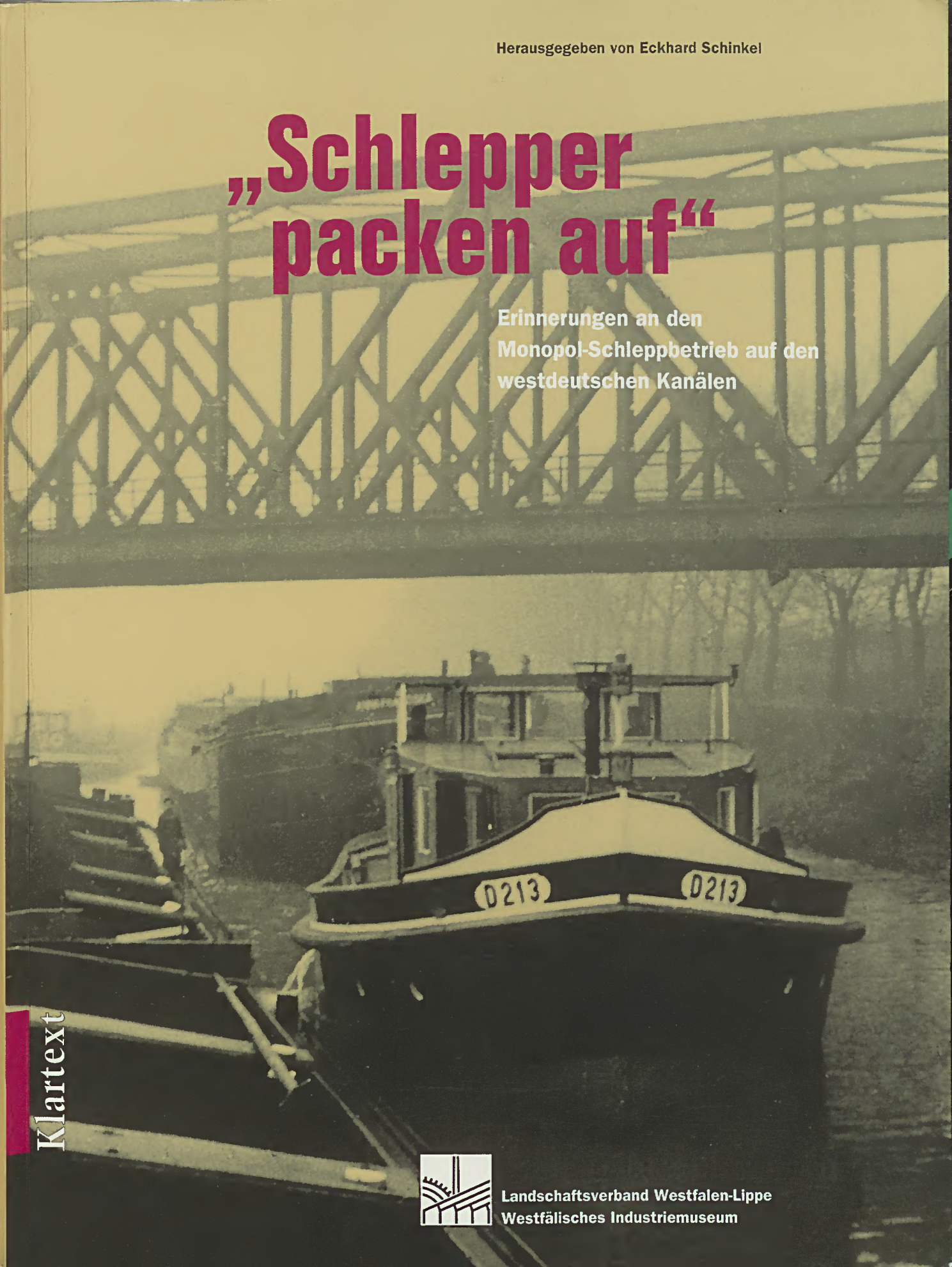
Herausgegeben von Eckhard Schinkel

„Schlepper packen auf“

Erinnerungen an den Monopol-Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen



Klartext

Landschaftsverband Westfalen-Lippe
Westfälisches Industriemuseum

„Schlepper packen auf“

WESTFÄLISCHES INDUSTRIEMUSEUM
BIBLIOTHEK
INVENTAR-NR.
2017
590

BSB

„Schlepper packen auf“

Erinnerungen an den Monopol-Schleppbetrieb
auf den westdeutschen Kanälen

Herausgegeben von Eckhard Schinkel

Schriften Band 16

Landschaftsverband Westfalen-Lippe
Westfälisches Industriemuseum

Dortmund 1996

Klartext

Herausgegeben im Auftrag des
Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe,
Westfälisches Industriemuseum

Titelaufnahme
„Schlepper packen auf". Erinnerungen
an den Monopol-Schleppbetrieb auf den
westdeutschen Kanälen. Herausgegeben
von Eckhard Schinkel. – 1. Auflage –
Essen: Klartext-Verlag 1996. (Schriften/
Landschaftsverband Westfalen-Lippe,
Westfälisches Industriemuseum; Bd. 16)

1. Auflage Januar 1996

Copyright
Westfälisches Industriemuseum,
Dortmund 1996

Redaktion
Eckhard Schinkel

Gestaltung
Designbüro, Bielefeld

Titelfoto
Schleppzugbegegnung
auf dem Dortmund-Ems-Kanal

Herstellung
Druckerei Runge, Cloppenburg

ISBN-Nr. 3-88474-398-8

Vorwort

Bis in die 50er Jahre bestimmte die Schleppschiffahrt das Verkehrsbild auf den Wasserstraßen. Mehrere Schleppkähne, ohne eigenen Antrieb, mit einer Trosse untereinander verbunden, wurden von einem Schlepper gezogen. Ein charakteristisches Merkmal der Schlepper auf den westdeutschen Kanälen war die Schornsteinmarke: zwei schmale schwarze Streifen auf einem weißen Ring begrenzen das Feld, auf dem die Fahrzeugnummer erscheint, dieselbe Nummer wie auf beiden Seiten des Bugs – ein Monopoler.

Monopol bedeutet, daß sich alle Schleppkähne auf den westdeutschen Kanälen dieser staatlichen Schlepper bedienen mußten. Mit den für das Schleppen erhobenen Schlepplohntarifen konnte der Staat Einfluß auf das Preisgefüge in der Binnenschiffahrt nehmen.

1914, mit der Eröffnung des Rhein-Herne- und des Datteln-Hamm-Kanals, war der staatliche Schleppbetrieb eingerichtet worden. Mit der Fertigstellung weiterer Kanalabschnitte im westdeutschen Kanalnetz wurde der Reichsschleppbetrieb ausgeweitet. Seit 1949 bis zu seiner Auflösung operierte er als Bundesschleppbetrieb. Die privaten Schlepper wurden aufgrund einer vertraglichen Regelung im Jahr 1939 in dieses System eingebunden und als sogenannte 'bevorrechtigte Schlepper' geführt.

„Schlepper packen auf" steht unter einem Bild und über einem Text von Fritz W. Achilles in diesem Buch. Eine Formulierung aus der Arbeitswelt: Respekt vor der Technik und der vertraute Umgang mit ihr schwingen in den Worten mit; neben der reinen Sachinformation steht unausgesprochen die Anerkennung der menschlichen Arbeit. Denn die Besatzungen von Schleppern und Schleppkähnen waren es, die die Arbeit an Bord leisteten, nicht die Maschinen. – Mit einem Buch unter demselben Titel greifen wir eine solche Würdigung auf und verbinden sie mit dem Dank an die Monopoler und die Monopolfreunde. Ihre Erinnerungen und ihre Bereitschaft zur Mitarbeit, zur Beantwortung von Fragen und Nachfragen bildeten die Voraussetzungen für dieses Buch. Es ist für sie gemacht, wenngleich nicht nur für sie, sondern für all diejenigen, die sich für die Geschichte der Schiffahrt auf Flüssen und Kanälen interessieren.

Ein kurzes Wort zu Inhalt und Gliederung: Das Feld der Veröffentlichungen zur Industriegeschichte ist weit, doch es ist unterschiedlich intensiv bestellt worden. Wir wissen viel über die Geschichte des Ruhrgebiets, viel über Kohle, Eisen und Stahl, vieles über die Eisenbahn. Nur wenig wissen wir über die Geschichte des älteren Großraumtransportsystems, die Binnenschiffahrt. Gar nichts mehr bekannt ist über die staatliche Schleppschiffahrt auf den westdeutschen Kanälen. Abgesehen von wenigen unzugänglichen, älteren Untersuchungen gibt es über den Bundesschleppbetrieb weder eine Betriebs- und Unternehmensgeschichte noch eine neuere verkehrsgeschichtliche Darstellung. Diese Lücke versucht das langfristig angelegte Monopolprojekt am Westfälischen Industriemuseum, Dortmund, zu schließen. Dazu bietet dieses Buch nicht mehr als einen Einstieg. Neben einer Daten- und Faktensammlung stellen historische Quellentexte den Betrieb, seine Organisation, das Revier, die Schlepperflotte und den Betriebsablauf vor. Dann folgen die Erinnerungen von Monopolern an den Betrieb im zweiten Teil des Buches. Der dritte enthält Erfahrungsberichte von Partikulieren an die Zusammenarbeit mit dem Bundesschleppbetrieb. Die Überschriften der einzelnen Kapitel greifen die Überschrift des jeweiligen Leittextes auf. Das Kapitel selbst enthält dann weitere korrespondierende Aussagen und Bilder im Sinne von Ergänzung, Bestätigung oder Widerspruch.

