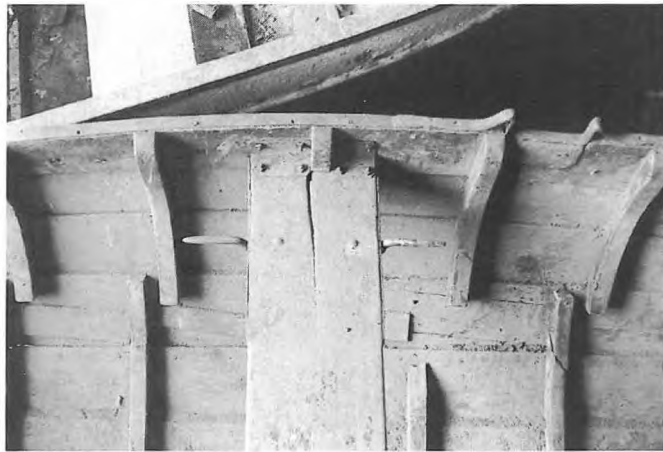
Plankengänge sind mit ca. 20 mm ebenso stark wie die Kielplanke. In der Breite variieren sie zwischen 200 und 240 mm.

Die Seitenplanken sind mit der Kielplanke sowie untereinander in Klinkertechnik verbunden, d.h. sie überlappen sich. Die Überlappung beträgt jeweils ca. 40 mm. Die Kielplanke ist dadurch, daß sie von den unmittelbar an sie anschließenden Seitenplanken überlappt wird, als schmaler Bootsboden nach innen gesetzt und wird durch die überstehende 20 mm hohe Kante z.B. bei Grundberührung geschützt. Überhaupt waren die unteren Kanten der einzelnen Plankengänge durch ein von außen aufgesetztes, 20 mm breites Eisenband verkleidet und gegen Beschädigung besonders geschützt. Diese sogenannten Wallschienen werden im Bootsbau zum einen als Beschlag der Scheuerleiste angebracht oder dienen, wie in unserem Fall, selbst als zusätzliche Scheuerleiste.¹⁷ 30 mm breite und 60 mm hohe hölzerne Scheuerleisten sind 80 mm unterhalb der Bordkante auf die beiden Bordwände aufgenagelt. Sie beginnen bei 0,16 m und enden bei 4,49 m. Für die Lotsenschaluppen waren sie besonders notwendig, da diese *beim Anfahren an die Schiffe häufig starke Stöße* auszuhalten hatten.¹⁸ Im Unterschied zu anderen rheinischen Klinkerbooten, wie beispielsweise den Fischergondeln am Bodensee, sind die Planken nicht durch Nagelung miteinander verbunden, sondern mit Eisennägeln¹⁹ genietet. Der Nietabstand beträgt durchschnittlich 150 mm.



Abb. 9 Bugansicht der Lotsenschaluppe.

Abb. 10 Bordkante mit aufgesetzter Metallschiene als Schandeckel. Rechts am Bildrand das auf den Schandeckel aufgesetzte Ruderschloß, in das beim Rudern die Riemen eingelegt wurden.



Nach Panzel sind die an die Kielplanke anschließenden Plankengänge als Kielseitenplanke (1. Planke), Bodenplanke (2. Planke), Kimmplanke (3. Planke), Scheergang (4. und 5. Planke) und als Dollbord (6. Planke) zu bezeichnen. In der Mundart vor Ort werden alle Plankengänge »Bärtje« genannt.²⁰

Oben ist die Schaluppenbordwand besonders verstärkt, indem gegen die 6. Planke, das Dollbord, von innen eine weitere Planke gegengesetzt ist. Sie liegt auf der Klinkerung vom 5. und 6. Plankengang auf und bildet so zusammen mit dem 5. Plankengang innen einen kraweele Bootshaut.

Durch diese Doppelung wird das besonderer Beanspruchung ausgesetzte Boot an einer stark gefährdeten Stelle verstärkt. Zusätzlichen Schutz bietet noch die Bandeisenschiene, die als Abschluß auf Dollbord und Zusatzplanke aufgeschraubt ist (Abb. 10). Diese Schiene ist über Kopfbrett und Heckspiegel hinübergeführt und schützt die Bordkante des hölzernen Bootes gegen Beschädigung durch Tauen und Drahtseile.²¹ Dieses Eisenband ist durchaus als Schandeck zu bezeichnen. Als Schandeck, Schandeckel, Schampdeck wird in der rheinischen Schiffersprache die *wagrechte Bordleiste als oberer Abschluß der Seitenwände eines offenen hölzernen Kahnes oder Fliegers* bezeichnet.²²

Während rheinische Gewährsleute bei den Untersuchungen in den Jahren 1979 bis 1983 »Schandeck« volksetymologisch als Abdeckung bezeichneten, die eine unsaubere Arbeit, die »Schande« des Bootsbauers, verdecken konnte, leitet Dunkelberg das Wort vom holländischen *schampen – vorbeistreichen*, z.B. *ein Schiff an einem anderen, indem sie im vorbeifahren einander berühren*²³, ab und macht damit die schützende Funktion eines Schandecks deutlich. Die Doppelung ist aber gleichzeitig auch Grundfläche für das Ruderlager. Bei der Lotsenschaluppe auf Burg Rheinfels besteht dieses Ruderlager aus einer zweiten Bandeisenschiene, die in der Bootsmittle auf die Bordwand aufgesetzt ist. Auf Form, Abmessungen und Nutzung werde ich im Zusammenhang mit dem Antrieb des Bootes eingehen.

*Charakteristischer, unentbehrlicher Teil der »Schlupp«*²⁴ ist der vom Heckende unter die Kielplanke geboltzte Kiel, von Panzel als Heckflosse bezeichnet. Dieser Kiel nimmt den Neigungswinkel des Spiegels auf und läuft mit ihm in gerader Linie weiter. Er hat eine Höhe von 280 mm und eine gesamte Länge von 970 mm bei einer Stärke von 50 mm. Zur Bootsmittle hin läuft er auf 0 aus. Dieser Kiel macht die schon erwähnte Doppelung der Kielplanke notwendig, da er nur durch die Verstärkung des Bodens im Heckbereich richtigen Halt bekommen konnte.

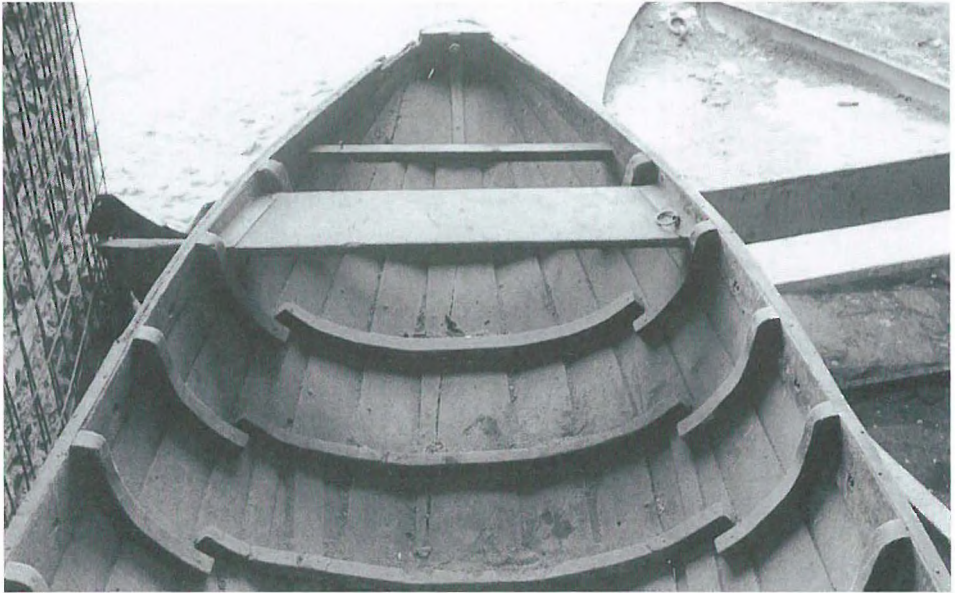


Abb. 11 Bodenwangen und Spanten im Mittelbereich der Schaluppe.