Anhand der Überschriften im Buch ist abzulesen, daß die Erinnerungen an den Fahrbetrieb im Vordergrund stehen. Davon ausgehend und darauf immer wieder Bezug nehmend wird auch über andere Themen gesprochen. Deshalb gibt es im Buch weitere Themenkreise, die zwar nicht in den Überschriften, dafür aber in den Erinnerungstexten auftauchen. Das sind die stillen Themen. Am Rande stehend – hier in einer Nebenbemerkung gegenwärtig, da abgebrochen, nicht für wichtig oder mitteilenswert gehalten – begegnen sie immer wieder. Z.B. die Beziehungen zwischen den Kollegen und das Verhalten gegenüber Vorgesetzten, die Einschätzung der Arbeit, der Arbeitsschutz, aber auch so etwas wie die politische Selbstvergewisserung in Zusammenhang mit den DDR-Erfahrungen oder dem Erlebnis von Niedergang und Auflösung des Schleppbetriebs. Natürlich sind die vergleichsweise wenigen Stellungnahmen nicht mit den Stimmungen im Betrieb insgesamt gleichzusetzen. Sind sie charakteristisch? Das bleibt zu untersuchen. Auf jeden Fall werden weitere Gespräche zur Verdichtung unserer Kenntnisse geführt werden.

Der Schleppbetrieb in den 50er Jahren und die Erinnerungen daran bilden das Zentrum unseres Buchs. Diese Begrenzung hat nur pragmatische Gründe. Von ihnen wird an anderer Stelle noch die Rede sein. Ein Gesamtüberblick zum jetzigen Zeitpunkt bliebe abstrakt. Er müßte sich auf wenige schriftliche Quellen beschränken. Außer acht lassen müßte er die mündlichen und bildlichen Überlieferungen, also das, was die Forschung heute als das „kollektive Gedächtnis“ bezeichnet. Von ihm und seiner Auswertung erwarten wir Einblicke in die Wirklichkeiten der historischen Vergangenheit. Ohne diese mikrogeschichtliche Perspektive würde der abstrakte Überblick die Geschichte unzulässig verkürzen. Wir stehen am Anfang des Projekts. Unser Buch ist ein langsamer Einstieg in das Thema. Er vollzieht sich jedoch in dem ausdrücklichen Bewußtsein, daß eine Geschichte ohne ihre Vorgeschichte halbiert ist. Ohne sie bleiben wesentliche Züge und Entwicklungen des staatlichen Schleppbetriebs in den 50er Jahren unverständlich. Deshalb werden künftige Schwerpunkte unseres Projekts hier ansetzen. Gefragt werden muß nach dem Reichsschleppbetrieb vor 1949, in der Nachkriegszeit, im Nationalsozialismus.

An dieser Stelle sind einige Erläuterungen zu unserem Umgang mit den persönlichen Erinnerungen der Gesprächspartner und Gewährspersonen angebracht. Wir haben viele Stunden im konzentrierten

Gespräch über lang Vergangenes miteinander verbracht. Neben den positiven Erinnerungen stehen negative. Jeder Mensch lebt auch mit den Verletzungen aus seiner Vergangenheit. Beschädigtes Leben ist Teil einer jeden Identität. Was für längst vernarbt gehalten wurde, bricht unversehens in manchen Gesprächen auf. Das sind schwierige Situationen, und sie sind nur im wechselseitigen Vertrauen der Gesprächspartner zu bestehen. Im Buch gehen wir darüber mit aller gebotenen Diskretion hinweg. Nichts, was hier an Gesagtem und schriftlich Mitgeteiltem wieder öffentlich wird, erscheint ohne Zustimmung der Beteiligten. Alle Gespräche wurden bearbeitet. Zusammen mit den Gesprächspartnern wurden sie zu Texten gemacht. Dazu gibt es verschiedene Verfahren. Für dieses Buch wurden alle Gespräche nachgesprochen, als Text erfaßt und dabei bereinigt mit der Absicht einer besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit. Unterbrechungen wurden, wenn sachlich notwendig, ergänzt. Manchmal jedoch ist das Schweigen noch beredter. Dann steht im Text ein Gedankenstrich. Manche sprachliche Spontanität ging dadurch verloren. Diese Betonung und jene nachdrückliche Geste entfallen. In einigen Fällen verdeutlichen Anmerkungen den Sinn- und Sachzusammenhang. Sie erscheinen in Klammern mit dem Zusatz E.Sch. Jeder Gesprächspartner hat seinen bearbeiteten Gesprächsbeitrag mit der Bitte um sorgfältige Durchsicht, um Korrektur oder Ergänzung, soweit erforderlich oder geboten, und um Zustimmung zur Veröffentlichung erhalten. Es gab nur sehr wenige Bitten um Änderung oder die Herausnahme einer Passage. Zumeist ging es um eine Präzisierung in der Sache. Jede Bitte wurde respektiert. Dazu später noch ein Hinweis. Unsere Texte sind diplomatische Versionen des gesprochenen Worts. Anhand der Tonbandprotokolle bleiben sie überprüfbar. Mein Tip zur besseren Lektüre: Die Gespräche mit Betonung und Pausen laut lesen und sich dabei die Situation vorstellen. Mit der gesprochenen Wiederholung einer Gesprächssituation vermischen sich Sprechrhythmus und die Intensität des gerade Gesagten viel unmittelbarer als im stummen Lesen mit den Augen. Über die Wortmitteilung hinaus ist unser Sprechen Sprechhandeln. Das Gesicht, ja der ganze Körper spricht mit. Das ist beim Lesen nicht anders. Unsere Texte sollen möglichst viel von der lebendigen Erinnerung, so, wie sie spontan mitgeteilt wurde, bewahren.

Schwierig und im einzelnen Fall abzuwägen ist der Umgang mit Namen. Die Ansprüche auf Datenschutz stehen jedem Menschen zu. Wir legen großen Wert auf ihre Einhaltung. Deshalb werden sowohl auf Wunsch, als auch im Zweifelsfall Namen anonymisiert. Uns geht es um Einsichten in strukturelle Zusammenhänge, Kontexte und Deutungsmuster in einem geschichtlichen Abschnitt eines Staatsunternehmens. Sie sind natürlich mit den handelnden Personen, die zum Teil noch leben, verbunden. Doch wie diese Personen hießen, wer sie biographisch wirklich waren, brauchen wir im Einzelfall nicht weiterzugeben.

Niemand soll verunglimpft werden. Das gilt auch dann, wenn Personen und ihre Namen genannt werden. Es gibt Personen des öffentlichen Lebens, die ohnehin bekannt waren und sind. In solchen Fällen erübrigt sich die Anonymisierung.

Zu den Fotos in diesem Buch: Nicht immer entspricht die Wiedergabequalität den heutigen Ansprüchen und Maßstäben. Fotografisch einwandfreie Schnappschüsse und Bilder, die neben der Arbeit gemacht wurden, sind selten. Entweder kämpfte der Fotograf mit dem schwankenden Boden oder die Motorvibrationen verhinderten die unverwackelte Aufnahme. Hier waren keine professionellen Fotografen am Werk. Um so wertvoller ist jedoch jedes Foto für unser Forschungsprojekt.

Ein weiterer Grund für die nicht immer optimale Bildqualität liegt bei den Originalen oder besser: bei den Druckvorlagen. Nur selten haben sich Negative erhalten, von denen Qualitätsabzüge hergestellt werden können. In den meisten Fällen hat jemand ein Foto oder mehrere zum Abfotografieren ausgeliehen. Der Reproduktionsvorgang ist oft mit Verlusten an Schärfe und Helligkeit verbunden. Elektronische Bildbearbeitung kann manches auffangen, aber eben nicht alles. Unsere Fotos sind authentisch. Das heißt: Sie beruhen auf einer alten, herkömmlichen Originalaufnahme; sie wurden nicht per Computer künstlich erzeugt. Unsere Fotos bleiben historische Dokumente und Quellen.

Der Monopol-Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen ist seinerzeit, nach seiner Auflösung zum 31. Dezember 1967, sang- und klanglos „abgewickelt" worden und von der Bildfläche wie aus dem Bewußtsein der Öffentlichkeit verschwunden. Ziel des Monopolprojekts am Westfälischen Industriemuseum ist die Aufarbeitung der Betriebs- und Unternehmensgeschichte. Nach der Ausstellung im Museum Altes Schiffshebewerk Henrichenburg, einem Standort des Westfälischen Industriemuseums, ist dieses Buch ein weiterer Schritt dazu.

Abschließend bedanke ich mich bei allen Monopolern, Frauen und Männern, bei allen Gewährsleuten und bei den Kolleginnen und Kollegen für die engagierte Mithilfe.

Ich wünsche mir weiterhin gute Zusammenarbeit mit allen Interessierten.

Eckhard Schinkel

■ Kontaktadresse

Dr. Eckhard Schinkel
Westfälisches Industriemuseum
Grubenweg 5
44388 Dortmund

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	
1.0	**Überblick: Der staatliche Schleppbetrieb**	**10**
1.1	Kleine Chronik Monopol	12
1.1.1	Bundesschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen	17
1.1.2	53 Jahre Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen	18
1.2	Die nautische Organisation des RSB und die Betriebsführung auf den wichtigsten Kanalstrecken	23
1.3	Einige Bemerkungen zum Tarifwesen, zum Streik 1950 und zur Personalvertretung beim Bundesschleppbetrieb	44
1.4	Die Flotte des Bundesschleppbetriebs auf den Kanälen	56
1.5	Der Betriebsablauf	66
1.6	Aus den Revieren: Duisburg, Emden, Minden	68
2.0	**Innenansichten: Monopoler erzählen**	**90**
2.1	Auf Deck: Bericht über die Übernahme des Schleppers D1 und die anschließende Fahrt von Herne nach Bergeshövede	92
2.2	Betriebserfahrungen eines Emder Schiffsführers	102
2.3	Unter Deck: Arbeit vor dem Kessel und zwischen den Maschinen	114
2.3.1	Knattern, Pruttern, Pröcheln: Erfahrungen mit Gasschleppern	133
2.3.2	110 atü Heizdampf, 55 atü Betriebsdampf: Erfahrungen mit Hochdruckern	144
2.3.3	Kesselexplosion auf E 039: ein Unfall, drei Ansichten	150
2.4	Auf dem Dampfschlepper „St. Antonius“ von Herne nach Bergeshövede – Kindheitserinnerungen	159
3.0	**Außenansichten: Erinnerungen an den Schleppbetrieb**	**166**
3.1	Schleppschiffahrt und Bundesschleppbetrieb: eine Fahrt vom Rhein nach Berlin im Jahr 1950	168
3.2	Erinnerungen an den Interzonenverkehr Ost-West 1955	174
3.3	Szenen aus dem Schleppbetrieb am Kanaldreieck Bergeshövede	
	▪ Schlepper packen auf	178
	▪ Monopolschlepper M 021 vor Bergeshövede	181
	▪ Bergeshövede–Schlepperrelaisstation	183
3.4	Selbstfahrer überholt Schleppzug: der Fotobeweis zu einem Alltagskonflikt	189
4.0	Beiträge zu einer Betriebs- und Unternehmensgeschichte: Erinnerungen an den Bundesschleppbetrieb	192
	Anhang ▪ Abbildungen ▪ Abkürzungen ▪ Stichwortverzeichnis	203

Überblick:
Der staatliche Schleppbetrieb

1.0 10

Liebe Leserinnen, liebe Leser! Ein dickes Buch liegt vor Ihnen. Was erwartet Sie? Im ersten Buchteil gibt die Kleine Chronik Monopol eine Zusammenstellung wichtiger Jahreszahlen und Ereignisse aus der Geschichte des staatlichen Schleppbetriebs. Der folgende Rückblick von Heinrich Buhrow ist zugleich die offizielle Abschiedsrede des letzten Schleppbetriebsdirektors. Zwischen den isolierten Daten der Chronik stellt sie Verbindungen her. Buhrow erzählt seine Version von der Geschichte des Schleppbetriebs auf den westdeutschen Kanälen. Dabei wählt er aus, was er für wichtig hält. Das Ergebnis ist eine sehr verkürzte Überblicks- und Erfolgsgeschichte. Den Ansprüchen einer analytischen und kritischen Geschichtsdarstellung hält sie nicht stand; soll sie auch nicht, denn sie steht hier zunächst als Beispiel für eine schriftlich formulierte und mündlich vorgetragene Erinnerung anläßlich eines offiziellen Festakts zu seiner Verabschiedung. Ein derartiger Vortrag hat seine eigene Rhetorik, er folgt eigenen Regeln. Das bedeutet: Die persönliche Erinnerung ist nicht mehr spontan geäußert, unmittelbar mitgeteilt; seine Darstellung – Buhrow gehörte dem Schleppbetrieb seit dem 1. Januar 1934, seit dem 7. Mai d.J. als Beamter an – ist in mehrfacher Hinsicht gebrochen. Auch das macht bereits der Vergleich mit der Chronik deutlich. 'In Beziehung zu einander setzen' und 'Vergleichen' sind Grundprinzipien für die Textauswahl und Textanordnung in diesem Buch insgesamt. Hilfen für eine entsprechende Lektüre bietet das Stichwortregister.

Nicht selten verklären Rückblicke und Erinnerungen die Sachverhalte. Manche konzentrieren sich auf Unproblematisches wie z.B. die Technik, manche verlegen sich auf's Allgemeine und vernachlässigen dabei die konkreten und nachwirkenden Erlebnisse. Diesen Erfahrungen im besonderen gilt jedoch unsere ganze Aufmerksamkeit. Wilhelm Roßburgs Bemerkungen zum Tarifwesen und zur Personalvertretung sind dafür ein Beispiel. Er hatte die Laufbahn 'unter Deck' angetreten; das bedeutet, er begann als Heizer und wurde später Maschinist. Diese Erfahrungswelt wird in Teil zwei des Buchs ausführlich dargestellt. Als Personalrat beim Bundesschleppbetrieb saß er „auf der anderen Seite des Tischs", den Arbeitgebern gegenüber. Neben der sachlichen Information sind seine Ausführungen einerseits Kommentar und Korrektiv zu denjenigen Buhrows. Auf der anderen Seite ergänzen sie die Erinnerungen, von denen die Monopoler im nächsten Kapitel erzählen. Vom Geld-Verdienen nämlich sprechen sie selten. Soziales Handeln ist auf den betrieblichen Horizont begrenzt. Erinnerungen an politisches Handeln sind Ausnahmen.

Die Beiträge über die nautische Organisation und die Betriebsführung kurz vor der Neuorganisation zum 1.10 1949, über die Schlepperflotte des Bundesschleppbetriebs und über den Betriebsablauf ergänzen die Chronik um weitere übergeordnete Sachbereiche. Diese Beschreibungen beziehen sich vorwiegend auf den Fahrbetrieb. Während die Chronik und Buhrows Rückblick noch den gesamten staat-lichen Schleppbetrieb seit 1914 einbeziehen, konzentrieren sich diese Texte und die meisten der folgenden Erinnerungen und Bilder auf die Zeit um und nach 1949. Die Reorganisation des Reichsschleppbetriebs war zum 30. September 1949 abgeschlossen. Unter der neuen Bezeichnung „Bundesschleppbetrieb" setzte er seine Arbeit seit dem 1. Oktober 1949 fort. Der Zeitungsbericht aus den Binnenschiffahrts-Nachrichten „Bundesschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen" (25. Oktober 1949) informiert in einer knappen Meldung über die Hintergründe. Machtens Bericht zum Noch-Reichsschleppbetrieb ist ein Zustandsprotokoll aus genau dieser Phase. Er ist um so interessanter, als seine Ausführungen in Abschnitt VI. „Die wichtigsten Schleppstrecken und die Betriebsführung auf denselben" gleichermaßen einen ersten Eindruck von den besonderen Streckenund Fahrumständen infolge der Kriegsschäden vermitteln. Demgegenüber zeigen die Fotos aus den Revieren den funktionierenden Schleppbetrieb in den fünfziger Jahren.

Die eigentliche Aufarbeitung der Re- bzw. Neuorganisation steckt noch in den Anfängen. Über die fünfziger und sechziger Jahre wissen wir wesentlich mehr als über die Zeiten im Krieg, danach und davor. Die meisten unserer Gewährsleute haben nach dem Krieg mit der Ausbildung begonnen. Nur wenige haben den Schleppbetrieb im Krieg kennengelernt, und nur noch sehr wenige Personen kennen ihn aus den 30er Jahren. Zugleich ist die gewisse Dichte der Überlieferung für einen begrenzten Zeitraum eine Voraussetzung für das Vergleichen und Zueinander-in-Beziehung-setzen. Schließlich, das ein praktischer Grund für unsere Beschränkung auf die fünfziger Jahre, soll das Buch nicht unzumutbar dick werden. Aus gleichen Gründen fehlen nähere Ausführungen zum Betrieb an Land, in den Werkstätten, in den Schleppbetriebs- und Hebestellen und in den Verwaltungen. Es ist die erste, nicht die letzte Veröffentlichung zu einer Betriebs- und Unternehmensgeschichte des gesamten staatlichen Schleppbetriebs.

Eckhard Schinkel

Kleine Chronik Monopol

1. April 1905
Gesetz des preußischen Landtags, betr. die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen. § 18 behandelt die Einführung des Schleppmonopols auf den zu bauenden Kanälen: Rhein-Herne-Kanal, Mittellandkanal, Datteln-Hamm-Kanal. Der Dortmund-Ems-Kanal wurde aufgrund der bestehenden Betriebsformen vorerst von der Monopol-Regelung ausgenommen.

30. April 1913
Gesetz, betr. das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal – In Aussicht genommen wird auch die Vollmonopolisierung des Dortmund-Ems-Kanals; die dafür angesetzte Übergangsfrist läuft bis zum 1. April 1933; faktisch wurde sie bis zum Juli 1938 verlängert.

1. Oktober 1913
Beginn der Einrichtungsvorbereitungen für einen staatlichen Schleppbetrieb bei der Königlichen Kanalbaudirektion Essen

9. April 1914
Schleppordnung für den Monopolbetrieb, erlassen vom Minister für öffentliche Arbeiten

1. Juni 1914
Einrichtung des Königlichen Schleppamts Duisburg - Ruhrort. Das Amt untersteht der Königlichen Kanalbaudirektion Essen.

10. Juni 1914
Probefahrt von Ruhrort nach Herne mit den Schleppkähnen „Helene“, „Sleipner“, „Thalia“ und „Vesalia“

17. Juli 1914
Aufnahme des Schleppbetriebs auf dem Rhein-Herne-Kanal durch das Schleppamt Duisburg mit den Schleppern M1 und M116; geschleppt wurden die Frachtkähne „Tyd is Geld“ und „Cornelia“.

15. Dezember 1914
Das Königliche Schleppamt Hannover nimmt seine Tätigkeit auf. Es untersteht zunächst der Königlichen Kanalbaudirektion in Hannover, seit dem 1. April 1924 der Wasserbaudirektion Münster.