Die Querfestigkeit erhält der Bootskörper zuerst einmal durch insgesamt 12 Spanten. 11 dieser Spanten setzen sich zusammen aus Halbspanten im Bodenbereich, die auch als Bodenwangen bezeichnet werden können. Sie sind 40 mm breit und 40 mm hoch und greifen über die Kielplanke und die nach Back- und Steuerbord anschließenden $2\frac{1}{2}$ weite-

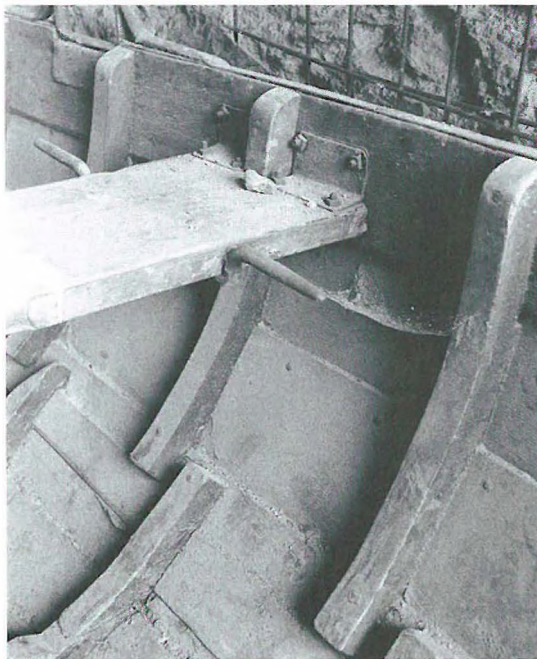


Abb. 12 Winkelleisen verbinden die Duchten mit der Bordwand. Unter der Ducht liegen die Semmnägel zum Festmachen der Schaluppen. Zu erkennen sind auch die Nieten an den Enden der Bodenwangen sowie der Spanten.

Abb. 13 Heckbank.



ren Plankengänge hinaus. Die erste Bodenwrange ist 500 mm hinter dem Bug angebracht. Die weiteren Bodenwrangen schließen sich dann im Abstand von ungefähr 250 mm an. Ergänzt werden die Bodenwrangen durch auflangerähnliche Spantpaare, die in nahezu regelmäßigem 60-mm-Abstand hinter die Bodenwrangen versetzt sind. Diese paarweisen Spanten übergreifen auf beiden Seiten jeweils die oberen $4\frac{1}{2}$ Plankengänge. Die Abmessungen sind mit denjenigen der Bodenwrangen identisch (Abb. 11).

Bodenwrangen und Spanten sind nicht durch Brennen oder Dämpfen in Form gebracht, sondern aus vollem Holz ausgesägt. Beide nehmen die Klinkerung der Planken auf und liegen so fest an der Bordwand an. Mit handgeschmiedeten Nägeln sind die Planken von außen an Bodenwrangen und Spanten angenagelt. Nur die beiden Enden der Bodenwrangen sowie oberes und unteres Ende der Spanten sind mit der Schaluppenbordwand vernietet (Abb. 12).

Ergänzt werden die 11 Bodenwrangen mit den dazugehörigen Spanten durch ein Spantenpaar im Heckbereich des Bootes. Dieses Spantenpaar setzt mit einem Abstand von ca. 120 mm auf der Kielplanke an und geht, alle Plankengänge übergreifend, links und rechts nach oben bis zur Bordkante. Die Abmessungen sind mit denjenigen der übrigen Bodenwrangen und Spanten identisch (Abb. 13).

Zusätzliche Festigkeit erhält die Lotsenschaluppe durch drei Duchten und eine Heckbank. Die erste Ducht setzt vom Bug aus gesehen bei 0,72 m an und ist 220 mm breit und 40 mm stark. Zur Bordkante hat die Ducht einen Abstand von 100 mm. Die zweite Ducht, die sogenannte Ruder- oder auch Mastbank (mundartlich: Riebank)²⁵ setzt bei 2,13 m an und hat die gleichen Abmessungen wie die erste Ducht. Dies gilt auch für die dritte Ducht, die sich im Heckbereich des Bootes bei 3,28 m befindet. Alle drei Duchten sind mit dem Bootskörper durch Winkeleisen verbunden, die mit Ducht und oberster Schaluppenplanke mit Eisenschrauben verschraubt sind (Abb. 12).

Die Heckbank stößt mit ihrer hinteren Kante unmittelbar gegen den Heckspiegel der Schaluppe. 270 mm breit und 40 mm stark liegt sie mit der Vorderkante auf einem 30 mm starken Schott auf. Dieses Schott ist wiederum unmittelbar an die Hinterseite des erwähnten 12. Spantenpaares angesetzt und daran angenagelt. In das Schott eingeschnitten ist eine rechteckige Öffnung, die ursprünglich wohl durch eine zum Zeitpunkt der Vermessung nicht mehr vorhandene Klappe geschlossen werden konnte. Am Spiegel ist die Heckbank von außen aufgenagelt. Eine Abdeckleiste dichtet die Nahtstelle zwischen Bank und Spiegel ab (Abb. 13).

Da die Lotsenschaluppe auf Burg Rheinfels nicht den von Kimpel erwähnten, bei dem Bootstyp ansonsten üblicherweise vorhandenen Kasten unter der Ruderbank (Ducht 2) hatte, der u.a. zur Aufbewahrung der Regenkleidung des Lotsen diente²⁶, wird der durch Heckspiegel, Bordwand, Schott und Heckbank umschlossene Kastenraum bei diesem Boot als Aufbewahrungsort für die mitgeführten Gegenstände des Lotsen gedient haben (s. auch Boots-ausrüstung).

Weder Kimpel noch Panzel erwähnen bei ihren Schaluppenbeschreibungen eine weitere Querversteifung der Rheinfelser Schaluppe im Bugbereich: ein Querholz von 30 mm Breite und 40 mm Höhe, das von außen durch die Bordwand festgenagelt ist. Besonders fahrzeugtypisch sind die vier in der Fachsprache Semmnägel²⁷ genannten Eisen, die unter der Ruderducht und der Ducht im Heck der Schaluppe jeweils auf der Back- und Steuerbordseite im Abstand von ca. 250 mm zur Bordwand angebracht sind (Abb. 12). Diese 500 mm langen Semmnägel sind in ihrem Mittelstück als Flacheisen ausgebildet, während die beiden Enden auf einer Länge von 125 mm rund sind und spitz zulaufen. Der Flacheisenteil ist U-förmig gebogen und liegt wie ein Schuh unter den Duchten. Mit Eisenschrauben sind die Flacheisen an der Ducht befestigt. Die runden Enden der Semmnägel sind rechtwinklig abgebogen. An den Semmnägeln machte der Lotse seine Schaluppe mit Semmleine und Fangleine, die die Besatzung eines zu lotsenden Schiffes ihm zugeworfen hatte, fest. Die berufssprachlichen Bezeichnungen »Semmnägel« und »Semmleine« sind Hinweis auf die besondere Festmachertechnik für die Lotsenschaluppe, wenn sie seitlich vor dem Radkasten eines Radschleppers liegend geschleppt wurde.



Abb. 14 Festmachring mit Eisenbolzen und Kette.

Unter dem Stichwort »semmen« verweist das Rheinschiffahrts-Lexikon aus dem Jahr 1921 auf das Stichwort »gieren«.²⁸ Hierunter heißt es dann: *Gieren nennt man die Bewegung eines an einem Strang festgehaltenen Schiffes, z.B. eines Schleppkahnes, der sich von einem Dampfer im Schlepptau halten läßt, dabei aber zugleich die Strömung ausnutzt, durch die er sich in schiefer Stellung zur Stromrichtung nach einer bestimmten Stelle treiben läßt, z.B. an eine Hafeneinfahrt (vgl. Gierfähre). Wenn der Kahn durch plötzliches Abwerfen seines Schleppstranges die Verbindung mit dem Dampfer unterbricht, so besitzt er soviel Schleuderkraft (Gang oder Fortgang), daß er noch eine Strecke allein (auf sich) fahren und zugleich steuern kann. Die auf solche Weise erzeugte Fortbewegung nennt der Schiffer »semmen«; er kann so z.B. »in den Hafen einsemmen«.*²⁹ Diese Beschreibung macht verständlich, daß der »Giereffekt« für den Lotsen sehr willkommen war. Er mußte darauf achten, daß

sein Boot so mit dem schleppenden Schiff verbunden war, daß bei dem gefährvollen Ablegervorgang der Giereffekt zum Tragen kam und die Schaluppe in einen Hafen oder an seinen Anlegeplatz am Ufer einsemnte. Die Anbringung der Semmnägel an den erwähnten Duchten garantierte ihm dies.

Ein weiteres wichtiges Ausrüstungsstück der Lotsenschaluppe ist der durch eine Bohrung im Kopfbrett geführte, mit einem Festmachring verschweißte Eisenbolzen, der am hinteren Ende des Kopfbretts mit einer Schraubenmutter fest angezogen ist. Er kommt bei

anderen rheinischen Bootstypen wie Nachen, Flieger und Dreibord ebenfalls vor, ist jedoch bei der Lotsenschaluppe besonders wichtig. Wurde die Schaluppe nämlich als Anhang eines Motorschiffs oder eines Schleppkahns geschleppt, so wurden die Schleppleine – ein ca. 20 m langes und 30 mm starkes sogenanntes Kopf- oder Fliegertau³⁰ – und das 15 m lange und ebenfalls 30 mm starke Beitau an diesem Ring festgemacht. Außerdem ist an diesem ringgekrönten Eisenbolzen eine eiserne Festmachkette angebracht (Abb. 14).

Außer Semmnägeln und eisernem Kopfbolzen hat die vermessene Schaluppe auf der ersten Ducht im Bugbereich einen eisernen Ring, der auf dem steuerbordseitigen Winkel-eisen aufgeschweißt ist, mit dem Ducht und Bordwand verbunden sind. Auch wenn dieser Ring in den Beschreibungen von Kimpel und Panzel nicht auftaucht und damit seine Nutzung nicht erklärt ist, dürfte es eine zusätzliche Befestigungsmöglichkeit für Tauc gewesen sein, mit denen die Schaluppe vor allem auf der Schleppfahrt besonders sicher vertäut werden konnte. Allerdings läßt sich auf Fotos diese Nutzung nicht sicher erkennen. Vielleicht wurden auch die Ruderriemen, wenn sie nicht benutzt wurden, an diesem Ring festgebunden, damit sie nicht verlorengingen.

Ausrüstung der Lotsenschaluppen

Leider war von den Ausrüstungsgegenständen einer Lotsenschaluppe auf Burg Rheinfels kein Stück mehr erhalten. Erfreulicherweise geben Kimpel und Panzel Auskunft über das Zubehör dieser Boote. Wichtigstes Zubehör waren die zwei Riemen zum beidhändigen Rudern. Über die Abmessungen lassen sich leider keine genauen Angaben machen. Sie dürften aber mit denjenigen anderer geruderter Boote am Rhein, z.B. von Nachen und Fliegern, mehr oder weniger identisch gewesen sein. Sie waren ca. 2,5–2,8 m lang. Panzel erwähnt, daß die Riemen auswechselbare Blätter gehabt hätten.³¹ Dies bedeutet wahrscheinlich, daß die Blätter auf die Riemenstange aufgeschraubt waren.³² Eingelegt wurden die Riemen in das sogenannte Ruderschloß. Dieses besteht bei der vermessenen Lotsenschaluppe wie das Schandeck aus einem Bandeisen, auf das die Dollbordplanke zusätzlich zum Schandeck aufgeschraubt ist. Am Anfang der Ruderbank ansetzend, sind die Ruderschlosser insgesamt 610 mm lang. Zweifach jeweils 100 mm aufgebogen, bildet das Bandeisen in der Mitte ein U mit einer Grundfläche von 160 mm (Abb. 10). In dieses U-förmige Lager wurden die Riemen eingelegt. So konnten sie beim Rudern nicht nach vorne oder hinten weggleiten. Die Aufbiegungen ersetzen somit die bei anderen Booten vorhandenen, in das Schandeck eingesteckten hölzernen Ruderpflocke (Dollpinnen).

Neben den Riemen gehörte nach Kimpel zu jeder Schaluppe auch ein Fliegerhaken, der bei flachem Wasser zum Staken genutzt werden konnte. Ansonsten diente der Fliegerhaken zum *Auf- und Einfangen von Ketten, Tauen und Leinen*.³³ Feste Ausrüstungsbestandteile waren ebenfalls *eine hölzerne schöpfkellenähnliche Handöse zum Ausschöpfen von Wasser*³⁴, am Mittelrhein als Irst oder Irscht bezeichnet, sowie ein Aufnehmer zum Säubern bzw. Trocknen des Bootes. Dieser Aufnehmer hieß laut Kimpel »Quidel«³⁵, laut Panzel »Dweidel«³⁶. Wichtig war auch die *Korkplatte auf der Ruderbank, die den »Achtersteven« des Steuermanns vor Schwielen und Nässe bewahrte*.³⁷