Februar 1915
Aufnahme des Schleppbetriebs auf dem Mittellandkanal zwischen Bergeshövede und Minden durch das Schleppamt Hannover

1. April 1915
Die Leitung des Schleppmonopolbetriebs wird dem Oberpräsidenten in Münster unterstellt.

12. Dezember 1916
Aufnahme des Schleppbetriebs auf dem soeben fertiggestellten Abschnitt des Mittellandkanals zwischen Minden und Hannover/Linden bzw. Miesburg

23. November 1918
Bekanntmachung. „Die Beamten und Angestellten, welche sich in Gemäßheit unserer Bekanntmachung vom 12. d. M. bereit erklärt haben, ihre amtliche Tätigkeit auch unter den veränderten politischen Verhältnissen fortzusetzen, sind darauf hinzuweisen, daß sie unbeschadet ihrer persönlichen politischen Gesinnung den Anordnungen der Regierung und der nachgeordneten Behörden Folge zu leisten verpflichtet sind.“

27. November 1918
Runderlaß, betreffend den Achtstundenarbeitstag in der preußischen Wasserbauverwaltung

4. Februar 1920
Mit dem von der Verfassungsgebenden Deutschen Nationalversammlung beschlossenen Betriebsrätegesetz stellt sich die Forderung nach „Betriebs-Demokratie" auch in den Königlichen Schleppämtern Duisburg und Hannover. Der Durchführungserlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten folgt am 3. Mai 1920; der Bericht zur Ausführung mit einem Nachweis zu den in den Dienststellen gebildeten Personalvertretungen und zum Bezirkspersonalrat wird zum 1. August d. J. eingefordert. Aufhebung des Gesetzes 1934, Erneuerung im Betriebsverfassungsgesetz vom 11. Oktober 1952.

23. August 1920
Lohntarifvertrag für die Arbeiter der preußischen Wasserbauverwaltung

4. Dezember 1920
Gesetz, betr. die Vollendung des Mittellandkanals und die durch sie bedingten Ergänzungsbauten an vorhandenen Wasserstraßen
– Gemäß § 12 wird das Schleppmonopol auf der noch zu bauenden Reststrecke des Kanals bis zur Elbe eingeführt.

29. Juli 1921
Gesetz über den Staatsvertrag, betr. den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 1. April 1921. Die Wasserstraßen werden dem Reich unterstellt. Aus der preussischen Schleppmonopolverwaltung wird der Reichsschleppbetrieb unter Beibehaltung der Schleppämter Hannover (unterstellt der Wasserstraßendirektion Hannover) und Duisburg (unterstellt der Kanalbaudirektion Essen).

25. Januar bis Ende Oktober 1923
Im Verlauf des passiven Widerstands der Ruhrgebietsbevölkerung gegen die französische Ruhrgebietsbesetzung stellen die deutschen Behörden den Schleppbetrieb auf dem Rhein-Herne-Kanal ein; die französische Besatzung setzt den Betrieb mit beschlagnahmten Fahrzeugen und eigenen Tarifen fort.

2. November 1923
Rückgabe des Schleppbetriebs auf dem Rhein-Herne-Kanal an die deutschen Behörden bei fortgesetzter Kontrolle durch die „Sous-Commission de Navigation du Rhein-Herne-Kanal" in Essen.

1. April 1924
Auflösung der Kanalbaudirektion Essen aufgrund der Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals: Das Schleppamt Duisburg wird der Wasserbaudirektion Münster unterstellt, die ihrerseits dem Oberpräsidenten der Provinz Westfalen untersteht.

1. Dezember 1924
Einrichtung eines Dezernats für den Schleppbetrieb als besonderes Dezernat der Wasserbaudirektion Münster in Münster, das die Betriebs- und Verkehrsaufgaben einheitlich leiten soll. Nachfolgend wird auch das Schleppamt Hannover diesem Dezernat als Außenstelle unterstellt.

8. Juni bis 3. August 1928
„Sympathiestreik" mit den Rheinschiffern und Hafenarbeitern; Aussperrung des Monopolpersonals

9. Juli bis 8. August 1928
„Lohnstreik" beim Schleppamt Hannover

1. April 1930
Umwandlung des Reichsschleppbetriebs in einen kaufmännisch eingerichteten Reichsbetrieb gemäß § 15 der Reichshaushaltsordnung

19. Januar 1938
Der erste Schleppzug auf dem fertiggestellten Mittellandkanal trifft mit den Schleppkähnen „Münster" und „Maria" im Hafen Neuhaldensleben ein.

26. April 1938
Durch Erlaß des Reichsverkehrsministers wird als öffentlicher Endpunkt des Bereichs des Schleppmonopols das Schiffshebewerk Hohenwarthe festgesetzt. (Da die Bauarbeiten am Schiffshebewerk 1940 kriegsbedingt eingestellt wurden, blieb die Regelung über den Monopoleinsatz auf der Elbe weiter bestehen.)

23. Juli 1938
Verordnung über die Einführung des Schleppmonopols auf dem Dortmund-Ems-Kanal (zunächst nur auf der Südstrecke zwischen Herne bzw. Dortmund und Bergeshövede)

28. Juli 1938
Selbstfahrer werden auf dem westdeutschen Kanalnetz unbeschränkt zugelassen; Schleppkähne unterliegen weiterhin dem Monopol.

1. September 1938
Einrichtung des Schleppamts Magdeburg im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Mittellandkanals – Nach dem Luftangriff auf Magdeburg wird das Amt vom 17. Januar 1945 bis zum 30. Juni 1945 auf ein Wohnschiff nach Haldensleben verlegt.

7. März 1939
Aufgrund eines Erlasses des Reichsverkehrsministers wird die dem Oberpräsidenten der Provinz Westfalen unterstellte Wasserbaudirektion zur Wasserstraßendirektion. Der Reichsschleppbetrieb ist eine ihr untergeordnete Abteilung.

1. Mai 1939
Einrichtung des Schleppamts Emden

4. Oktober 1939
Einführung des Schleppmonopols auf der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals von Bergeshövede bis Herbrum, auf der freien Ems von Herbrum bis Emden, dem Küstenkanal, dem Ems-Jade-Kanal und auf den linksemsischen Kanälen

12. Oktober 1939
Schleppordnung für den Reichsschleppbetrieb

8. November 1939
Bevorrechtigten-Vertrag zwischen dem Reichsschleppbetrieb und der Nordwestdeutschen Schleppdampfer-Genossenschaft e.G.m.b.H. (NSG) in Emden: Zur Kapazitätserweiterung mietet der Schleppbetrieb sämtliche Schlepper der Genossenschaft an und räumt ihnen eine Vorrangstellung vor den eigenen als „bevorrechtigte Schlepper" ein.

1. Oktober 1942
Einrichtung des Maschinenamts Hannover zur Abwicklung des Schlepperneubauprogramms während des Kriegs

1. Juli 1945
Aufgrund einer amerikanisch-britischen Anordnung wird das Schleppamt Magdeburg aus der russischen Zone nach Braunschweig verlegt und in Schleppamt Braunschweig umbenannt.

5. Juli 1945
Einrichtung des Schleppamts Münster mit vorläufigem Sitz in Bergeshövede durch die britische Inland Water Transport-Behörde (IWT). Grundlage ist die Grenzziehung in Herne für die englischen Kontrollbezirke elf und zwölf, Team Duisburg und Team Münster. Zum 1. Juli 1948 wird das Schleppamt Münster aufgelöst und wieder in das Schleppamt Duisburg eingegliedert.

1. Februar 1946
Verlegung des Maschinenamts von Hannover nach Bergeshövede, der Schnittstelle für die Bereiche der Schleppämter Emden, Minden und Münster/Duisburg

1. Juni 1946
Das ausgebombte und am 26. März 1945 nach Niedernwöhren ausgelagerte Schleppamt Hannover wird nach Minden verlegt und in Schleppamt Minden umbenannt.

25. November 1946
Das I.W.T. Control Team ordnet an, daß an allen Binnenschiffen in der britischen Zone die internationale Flagge „C" 3 mit einem dreieckigen Ausschnitt aufzumalen ist – an der Back- und an der Steuerbordseite vor und auf dem Heck unter dem Union Jack (lt. Anordnung vom 12.8. d. J.). – Ab 1948 soll das Führen der britischen Nationalflagge unterbleiben; die Kennzeichnung für Fahrzeuge aus der britischen Besatzungszone erfolgt durch ein „B".

29. Januar 1947
Betriebsvereinbarung zwischen dem Duisburger Schleppamtsvorstand Deckers und dem Betriebsrat Hermann Möllers entsprechend dem als Gesetz Nr. 22 (11. April 1946) erlassenen Betriebsrätegesetz des Alliierten Kontrollrats für Deutschland in Berlin.

1. April 1947
Die Umgliederung der Wasserstraßendirektion Münster führt zur Trennung der kombinierten Dezernate Binnenschiffahrt und Schleppbetrieb.

5. Mai 1947
Gutachten über die Wirtschaftlichkeit des RSB durch die Deutsche Treuhand A.G. Zwei weitere Gutachten liegen Mitte 1949 vor.

24. Juni 1948
Die Sowjetunion sperrt den gesamten Personen- und Güterverkehr nach Berlin; darauf unterbrechen Amerikaner und Briten den Transport von Kohle und Stahl aus der Bi-Zone in die Ostzone.

1.Oktober 1948
Auflösung des Schleppamts Braunschweig aufgrund der seit Sommer bestehenden Verkehrssperre wischen der Ostzone und den Westzonen. Der Betrieb wird vom Schleppamt Minden übernommen.