Nicht erhalten war bei der vermessenen Lotsenschaluppe der bei allen hölzernen Booten im Rheinland übliche Einlegboden, die sogenannte Strau. Sie war nach Panzel bei den Schaluppen zweigeteilt. Dies bedeutet wahrscheinlich, daß ein Teil der Strau im vorderen Teil der Schaluppe bis zur Mastbank lag und sich der zweite Teil zur Heckbank anschloß. Mit Holznägeln konnte die Strau gegen Verrutschen gesichert werden.³⁸

Schon erwähnt wurden Kopf- und Beitau, die aus Hanf gefertigt waren, sowie eine

eigene Semmleine.³⁹ Zusätzlich führten die Lotsen im Winter ein Ersatztau mit, um steif gefrorene Taue ersetzen zu können. Die gefrorenen Taue wurden sobald wie möglich in den Wohnungen der Lotsen aufgetaut, damit sie wieder verwendet werden konnten.⁴⁰

Der Bau von Lotsenschaluppen

Lotsenschaluppen wurden in der Vergangenheit von verschiedenen örtlichen Handwerksbetrieben in Kaub und St. Goar gebaut. Einen besonderen Ruf erwarb sich die Firma Jakob Schmidt in St. Goar, die ca. 80–100 Schaluppen an Lotsen geliefert haben soll.⁴¹ In einem Gespräch bezeichnete Willy Franz Menges den Bootsbauer Schmidt auch als Erfinder dieses Bootes. Nach seiner Aussage hat Schmidt viel Zeit auf seiner Fähre verbracht, den Wellenschlag der Raddampfer studiert, um mit diesem Wissen die Form der Lotsenschaluppen zu optimieren. Auch wenn man der Aussage von Menges, daß Schmidt den Bootstyp »erfunden« habe, nicht unbedingt folgen sollte, so ist aufgrund der Angaben jedoch davon auszugehen, daß er stetig an einer Weiterentwicklung und Verbesserung der Lotsenschaluppen gearbeitet hat.

Neben der Firma Schmidt wurden Schaluppen auch von Georg Mühleisen in Kaub, Blum und Baumann in St. Goar sowie von Philipp Helbach in Osterspai gefertigt. Letzterer baute nachweislich nicht nur hölzerne, sondern auch eiserne Lotsenschaluppen, wie eine Rechnung für den Kauber Lotsen Karl Kilp aus dem Jahr 1953 belegt. 1980 bestätigte Helbach in einem Gespräch, daß er auch hölzerne Lotsenschaluppen gebaut habe, allerdings nur in den frühen Jahren seiner Bootsbauertätigkeit, wohingegen er später in traditioneller Weise nur noch Nachen und Dreibrorde für Winzer und Fischer herstellte. Trotz

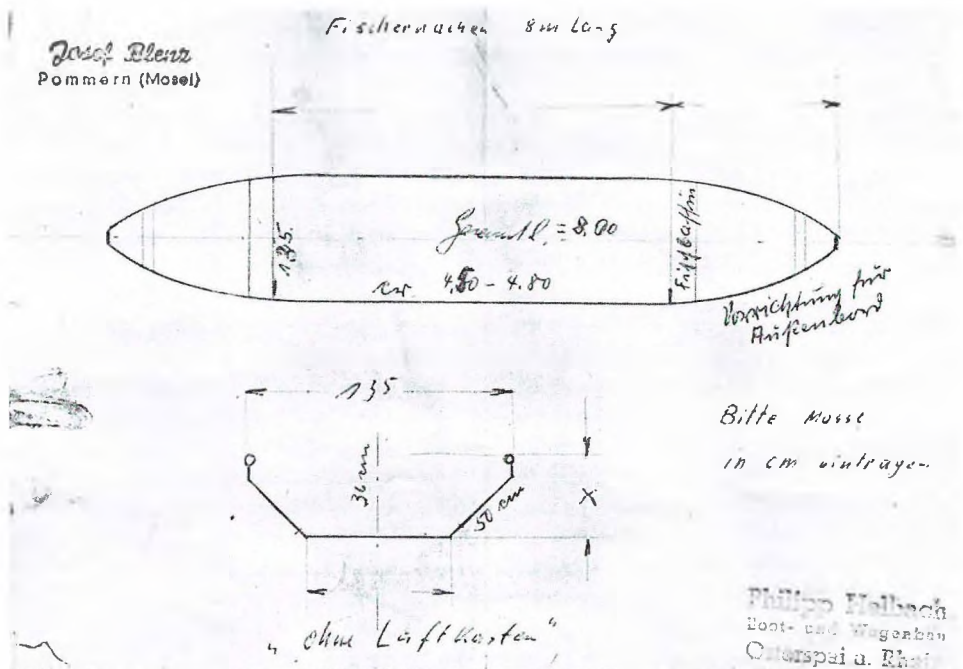


Abb. 15 Zeichnung eines Fischernachens für den Fischer Josef Blenz in Pommern an der Mosel durch den Bootsbauer Philipp Helbach.

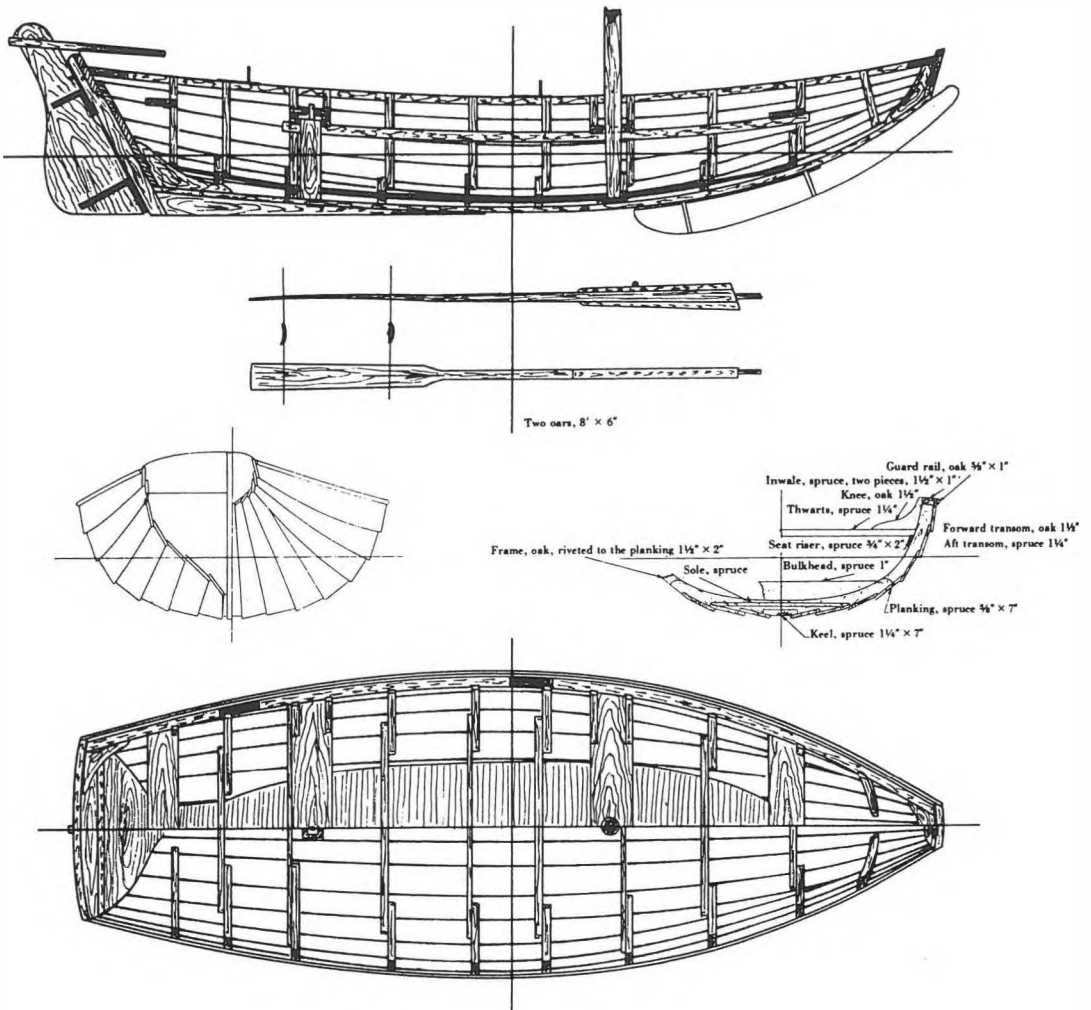


Abb. 16 Zeichnung eines Prahms von Vorupør. (Aus: Chr. Nielsen: *Wooden Boat Designs*. 1980. S. 101)

des langen zeitlichen Abstands konnte er noch Angaben zum Bauablauf bei der Herstellung der Lotsenschaluppen machen.

Zuerst wurde das Bodenbrett, die Kielplanke, in Form gebracht, d.h. in Form gebrannt. Auf der Kielplanke brachte er dann Spantmodelle, Spantschablonen also, ins Lot, die dann mit Hölzern, den sogenannten Schoren, zum Boden und zur Decke hin abgestützt wurden. Kopfbrett und Maulklotz sowie Spiegel wurden auf die Kielplanke aufgenagelt. Nachdem so die Bootsform vorgegeben war, konnten die Planken um die Spantmodelle gezogen und in ihre Form gebracht werden. An Kopfbrett und Spiegel wurden sie schon angeschlagen und auch untereinander vernietet. Im nächsten Bauabschnitt wurden die Spantmodelle Stück für Stück durch die endgültigen Spanten ersetzt, die mit Säge und Dechsel paßgenau zugerichtet wurden. Erst jetzt folgten die Duchten und zum Abschluß das Schandeck aus Bändeisen sowie das Ruderschloß.

Bautradition

Das im Rheingebiet unübliche Nieten der Planken legt für die Lotsenschaluppen von vornherein eine Verbindung zum nordischen Bootsbau nahe. Auch die Bootsform, die trotz der flachen Bodenplanke nicht als flachbodig, sondern als rundbodig bezeichnet werden kann (vgl. den Querschnitt), rückt das Boot aus der rheinischen Bautradition heraus. So fanden wir dann auch in den Feldforschungen 1979 bis 1983 im Rahmen des Projekts »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins« keine Vergleichsbeispiele im gesamten Rheingebiet.

Auf große Ähnlichkeiten mit der mittlrheinischen Lotsenschaluppe stieß ich bei dem von Christian Nielsen in seinem Buch »Wooden Boat Designs« publizierten Prahm von Vorupør (vgl. Abb. 16).⁴² Das dem Bootstyp »Norwegian pram« zugeordnete Fahrzeug hat Abmessungen, die mit denen der Schaluppe vergleichbar sind:

	Lotsenschaluppe	Prahm von Vorupør
Länge	4,65 m	4,71 m
größte Breite	1,66 m	1,65 m
Höhe	0,68 m	0,63 m

Auch wenn Bug und Heck mit 0,26 m bzw. 1,01 m weniger stark eingezogen sind als bei der Schaluppe, so lassen sich doch bei der Gestaltung von Bug und Heck sehr wohl Vergleiche anstellen. Der Heckspiegel, der zwar beim Prahm von Vorupør im Gegensatz zum stärker gerundeten Spiegel der Schaluppe eher herzförmig ist und zudem aus zwei Teilen besteht, fällt bei beiden Fahrzeugen nach außen weg. Auch ist unter der Kielplanke im Heck ein Kiel untergesetzt, der bei beiden Booten ungefähr gleich lang ist.

Mit einem zwischen den Bugplanken eingesetzten spiegelartigen Brett mit gegengesetztem Knie haben die skandinavischen Bootsbauer eine wenn auch nicht gleiche, so doch durchaus vergleichbare Konstruktionslösung für die Buggestaltung gewählt wie ihre rheinischen Bootsbaukollegen für die Schaluppe.⁴³ Beide haben jedenfalls auf einen Steven verzichtet.

Nicht unerwähnt bleiben soll, daß selbst die 13plankige Lotsenschaluppe auf jeder Seite einen Plankengang weniger hat als das dänische Vergleichsbeispiel, ohne daß dadurch ein Unterschied in der größten Höhe zu verzeichnen ist. Unterstrichen werden muß, daß ein besonderes Merkmal den beiden Booten gemeinsam ist: die Kielplanke, die sowohl bei der mittlrheinischen Lotsenschaluppe als auch beim Prahm von Vorupør nach innen gesetzt ist und von den seitlich anschließenden Planken in Klinkerung umfaßt wird. Immerhin empfindet Panzel diese Konstruktionslösung als eigenartig.⁴⁴

Auch wenn man über die Beziehungen der beiden Boote zueinander noch nicht einmal Vermutungen anstellen kann – die Nutzung ist ebenso unterschiedlich (Fischerei und Veretzboot) wie das Gewässer, wo die Boote eingesetzt wurden (offene See und Binnengewässer) –, ist die typenmäßige Nähe der beiden Boote auf jeden Fall evident.

Lotsenarbeit mit der Schaluppe⁴⁵

Das Anfahren per Ruderboot an die Rheinschiffe erforderte Erfahrung, Behendigkeit, Kraft und Mut. Selbst wenn die Schiffe nur langsame Fahrt machten oder sogar gestoppt warteten, trieb die Rheinströmung den Lotsen in seinem Boot mit 6–10 km/h an der Bordwand vorbei. War der Lotse nur noch wenige Meter vom Schiff entfernt, mußte er schnell,

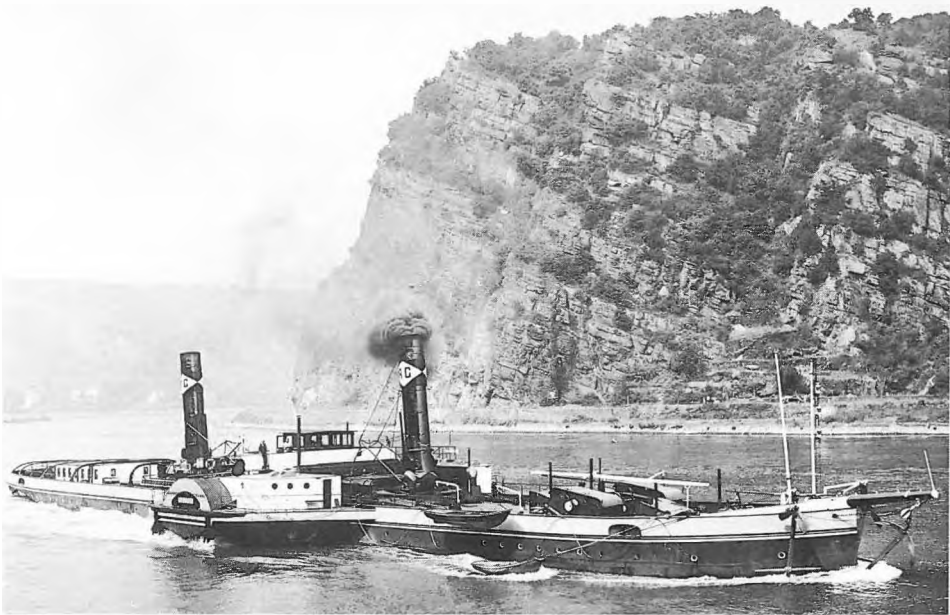


Abb. 17 Lotsenschaluppe längsseits Räderboot RHENANIA XV.