1. April 1949
„Tarif des Reichsschleppbetriebes für den Mittellandkanal und die westdeutschen Kanäle und Sondertarif des Reichsschleppbetriebes ab 1. April 1949": 25%ige Schlepplohntariferhöhung (= die staatlich festgesetzen Gebühren für das Verschleppen der Kähne)

12. Mai 1949
Aufhebung der nahezu ein Jahr dauernden Blockade und Gegenblockade

1. Oktober 1949
Die Neuorganisation des Reichsschleppbetriebs (RSB) als Bundesschleppbetrieb (BSB) tritt in Kraft. Er wird von der Wasserstraßendirektion Münster getrennt und untersteht als selbständige Mittelbehörde mit Sitz in Münster der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes.

8. Oktober 1949
Gemäß Erlaß des Bundesverkehrsministeriums können Angestellte, die mindestens seit dem 15.7.1948 bei der Verkehrsverwaltung im Angestelltenverhältnis beschäftigt sind, sich zur Überleitung in Dauerstellen des einfachen, mittleren und gehobenen Dienstes (technisch und nichttechnisch) melden.

6. bis 12. Oktober 1950
Streik: erfolgreicher Kampf um Lohnerhöhung und gegen den Versuch der Arbeitgeber, die Tarifautonomie der Beschäftigten im Bereich des Bundes zu unterlaufen.

Frühjahr 1951 bis 3. November 1951
Unterbrechung des Schiffsverkehrs durch die Ostzone aufgrund von Schäden am Schiffshebewerk Rothensee bei Magdeburg

7. Mai 1952
Auf Anordnung der BSB-Hauptverwaltung werden die Duisburger Hochdrucker 09, 020, 021, 025, 026 zur Verstärkung der Schleppkraft auf der Mittellandkanalstrecke Braunschweig-Magdeburg „einschließlich der besonders ausgesuchten Besatzung" an das Schleppamt Minden übergeben.

1. August 1952 bis 25. März 1953
Wegen Reparaturarbeiten am Schiffshebewerk Rothensee (Elbabstieg) und einer damit verbundenen Wasserspiegelabsenkung sperrt die DDR praktisch den Mittellandkanal; der Kohletransport nach Berlin-West auf dem Wasserweg muß nahezu eingestellt werden.

29. Juni 1954
Schleppordnung für den Bundesschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen

1. Oktober 1963
Umwandlung des Schleppamts Emden in eine Außenstelle der Hauptverwaltung des Bundesschleppbetriebs in Münster

23. Mai 1966
Umwandlung des Schleppamts Minden in eine Außenstelle der Hauptverwaltung des Bundesschleppbetriebs

31. Dezember 1966
Auflösung des Maschinenamts Bergeshövede

1. April 1967
Im Zuge der Vorbereitungen zur Auflösung wird das Schleppamt Duisburg-Ruhrort in eine Außenstelle der Hauptverwaltung des Bundesschleppbetriebs umgewandelt.

31. Dezember 1967
Ende und Abwicklung des Bundesschleppbetriebs

Eckhard Schinkel

Bundesschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen

In diesen Tagen sind beim „Bundesschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen"– früher „Reichsschleppbetrieb"– Organisationsmaßnahmen durchgeführt worden, die auf eine weitere Rationalisierung dieses größten deutschen Binnenschiffahrtsbetriebes abzielen.

Als im April 1949 die Schlepptarife um 25 % erhöht werden mußten, um die Einnahmen aus den Schleppgebühren den Kosten des Schiffahrtsbetriebes anzupassen, ist die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht zweckmäßiger sei, den bisher im Verband der Wasserstraßendirektion Münster geführten Schleppbetrieb in eine Unternehmungsform des Handelsrechts zu überführen. Die jetzt abgeschlossenen Prüfungen haben ergeben, daß nach Durchführung verschiedener Organisationsmaßnahmen auch unter Beibehaltung des Staatsbetriebes die Wirtschaftlichkeit des Schleppdienstes gesichert erscheint und die privatwirtschaftliche Unternehmungsform zu Kostensenkungen nicht führen würde. Aus diesem Grunde wurde dem Reichsschleppbetrieb im Rahmen der Verkehrsverwaltung eine selbständigere Stellung eingeräumt, als sie der Betrieb bisher als Abteilung einer Wasserstrassendirektion haben konnte. Der Bundesschleppbetrieb wird jetzt als selbständiger Staatsbetrieb unter der verantwortlichen Leitung eines Direktors geführt. Die enge Zusammenarbeit zwischen Bundesschleppbetrieb, Wasserstraßenverwaltung und Schiffahrt ist dadurch gewährleistet, daß der Direktor des Bundesschleppbetriebes dem Präsidenten der für die Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen federführenden Wasserstraßendirektion Münster unterstellt ist.

Zu den Maßnahmen, welche eine wirtschaftlichere Betriebsform herbeiführen sollen, gehört in erster Linie die Zentralisierung gewisser Verwaltungsaufgaben in der neuen Hauptverwaltung des Bundesschleppbetriebes. Eine moderne kaufmännische Finanz- und Betriebsbuchhaltung (an Stelle der bisherigen kameralistischen Rechnungsweise) wird einen gegenwartsnahen Überblick über die Ertragslage des Betriebes und die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Schleppergruppen ermöglichen. Der Schiffspark ist von unwirtschaftlich arbeitenden Typen entlastet worden. Ein Reparaturprogramm ist in der Durchführung begriffen, durch das planmäßig die noch vorhandenen Kriegsschäden beseitigt und die Leistungsfähigkeit der Schlepper gehoben werden soll. Das Schwergewicht wird der Bundesschleppbetrieb auf die Steigerung seiner betrieblichen Leistungen, auch durch Verlängerung der Fahrzeit, legen. Mit den Mietschleppern sind Abkommen getroffen worden, wonach die Entgelte nicht mehr, wie bisher, nach dem Zeitaufwand, sondern nach den erbrachten Leistungen bezahlt werden.

Binnenschiffahrts-Nachrichten Nr. 20/21; 25. Oktober 1949

53 Jahre Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen

Mit dem Jahreswechsel 1967/68 hat der Bundesschleppbetrieb seine Tätigkeit eingestellt. 53 Jahre war der Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen beheimatet, bis auch er von dem Strukturwandel in der Binnenschiffahrt mit aller Härte erfaßt wurde. Die Schleppkähne, einst tonangebend in der Kanalschiffahrt, mußten den Selbstfahrern weichen. Damit wurde die Zahl der Kunden laufend geringer, bis schließlich die Einnahmen in keinem Verhältnis mehr zu dem Aufwand standen: Der Bundesschleppbetrieb wurde daher nach wechselvoller Geschichte aufgelöst.

In einer Feierstunde in Münster wurde der langjährige Leiter des Bundesschleppbetriebes, Ministerialrat Heinrich Buhrow, durch Staatssekretär Wittrock verabschiedet. Nachdem der Staatssekretär die besonderen Verdienste des allseits geschätzten Freundes der Binnenschiffahrt gewürdigt hatte, überreichte er dem am 31. Dezember 1967 in den Ruhestand getretenen Ministerialrat Buhrow das ihm vom Bundespräsidenten verliehene Verdienstkreuz 1. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Auch der Vorsitzende des Schiffahrtsverbandes für das westdeutsche Kanalgebiet, Generaldirektor Müller, bescheinigte dem Scheidenden, daß der Bundesschleppbetrieb in all den Jahren niemals aus dem Ruder gelaufen sei.

Wenn man heute noch vom Schleppbetrieb spricht, das weiß kein Mensch – wenn man aber sagt, hast Du zu der Zeit schon gelebt, da fuhren die Schlepper auf dem Kanal mit 'nem schwarzen Schornstein und dem weißen Ring. Ach ja, die hab ich wohl mal gesehen. Aber Bundesschleppbetrieb, was ist das denn eigentlich? Ich meine, hier bei den Behörden, bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion, war das schon eher bekannt. Aber bei der Oberfinanzdirektion oder Bundesvermögensstelle: Was wußten die vom Schleppbetrieb, die konnten sich ja gar keine Vorstellung davon machen. – Es war 'ne interessante Organisation und an sich schade drum, daß das seinerzeit aufgelöst wurde.

Angestellter H. Borgmann, Bundesschleppbetrieb – Hauptverwaltung in Münster, 1995

In einem Steuerhaus • Foto um 1955

Für Ministerialrat Buhrow waren die Abschieds- und Dankesworte verbunden mit einem Rückblick auf die wechselvolle Geschichte des Bundesschleppbetriebes, die er noch einmal vor seinen Zuhörern in Münster erstehen ließ:

„Als am 30. Dezember 1967 der letzte Schlepper des Bundesschleppbetriebes seine Fahrt abschloß, endete damit ein Betrieb, der in der Geschichte der westdeutschen Wasserstraßen eine nicht wegzudenkende Rolle gespielt hat. Ist es ein Zufall oder nicht, auf derselben Strecke, auf der am 17. Juli 1914 zum ersten Male ein Schlepper des staatlichen Schleppbetriebes einen Schleppzug gezogen hat, bewegte auch der letzte bundeseigene Schlepper dieses Schleppbetriebes einen Schleppzug, nämlich auf dem Rhein-Herne-Kanal.