präzise und kaltblütig handeln: die Ruderriemen einziehen, sich aufrichten, das Wurftau bereithalten, dies dann treffsicher dem bereits wartenden Matrosen auf dem Schiff zuwerfen, sich selbst im Boot geduckt absichern, um nicht über Bord geschleudert zu werden oder die Schaluppe zum Kentern zu bringen, wenn das Tau rack kam. Hatte der Matrose das Tau am Poller belegt, riß die Strömung das kleine Ruderboot mit einem starken Ruck vorwärts, so daß es sich steil aufbäumte und mit heftigem Prall gegen die Bordwand fiel. Nach dem Belegen des Fangtaus übergab der Lotse dann das dickere Festmachtau (Kopftau), kletterte an Bord und machte schließlich mit Hilfe der Besatzung sein Boot endgültig fest, auf Schleppkähnen und Motorschiffen achteraus, auf Radschlepperdampfern, den sogenannten Räderbooten, längsseits (Abb. 17).

Immer war das Anfahren an die Radschleppdampfer von drohender Lebensgefahr begleitet. Der Rheinlotse legte nur wenige Meter vor dem sich drehenden Schaufelrad an der Bordwand an. Unter das Rad mit seinen wie mit mächtigen Hackmessern niederschlagenden Schaufeln zu geraten, war der Alptraum eines jeden Lotsen. Einige Rheinlotsen verloren so auf tragische Weise ihr Leben, andere vermochten sich nur durch einen beherzten Sprung ins Wasser in Sicherheit zu bringen.

Anschaulich verdeutlicht der Unfallbericht des Lotsen Walter Panzel diese Gefahr. Er berichtete von einem Unfall am 4. April 1954: *Ich bin beim Räderboot »Braunkohle 15« ausnahmsweise backbord angefahren, weil die Boote meist in Oberwesel anlegen wollten, damit die Besatzung an Land gehen konnte. – Die Braunkohlen-Boote hatten damals sehr gutes Personal. Zwei Matrosen standen bereit. Ich habe mein Tau raufgeworfen. Vom Boot wurde dann ein dickeres Tau heruntergeworfen, dieses habe ich wie üblich in der Schaluppe an einer Klampe belegt. Mein Tau haben die Leute beigezogen und aufgeschossen und wollten es mir dann in die Schaluppe werfen, damit es nicht ins Rad kam. »Leggo, los das Tau!« – Der Matrose wirft das Tau aber in das eigene Bootstau des längsseits aufgehängten Beiboots des Schleppers. Und wie ein Stich hängt mein Tau verwickelt fest, – da hab ich*

*nochmal festgehalten – und schon hat meine Schaluppe Wasser gescheppt, – und hinter mir war das Rad! – Und da bin ich rausgesprungen, ich bin ein guter Schwimmer gewesen, sonst wärs mir nicht möglich gewesen. Ich hab direkt gekrault. Ich hatte Stiefel an, Lederjacke an, es war der 4. April, es war kaltes Wasser, ich hab's nicht gespürt, ich bin gerade heraus, vorbei am Rad, ich hab gerade noch mit dem linken Fuß den Radschlag gespürt. Wenn ich in der Schlupp geblieben wäre, hätte mich das Rad zerfetzt. Dann bin ich geschwommen, Richtung: direkt unten raus! – Hinterm Rad kam meine Schaluppe hoch. Ich wollte erst ranschwimmen, da sah ich, daß der Boden und die Luftkästen eingehackt waren, das Boot quasi also ganz auseinandergebrochen war. Das mußte ja absaufen.“*⁴⁶ In dieser Art setzt Panzel die Schilderung seines Unfalls bis hin zur Rettung durch das Fährboot des Oberweseler Fährmanns fort.

Vom Wurftau und dessen Handhabung hing ersichtlich das Leben des Lotsen ab. Im Winter ließ Spritzwasser das Tau schnell beinhart gefrieren.kehrte der Lotse nach der Belotsung in seiner Schaluppe an die Lotsenstation zurück, mußte es gegen ein noch geschmeidiges trockenes Ersatztau ausgewechselt werden. Das benutzte Tau wurde indesens mühevoll zu Hause getrocknet.

Nicht immer hatten die Lotsen die Möglichkeit, talfahrend einen Anhang zu finden (vor allem als der Schiffsverkehr noch weniger dicht war). Dann hieß es: rudern. Die Strömung half zwar mit, doch für die selbständigen Lotsen bedeutete Zeit immer Geld. Nur eine Lotsenfahrt brachte eine Einnahme. Man legte daher auch großen Wert auf die leichte Rudertfähigkeit der Schaluppen, nicht allein aus Gründen der lebenswichtigen Manövrierfähigkeit.

Bei ungünstigen Wetterbedingungen boten die Schaluppen für die Lotsen keinerlei Schutz. Beißende Kälte unter 10 °C⁴⁷, Schneesturm, Dauerregen, Eisgang, Hagel – der Lotse verrichtete im offenen kleinen Boot vom Morgengrauen bis zum Nachtfall (und darüber hinaus) seinen harten Dienst.⁴⁸ *Im Sommer war es oft schön, sich im Sonnenschein zu Tal treiben zu lassen, manche gingen hinter einer Bank vor Anker und angelten, einige badeten oder schwammen neben der Schlupp her ... doch im Winter war es manchmal höllisch*, so der alte Rheinlotse Fritz Panzel.

Die Mehrzahl der Lotsen erwarb Schaluppen aus der heimatlichen Region. Da die Eisenboote bei guter Pflege viele Jahrzehnte ohne jedweden Schaden überstanden, übernahmen jüngere häufig die Schaluppen von den älteren Lotsen, die sich zur Ruhe setzten. Nur wenige wichen von der allgemeinen Usance ab und kauften (preiswertere) Ruderboote (Typ Beiboot), z.B. von der Werft Osterspai. Diese waren in erster Linie als Arbeits- und Rettungsboote von Schiffen konzipiert und bewährten sich wegen ihrer schlechteren Ruder- und Manöviereigenschaften in der Lotsenarbeit nicht sonderlich (Aussagen der Lotsen).