Dieser staatliche Schleppbetrieb entstand, wie der Herr Staatssekretär bereits näher ausgeführt hat, aufgrund der großen preußischen Kanalvorlage von 1905 und dem auf dieser fußenden Gesetz von 1913 als preußischer Schleppbetrieb, und das „Preußische" ist ihm bis zu seinem Ende geblieben. Nicht nur die Farbe des Ringes an den Schornsteinen seiner Schlepper ist vom ersten bis zum letzten Tage das preußische Schwarz und Weiß gewesen, sondern auch das preußische Gesetz des „mehr Sein als Scheinen" und das Prinzip preußischer Sparsamkeit sind ihm immer Richtschnur gewesen und mit der Zeit allen Angehörigen fast zur zweiten Natur geworden. Dieser Schleppbetrieb hat in den 53 Jahren seines Bestehens, wie wir alle, die diese Jahrzehnte miterleben durften oder mußten, keine leichte Zeit gehabt. Diese 53 Jahre kann man in 5 Abschnitte unterteilen: 4 Jahre Königlich-Preußische Schleppmonopolverwaltung, 15 Jahre unter der Weimarer Republik, davon 3 Jahre noch als staatlicher preußischer Schleppbetrieb, und 12 Jahre, ab 1921, bereits als Reichsschleppbetrieb, 12 Jahre im sogenannten Dritten Reich, 4 Jahre unter dem Vorzeichen IWT = Inland-Waterway-Transportation und, ich war selbst erstaunt, als ich mir diese Unterteilung vor Augen hielt, als längsten Abschnitt 18 Jahre als Bundesschleppbetrieb. In diesen 53 Jahren hat es kaum solche normaler friedlicher Entwicklung gegeben, um so mehr aber Jahre wirtschaftlicher oder politischer Schwierigkeiten. Wenige Wochen schon, nachdem das Schleppmonopol seinen Betrieb aufgenommen hatte, brach der erste Weltkrieg aus und stellte damit durch den Kriegsverkehr sofort größte Anforderungen an seine Leistungsfähigkeit, denen er nur, da die zunächst für den Betrieb neugebauten Schlepper für derartige Leistungen nicht vorgesehen waren, durch Ankauf von jeder nur zu erhaltenden Schlepppkraft nachkommen konnte. Die Jahre des ersten Weltkrieges brachten somit einen ersten Höhepunkt in seinen Schleppleistungen, denen dann in den Nachkriegsjahren ein tiefes Tal folgte, das den tiefsten Abfall in den Jahren der Ruhrbesetzung mit all den damit verbundenen Schwierigkeiten brachte. Dieses Auf und Ab sollte der Schleppbetrieb noch mehrmals erleben.

In der Mitte, das scheint der Buhrow zu sein. **Schiffsführer H. Gerdes, Schleppamt Emden, 1994**

Haben Sie den Direktor des Bundesschleppbetriebs, Herrn Buhrow, einmal kennengelernt? (Frage von E.Sch.) Da hatte man eigentlich gar nichts mit zu tun mit diesen Leuten. **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

Manche Kollegen haben aus den Buchstaben BSB „Buhrow sein Betrieb" gemacht. (Anm. E.Sch.) Ja, das stimmte. Das fällt mir jetzt wieder ein, wo Sie das sagen, das hatte ich schon vergessen. So war's ja auch, es war ja auch sein Betrieb. Aber wenn man seine Pflicht tat und sich bemühte, dann war mit Buhrow ein gutes Auskommen. Ich kam mit ihm blendend hin. **Ein Monopoler, Schleppamt Duisburg, 1995**

Die stete Zunahme der wirtschaftlichen Entwicklung nach der Einführung einer festen Währung brachte dann zum Ende der zwanziger Jahre eine zweite Spitze seiner Betriebsleistungen, denen in den Jahren der Weltwirtschaftskrise ein zweites Tal folgte. In den dreißiger Jahren stiegen dann seine Leistungen wieder rasch an, zumal in diesen Jahren sich durch die Inbetriebnahme neuer Wasserstraßen, wie des Wesel-Datteln-Kanals und der schrittweisen Beendigung des Mittellandkanals, sein Bezirk sich stetig erweiterte. Aber kaum war Ende 1938 der Mittellandkanal mit Erreichung der Elbe fertiggestellt worden und damit der alte Wunschtraum preußischer Wasserbaupolitik endlich zum Ziel gekommen, kam durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges 1939 wieder eine plötzliche und unerwartete Verkehrsbelastung auf ihn zu, der er wieder nur unter Anspannung aller Kräfte durch Aufnahme eines sehr großen Schlepperbauprogramms und durch Ankauf oder Anmietung von privaten Schleppern, wo er sie nur finden konnte, gerecht zu werden vermochte. Außerdem erreichte 1939 das Gebiet des Schleppbetriebes seine letzte Ausdehnung und endgültige Größe, die es bis heute behalten hat, durch die Ausdehnung des Monopols auf die Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals und die Übernahme des Schleppbetriebes auf der freien Ems von Herbrum bis Emden und auf dem Küstenkanal.

Die Dienstsiegel der Bundesschleppbetrieb-Hauptverwaltung in Münster und der Schleppämter Emden (E), Minden (M), Duisburg (D)

In den Jahren des zweiten Weltkrieges war der staatliche Schleppbetrieb nach der Zahl seiner Schlepper die größte Schleppreederei, die es wohl jemals gegeben hat. 1943 hatte er 524 Schlepper im Einsatz, davon 255 reichseigene Schlepper, die übrigen Mietschlepper, die aber in einem festen Mietvertrag wie eigene Schlepper eingesetzt wurden. In diesen Jahren war sein juristisches Monopol noch ein tatsächliches, denn die Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die in den zwanziger Jahren so langsam aufzutauchen begannen, spielten noch keine irgendwie entscheidende Rolle. Ja, in den Jahren des zweiten Weltkrieges mußten sogar Selbstfahrer, um Gasöl zu sparen, sich anordnungsgemäß von den Schleppern des Reichsschleppbetriebes schleppen lassen. Das Ende des zweiten Weltkrieges brachte dann wieder ein ganz tiefes Tal, in dem monatelang die Betriebsleistungen infolge der zerstörten Wasserstraßen bis auf Null absanken.

Und dann kam dank der ausgezeichneten Mitarbeit aller Bediensteten des Bundesschleppbetriebes, durch die die gesprengten oder ausgeplünderten Schlepper wieder einsatzfähig gemacht wurden, in den Jahren nach der Währungsreform ein zunächst langsamer, dann aber schnell steigender Anstieg seiner Leistungen, um in den Jahren 1955 bis 1957 einen neuen nunmehr letzten Höhepunkt seiner Schleppleistungen zu bringen, aber nunmehr unter gewandelten betrieblichen Verhältnissen.

Eine grundlegende strukturelle Änderung der technischen und betrieblichen Verhältnisse hatte als neues Betriebsmittel der Binnenschiffahrt dem Selbstfahrer zu einem raschen Siegeszug auf den deutschen und mitteleuropäischen Wasserstraßen mit einziger Ausnahme der Donau verholfen und damit die Betriebsbedingungen auch auf den westdeutschen Wasserstraßen entscheidend geändert.

Diese Strukturwandlung in der Binnenschiffahrt hat der Schleppbetrieb frühzeitig erkannt und sie niemals zu verhindern versucht. Sah noch das alte Gesetz über das Schleppmonopol vor, daß Fahrzeuge mit eigener Triebkraft nur mit besonderer Genehmigung, die nur in Ausnahmefällen gewährt wurde, die Kanäle befahren durften und war dann später für die Beförderung lose geschütteter Massengüter durch Selbstfahrer eine besondere Abgabe eingeführt worden, so fiel die erste Bestimmung auf Veranlassung des Schleppbetriebes bereits in den zwanziger Jahren und die zweite wurde ebenfalls auf seine Veranlassung bald aufgehoben.

Der freizügigen Entwicklung des Selbstfahrers war damit auch auf den westdeutschen Wasserstraßen keinerlei Behinderung mehr durch das Bestehen eines staatlichen Schleppbetriebes gegeben. So mußte der Bundesschleppbetrieb sich in seiner ganzen Betriebsweise den geänderten Verhältnissen laufend anpassen. Und Anpassen wurde dann seit dem Ende der fünfziger Jahre sein Schicksal. Anpassen an die nunmehr stetig steigenden Unkosten in Gestalt der gestiegenen Löhne und Gehälter, der gestiegenen Preise für Betriebsstoffe und Reparaturmaterial bei unverändert gleichbleibenden Schlepplohntarifen. Da ihm keine anderen Einkommensmöglichkeiten offen standen, wie sie für private Reedereien durch den Umschlag und die Lagerung von Gütern, das Speditionsgeschäft o.ä. gegeben sind, konnte dies nur durch schärfste Rationalisierung gemeistert werden und dadurch, daß er seine Schlepper auf den denkbar besten technischen Stand brachte.

Es ist eine gewisse Tragik, daß im Zuge dieser Entwicklung der Bundesschleppbetrieb mit den von ihm entwickelten, nur mit 2 Mann besetzten Ein- und Zweischrauben-Diesel-Schleppern die wirtschaftlichsten Schlepper besaß, die es wohl je in einer Kanalschiffahrt gegeben hat, daß die ihm aber nur das Erreichen seines Endes ohne finanzielle Einbußen ermöglichte, daß aber diesen so guten Schleppern zunehmend das Schleppgut durch Schwinden der Zahl der Schleppkähne verlorenging.

Statistik aus:
Die Kanalschiffahrt im Jahre 1966/67. Hrsgg. v. Schiffahrtverband für die westdeutschen Kanäle e.V. Dortmund 1967. S. 175

Gab es beim Schleppbetrieb auch Überlegungen, in das Schubgeschäft einzusteigen? (Frage von E.Sch.) Ja. Aber da ging es schon langsam abwärts. Wir haben verschiedene Fahrzeuge provisorisch mit so einer Schubeinrichtung versehen, aber – mehr unter Zwang.