Immer noch häufig kolportiert wird in Kreisen der nunmehr pensionierten Altlotsen das Faible einiger früherer Kollegen: *Einige wollten etwas Besonderes sein und ließen sich hölzerne Ruderboote bauen, in der Art von Rennbooten.* Trotz der hervorragenden Ruder-eigenschaften zeigten sich aber so erhebliche Nachteile, daß selbst die ehemaligen noch lebenden Besitzer zugeben, daß dies wohl eine Fehlinvestition gewesen sei. – Die Holzboote waren 2–3mal so teuer wie die Eisenschaluppen, sie bedurften ständiger aufwendiger Pflege, weil sie gänzlich naturholzfarben lackiert waren, und bei Kollisionen, Aufprall oder Pressung mußte der Lotse sein Ruderboot als Totalverlust abschreiben.

Bis auf Ausnahmen wurden die Schaluppen nicht motorisiert. Als der Erwerb leichter, leistungsfähiger und vor allem preisgünstiger Außenborder möglich wurde, ging die Zeit der Lotsenschaluppen bereits zu Ende; die Versetzdienste hatten, wie oben erwähnt, deren Aufgabe übernommen. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Leichtmotorisierung

von Booten: Zuerst behelfen sich wohl die wagemutigsten, fortschrittlichsten Lotsen mit fest eingebauten Motoren mit fester Schraubenwelle. Dann ging man dazu über, umlegbare Benzinmotoren mit hochzuklappender Schraubenwelle einzusetzen. Erstaunlich seinerzeit die geringe PS-Zahl: Bereits 3–5 PS verschafften den gut laufenden Schaluppen rasche Fahrt gegen die Strömung.

Anmerkungen:

- 1 Die Bezeichnung »Lotse« wurde erst mit dem Reglement über den Lotsendienst auf dem Rhein innerhalb der Grenzen des preußischen Gebietes vom 24. Juni 1844 eingeführt. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde der streckenkundige Schiffsführer in der Binnenschifffahrt »Steuermann« genannt. Siehe Kimpel, Will: Die Steuerleute und Lotsen auf der Gebirgsstrecke des Mittelrheins. In: Kilp, Karl, und Kimpel, Will: Der wunderbare Rhein, der große völkerverbindende Strom, eine pulsierende Lebensader Europas. Hrsg.: Mittelrheinische Lotsenvereinigung der Lotsengemeinschaften in Bingen, Kaub und St. Goar e.V. 1993, S. 18–109, S. 46.
- 2 Ebd., S. 47.
- 3 Ebd., S. 71.
- 4 Ebd., S. 72.
- 5 Ebd., S. 103.
- 6 Ebd.
- 7 Ebd., S. 79.
- 8 Kimpel, Will: Kaub, die Schiffer- und Lotsenstadt am Mittelrhein. (Wie Anm. 1), S. 309/310, S. 310.
- 9 Kimpel (wie Anm. 1), S. 78/79.
- 10 Seit 1992 ist beispielsweise auch in Kaub eine eiserne Schaluppe als Hinweis und Erinnerung an die vergangene Lotsentradition im Rheinuferbereich aufgestellt. Vgl. Kimpel (wie Anm. 1), S. 79.
- 11 Dudszus, Alfred, und Henriot, Ernest: Das Schiffstypenlexikon. Schiffe–Boote–Flöße unter Riemen und Segel. Hamburg 1983, S. 220.
- 12 Dunkelberg, Karl: Rheinschiffahrts-Lexikon. Erklärung der Fachausdrücke für den Geschäfts- und Gerichtsgebrauch. Duisburg 1921, S. 78.
- 13 Panzel, Jochen: Zur Geschichte der Steuermanns-Schaluppe. In: Binnenschifffahrts-Nachrichten, 20. Jg., Nr. 48, 1965, S. 822.
- 14 Kimpel (wie Anm. 1), S. 76.
- 15 Ebd., S. 79.
- 16 Panzel (wie Anm. 13).
- 17 Dunkelberg (wie Anm. 12), S. 111.
- 18 Panzel (wie Anm. 13).
- 19 Eisennägel wurden zumindest bei der St. Goarer Schaluppe verwendet. Ob andere Schaluppenbauer Kupfernägel verwendet haben, vermag ich nicht zu sagen.
- 20 Panzel (wie Anm. 13).
- 21 Ebd.
- 22 Dunkelberg (wie Anm. 12), S. 78.
- 23 Ebd.
- 24 Panzel (wie Anm. 13).
- 25 Angabe von Franz Josef Menges.
- 26 Kimpel (wie Anm. 1), S. 77.
- 27 Ebd.
- 28 Dunkelberg (wie Anm. 12), S. 93.
- 29 Ebd., S. 41.
- 30 Ebd., S. 31.
- 31 Panzel (wie Anm. 13).
- 32 Der Fischer Hans Liebeton in Griethausen am Niederrhein bezeichnete diese Art von Riemen 1979 als »deutsche Riemen« im Gegensatz zu den aus einem Stück hergestellten »holländischen Riemen«; Dunkelberg führt die zusammengesetzten Riemen als »Blattriemen« im Gegensatz zu den aus einem Stück gefertigten »Schneidriemen« auf. Dunkelberg (wie Anm. 12), S. 76. Vgl. auch die Abb. der Riemen in Keweloh, Hans Walter: Traditionelle Boote in Deutschland 1: Die Ruhrfähre von Oefte. In: DSA 16, 1993, S. 223.
- 33 Kimpel (wie Anm. 1), S. 76.
- 34 Ebd.
- 35 Ebd.
- 36 Panzel (wie Anm. 13).
- 37 Ebd.

- 38 Ebd.
 39 Kimpel (wie Anm. 1), S. 77.
 40 Ebd.
 41 Ebd., S. 76.
 42 Nielsen, Christian: *Wooden Boat Designs. Classic Danish boats measured and described by Christian Nielsen.* London 1980, S. 101–103.
 43 Auf das rheinische Vorbild für die Buggestaltung der Schaluppe habe ich schon früher hingewiesen.
 44 Panzel (wie Anm. 13).
 45 Der folgende Text ist bis auf den Unfallbericht des Lotsen Walter Panzel ungekürzt einem unveröffentlichten Manuskript von Fritz W. Achilles »Schiffsbeiboot und Lotsenschaluppe am Mittelrhein« entnommen.
 46 Kimpel (wie Anm. 1), S. 497.
 47 In strengen Wintern führte der Mittelrhein früher regelmäßig Treibeis. Trotz der extremen Gefährdung für Boot und Lotsen wurde die Lotsenarbeit aber weitergeführt, bis unter Umständen der Schiffsverkehr gänzlich zum Erliegen kam. Die Rheinschiffe suchten dann Eisschutzhäfen auf, um zu überwintern.
 48 In der Regel gingen die Rheinschiffe mit Anbruch der Dunkelheit vor Anker. Die Schleppzüge suchten einen geeigneten langgestreckten Ankerliegegrund, so z.B. in Salzig, St. Goar, Oberwesel, oder – seltener – in Kaub. Befand sich ein Schleppzug – ohne geeigneten Ankergrund in der Nähe – auf der Bergfahrt, so mußte weitergeschleppt und unter Umständen sogar das Binger Loch bei Dunkelheit passiert werden, bevor man in der Rheinaue sicher ankern konnte. Für die Lotsen bedeutete dies seit Anfang der 60er Jahre immer häufiger: Nachtarbeit, und zwar unter erschwerten Bedingungen. Da keine Lotsenpflicht existierte, bekamen die »Nacht- und Nebelfahrer« bald keine Lotsen mehr, doch die ökonomischen Zwänge gingen vor Tradition und Sicherheit: Man fuhr ohne Lotsen weiter.



The pilot shallop of the Middle Rhine

Summary

Of the many Rhine boat types, the pilot shallop of the Middle Rhine plays a special role as the vessel used by pilots on the section of the river between Bingen and St. Goar.

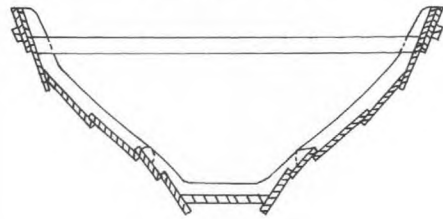
In 1980, within the framework of the project "Pre-industrial watercraft in the Rhine river basin" carried out by the German Society for the Advancement of Scientific Research, the last wooden example of this vessel type, in use until the 1960s, was measured at the Rheinfels Castle near St. Goar.

This article documents a riveted clinker boat of 4.65 metres in length, comparable in type to the "norsk pram."

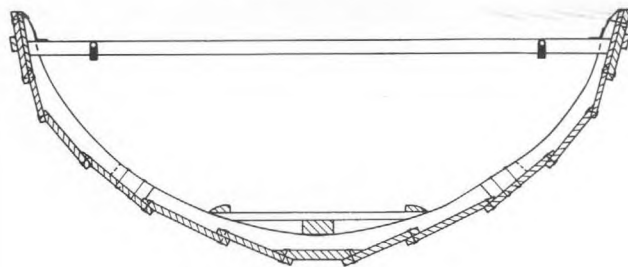
Lotsenschaluppe vom Mittelrhein

Maßstab 1 : 20

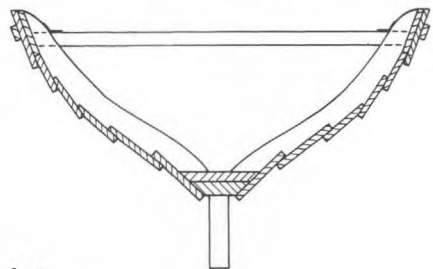
Schnitt A-A



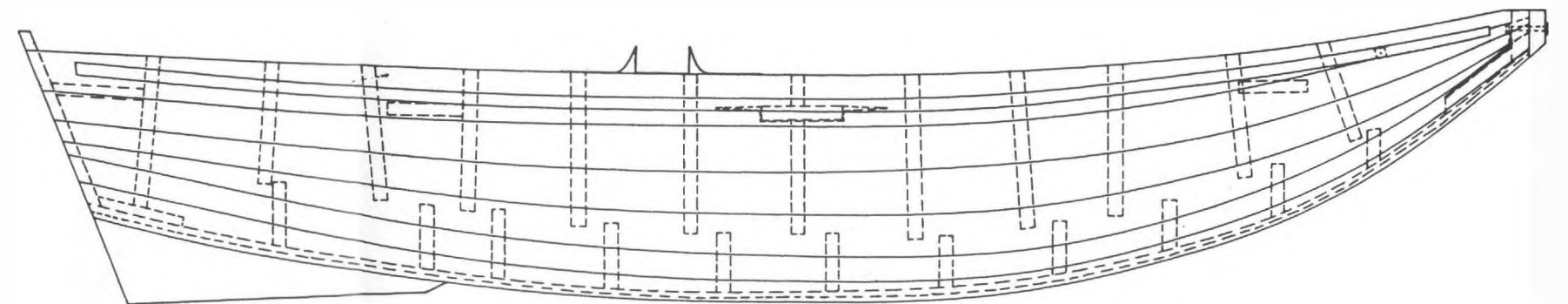
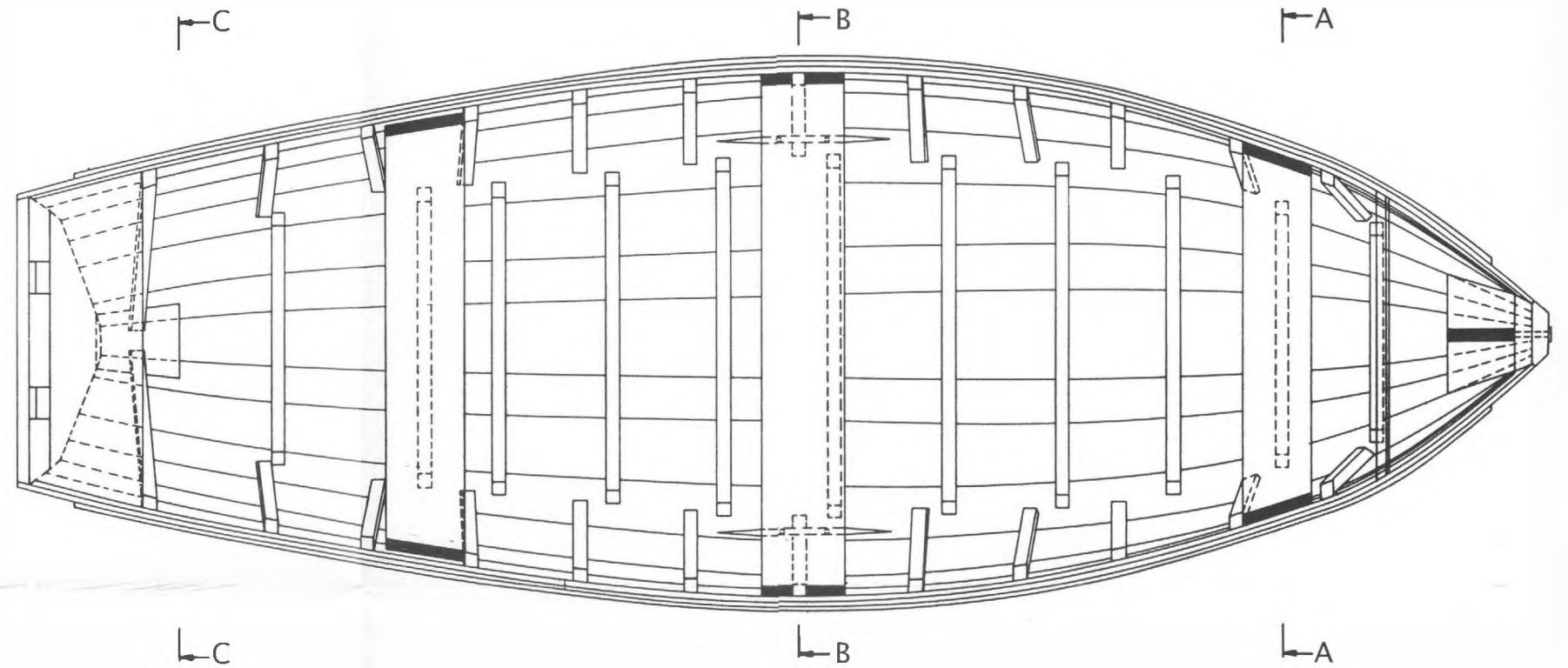
Schnitt B-B



Schnitt C-C



1m 1 : 20



Aufmaß: H. Eggers
Gezeichnet: H. Eggers, C. Nord