Ein Monopoler, Schleppamt Duisburg, 1995

Solange der Schleppbetrieb bestand, hat er auch auf dem Gebiet des Schlepperbaues entscheidend zur technischen Entwicklung von Kanalschleppern beigetragen. Der Gedanke der ummantelten Schrauben ist von ihm zuerst aufgegriffen und in die Tat umgesetzt worden. Die erste Kortdüse, diese technische Entwicklung, die sich eine Welt zu erobern gewußt hat, ist auf einem Schlepper des Reichsschleppbetriebes gebaut worden. Er hat in umfangreichen Modellversuchen die beste Form für Kanalschlepper entwickelt. Er hat zuerst den Gedanken der Gasschlepper aufgegriffen und mit 72 Gasschleppern die größte Zahl dieses unter der Bedingung, nur heimische Treibstoffe zu verwenden, durchaus wirtschaftlichen Schleppertyps besessen. Er hat als Einziger den Mut gehabt, Hochdruckdampfschlepper zu bauen, die trotz ihrer technischen Kompliziertheit, bedingt durch einen ungewöhnlich niedrigen Kohlenverbrauch, ihre stete Einsatzbereitschaft dank der ausgezeichneten Mitarbeit technisch hochstehender Besatzungen stets unter Beweis gestellt haben, und er ist beispielhaft in der Verringerung der Zahl der Besatzungen für Dieselschlepper gewesen.

So hat dieser Schleppbetrieb, der als Königlich-Preußische Monopolverwaltung begann und erst in nicht leichten Kämpfen mit sich selbst und seiner vorgesetzten Verwaltung den Übergang von einer rein staatlichen Verwaltung der ersten Jahre zu einem Wirtschaftsbetrieb nach § 15 seit 1930 bis zu einem in seinem inneren Aufbau und in seiner Betriebsart sich in nichts mehr von einer rein kaufmännisch geführten Reederei unterschiedlichen Bundesschleppbetrieb fand, gezeigt, daß auch eine staatliche Verwaltung wirtschaftlich arbeiten kann, obwohl sie es dabei, weil sie eben doch immer eine Verwaltung bleibt, oft schwerer hat als eine reine private Firma.

Wenn nunmehr der Schleppbetrieb verschwindet, endet damit ein Abschnitt der Geschichte der Nordwestdeutschen Wasserstraßen, in dem eine stärkste Wandlung der technischen und betrieblichen Bedingungen der Binnenschahrt eingetreten ist. Als er begann, gab es als Antriebskraft praktisch nur den Dampfschlepper, während seines Bestehens kam die große Wandlung vom Dampf- zum Motorbetrieb, vom Kahn zum Selbstfahrer, und jetzt, wo er abtritt, zeichnet sich bereits wieder eine neue Wandlung vom Selbstfahrer zur Schubschiffahrt ab.

Mein Wunsch ist, daß dieser staatliche Schleppbetrieb, der der Schiffahrt und damit der Wirtschaft in 53 Jahren nach bestem Können gedient hat, nicht sobald vergessen wird, daß aber eine einer glücklichen Zukunft wieder entgegengehende Binnenschiffahrt ihn nie vermissen möge.

Wiedergegeben nach einem Typoskript von Heinrich Buhrow, dem letzten Direktor des Bundesschleppbetriebs – Gekürzt abgedruckt in: Zeitschrift für Binnenschiffahrt Nr. 1. Januar 1968. S. 1 f.

Zur Betriebsauflösung in Emden Die Leute, die jünger waren, wurden entlassen. Mein jüngster Bruder wurde entlassen. Man mußte ja 40 Jahre sein und 15 Dienstjahre haben. Der das nicht hatte, dann Entlassung. Das war schwer für die Leute. Aber sie wußten ja, wo das hinging, und viele haben sich schon vorher irgendwie, viele sind ja in die Baggerei und sowas gegangen. Also man konnte schon ausweichen.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Die nautische Organisation des RSB und die Betriebsführung auf den wichtigsten Kanalstrecken

I. Die Entstehung des RSB und seine Entwicklung bis heute

Durch den § 18 des Wasserstraßengesetzes vom 1.4.1905 wurde dem Preuß. Staat die Verpflichtung zur Einrichtung eines einheitlichen staatlichen Schleppbetriebes auf den Rhein-Herne-Kanal, dem südl. Dortmund-Ems-Kanal bis Bergeshövede, dem Mittellandkanal bis Hannover, dem Lippe-Seiten-Kanal und auf den Zweigkanälen dieser Wasserstraßen auferlegt. In Ausführung dieser Bestimmung wurde am 30.4.1913 das Gesetz über das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Seiten-Kanal erlassen. Der Preuß. Staat erhielt hierdurch das alleinige Schlepprecht auf den o.g. Wasserstraßen und richtete im Juli 1914 ein staatliches Schleppamt in Duisburg und in den folgenden Jahren ein solches in Hannover ein. Am 1. April 1921 wurden diese beiden Schleppämter zu dem heutigen RSB zusammengefaßt, der ab 1. Dez. 1924 eine besondere Leitung bei der Wasserstraßendirektion Münster erhielt, die für eine einheitliche Betriebsführung sorgen sollte. Durch mehrere weitere Gesetze und Verordnungen wurde der Bereich des RSB in den Jahren 1938 und 1939 auch auf die Strecken Hannover-Magdeburg und Bergeshövede-Herbrum ausgedehnt, was zur Einrichtung der Schleppämter Magdeburg (1938) und Emden (1939) führte. Als die Russen im Jahre 1945 das Gebiet um den östlichen Teil des Mittellandkanals (von km 258,7 bis Magdeburg) besetzten, wurde das Schleppamt Magdeburg auf Veranlassung der engl./amerik. Besatzungsbehörden nach Braunschweig verlegt. Gleichzeitig wurde das Schleppamt Hannover, dessen Dienstgebäude in Hannover während des Krieges vollkommen zerstört worden war, nach Minden verlegt. Im gleichen Jahre wurde für den südlichen Dortmund-Ems-Kanal (Herne–Bergeshövede) mit der Teilstrecke nach Dortmund sowie für den Datteln-Hamm-Kanal das Schleppamt Münster eingerichtet, da infolge der erheblichen Kriegsschäden an den baulichen Anlagen, vor allem des Rhein-Herne-Kanals und des Dortmund-Ems-Kanals, eine ordentliche Betriebsabwicklung für diese Kanalstrecke von Duisburg aus nicht mehr gesichert war. Nachdem sich die Verhältnisse bis zum Sommer 1948 wesentlich gebessert hatten, wurde dieses Amt am 1. Juli 1948 wieder aufgelöst und seine Aufgaben wie früher vom Schleppamt Duisburg mit übernommen. Nach Eintritt der Verkehrssperre zwischen der Ostzone und den Westzonen im Sommer 1948 konnte am 1.10.48 auch das Schleppamt Braunschweig, das bis dahin den Schleppbetrieb von Sehnde über die Zonengrenze hinaus bis Magedeburg durchgeführt hatte, aufgelöst werden. Der Betrieb bis zur Zonengrenze (km 258,7 des Mittellandkanals) wird von diesem Zeitpunkt ab vom Schleppamt Minden mit erledigt.

II. Jetziger Bereich des RSB

1.2 **24** Der derzeitige Bereich des RSB erstreckt sich einmal auf die in den Monopolgesetzen festgelegten Strecken und zum zweiten auf einige weitere Strecken, auf denen der RSB nicht das Schleppmonopol hat, jedoch im Einvernehmen mit den beteiligten Schiffahrtskreisen sämtliche Verschleppungen ausführt. Im einzelnen handelt es sich um folgende Wasserstraßen:

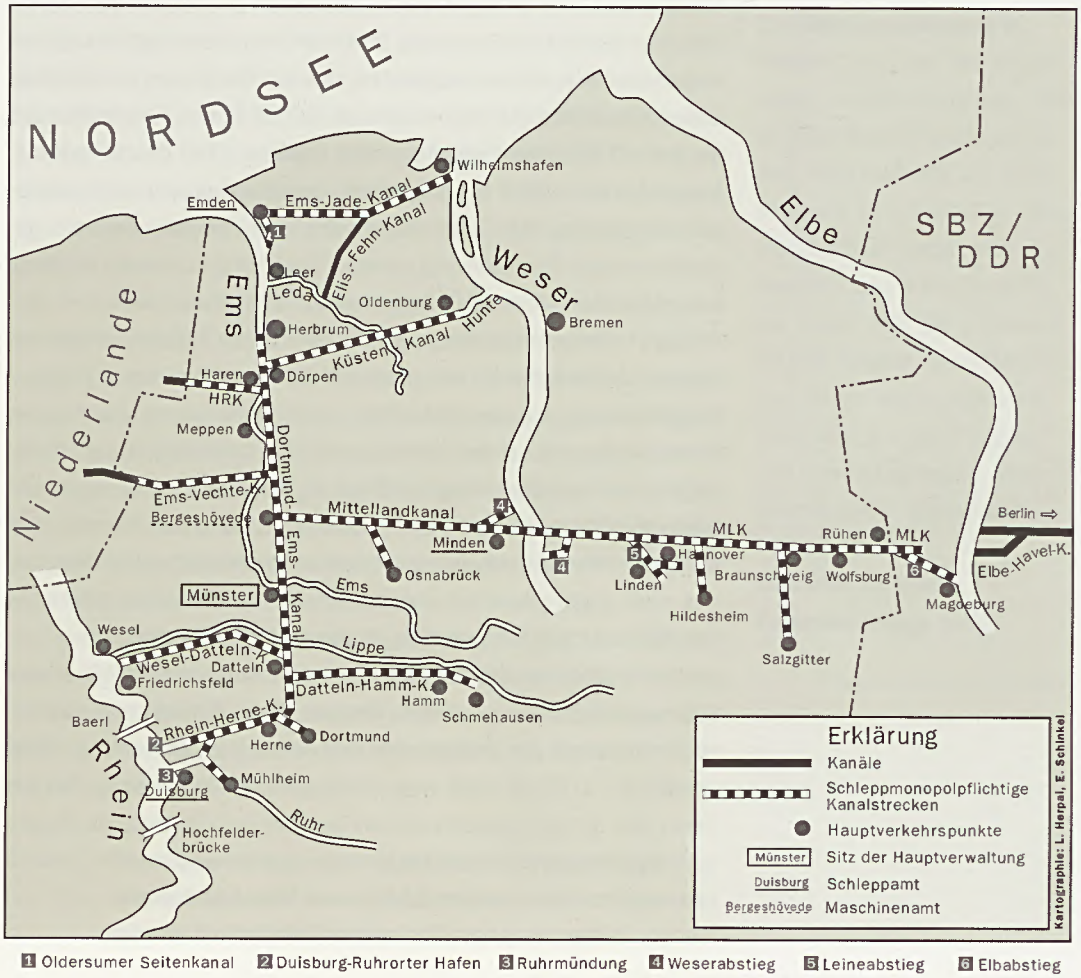
a) Monopolstrecken

- Wesel-Datteln-Kanal • Dortmund-Ems-Kanal bis zur Schleuse Herbrum
- Mittellandkanal bis km 258,7 (Zonengrenze) • alle Seitenkanäle der vorstehenden Wasserstraßen

b) Wasserstraßen, auf denen der RSB ohne Monopol sämtliche Verschleppungen ausführt

- kanalisierte Ruhr bis Mühlheim • Küstenkanal • freie Ems von Herbrum bis Emden
- linksemsische Kanäle

Geltungsbereich für den Bundesschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen (Stand 1950)



III. Nautische Dienststellen des RSB

Zur Lenkung und Leitung des umfangreichen Schleppbetriebs sind in dem weit verzweigten Bereich eine Anzahl von nautischen Betriebsstellen erforderlich. Neben der Leitung des RSB, bei der die betrieblichen Aufgaben durch das Dezernat P bearbeitet werden, besteht bei den drei Schleppämtern Duisburg, Minden und Emden je eine Betriebsabteilung. An den Brennpunkten des Betriebes selbst sind darüber hinaus die Schleppbetriebsstellen eingerichtet, deren Aufgabe die örtliche Lenkung des Betriebes ist. Nachstehend sind die im Bereich der drei Schleppämter bestehenden Schleppbetriebsstellen aufgeführt:

Schleppamt Duisburg	Schleppamt Minden	Schleppamt Emden
Schleppbetriebsstellen ▪ Duisburg/Rhein ▪ Schleuse IV ▪ Schleuse VII ▪ Friedrichsfeld ▪ Datteln ▪ Münster ▪ Bergeshövede +)	Schleppbetriebsstellen ▪ Minden ▪ Braunschweig ▪ Sehnde ▪ Lohnde	Schleppbetriebsstellen ▪ Emden ▪ Meppen ▪ Oldenburg
Schleppmeldestellen ▪ Schleuse II ▪ Schleuse III ▪ Schleuse V ▪ Schleuse VI ▪ Dortmund	Schleppmeldestellen ▪ Minden Ost ▪ Pente ▪ Misburg ▪ Bordfeld	+) Die Schleppbetriebsstelle Bergeshövede gehört zwar zum Schleppamt Duisburg, nimmt jedoch auch die Aufgaben der beiden anderen Schleppämter wahr, da die Bereiche aller drei Schleppämter in Bergeshövede zusammenstoßen.

Wie schon oben gesagt, obliegt den Schleppbetriebsstellen die örtliche Leitung des nautischen Betriebes. Bei ihnen melden sich die Käne zum Schleppen an. Hier werden die Schleppzüge in nautisch richtiger Weise zusammengestellt. Die Schleppbetriebsstellen sind verantwortlich für den wirtschaftlichen Einsatz der Schleppkraft. Sie müssen in dauernder Verbindung (wasserstraßeneigenes Streckentelefon) mit den Nachbarbetriebsstellen, der Betriebsabteilung des Amtes und den umliegenden Hafenverwaltungen stehen, um jederzeit über die in ihrem Bereich zu erwartenden Kähne unterrichtet zu sein und rechtzeitig die erforderliche Schleppkraft zur Verfügung haben zu können. In Zweifelsfällen entscheidet innerhalb des Amtsbereiches die Betriebsabteilung des Schleppamtes und in besonderen Fällen der Amtsvorstand. Die Koordinierung der Betriebsbelange zwischen den drei Ämtern erfolgt durch die Leitung des RSB (Dezernat P).

Daneben ist noch bei jedem Schleppamt ein nautischer Streckenaufsichtsbeamter – der Schleppbetriebsinspektor – tätig. Er überwacht im Auftrage des Amtsvorstandes den gesamten nautischen Betrieb im Amtsbereich und ist gleichzeitig Leiter der Betriebsabteilung. Den Schleppbetriebsinspektoren stehen Motorboote als Streckenaufsichtsboote zur Verfügung, so daß sie jederzeit an allen Stellen in die örtliche Betriebsabwicklung eingreifen und für einen möglichst reibungslosen Verkehrs- und Betriebsablauf sorgen können.

IV. Das nautische Personal des RSB

Zur Erfüllung der nautischen Betriebsaufgaben ist eine größere Anzahl von nautischen Fachkräften erforderlich.

1) ■ Die Schleppbetriebsinspektoren

Sie steigen nach langjähriger Tätigkeit als Schiffsführer und Schleppbetriebsleiter bei besonderer Tüchtigkeit zu ihrer Dienststellung auf. Ihre Aufgabe ist die Überwachung des gesamten nautischen Betriebes ihres Schleppamtes. Sie sind Beamte der Besoldungsgruppe A4.

2) ■ Die Schleppbetriebsleiter

Sie werden nach langjähriger Tätigkeit als Schiffsführer sowie als Hilfskräfte bei den Schleppbetriebsstellen vom beamteten Schiffsführer zu ihrer Dienststellung befördert. Sie sind, wie schon ihre Dienstbezeichnung erkennen läßt, Leiter der Schleppbetriebsstellen. In Einzelfällen können sie jedoch auch mit Sonderaufgaben, wie Bearbeitung von Havarieangelegenheiten und dgl. betraut sein. Sie sind Beamte der Besoldungsgruppe A7.

3) ■ Beamtete Schiffsführer

Diese werden nach mehrjähriger Tätigkeit als Schiffsführer und einjähriger Sonderausbildung, bei der sie neben nautischer auch ein gewisses Maß von verwaltungsmäßiger Schulung erhalten, zu Beamten ernannt. Aus den beamteten Schiffsführern werden die nautischen Beamten der beiden vorg. Dienstgrade befördert. Sie sind entweder im Fahrdienst eingesetzt oder werden als Hilfskräfte bei den Schleppbetriebsstellen und bei Eignung auch gelegentlich als Vertreter von Schleppbetriebsleitern beschäftigt. Sie sind Beamte der Besoldungsgruppe A10a bis A8a.

4) ■ Nautische Angestellte

Diese werden nach langjähriger Tätigkeit als Schiffsführer und bei besonderer Eignung zum Angestellten ernannt. Bei ihnen handelt es sich durchweg um bewährte ältere Betriebsangehörige, die auf Grund ihrer großen Betriebserfahrung als Hilfskräfte bei und bei besonderer Eignung auch als Leiter von Schleppbetriebsstellen verwendet werden. Sie werden nach der Tarifordnung für Angestellte im öffentlichen Dienst (Gruppe V bis VII) bezahlt.

5) ■ Schiffsführer

Die Schiffsführer sind durchweg im Fahrdienst als Führer der Schlepper und sonstigen Fahrzeuge des RSB beschäftigt. Nach Maßgabe der verfügbaren Stellen werden sie nach langjähriger Tätigkeit als Bootsmann und meist auch mehrjähriger Tätigkeit als stellvertretender Schiffsführer ernannt. Die Besoldung erfolgt nach einer besonderer Tarifordnung für den RSB (TO-Schlepp).

6) ■ Bootsleute (oder Matrosen)

Die Bootsleute sind entweder beim RSB selbst ausgebildet worden oder werden bei Bedarf auch von anderen Reedereien übernommen. Sie haben eine 3-jährige Ausbildung als Schiffsjungen durchlaufen und am Ende der Lehrzeit die Bootsmannsprüfung abgelegt. Ihre Aufgabe ist die Ausführung aller nautischen Hilfsarbeiten auf den Schleppern und sonstigen Fahrzeugen des RSB. (Besoldung wie zu 5).

7) ■ Schiffsjungen

Sie sind die Keimzelle des gesamten nautischen Personals. Da der Schifferberuf besondere Verantwortung mit sich bringt und sowohl erhebliche körperliche als auch geistige Anforderungen stellt, sind Gesundheit und geistige Regsamkeit Voraussetzung als Schiffsjunge.

Die Ausbildung erfolgt an Bord der Schlepper und sonstiger Fahrzeuge des RSB und wird durch Lehrgänge (jährlich 2 Monate) in der Schiffer-Berufsschule ergänzt. Es ist beabsichtigt, die Schiffsjungen des RSB mit Schiffsjungen privater Reedereien auszutauschen und damit ihren Gesichtskreis zu erweitern und die Ausbildung zu verbessern. Die Schiffsjungen erhalten keine Besoldung, sondern einen Unterhaltszuschß nach den Bestimmungen der TO-Schlepp.

Das z.Z. beim RSB vorhandene Personal setzt sich wie folgt zusammen:

Schleppbetriebsinspektoren	3
Schleppbetriebsleiter	12
beamtete Schiffsführer	9
nautische Angestellte	26
Schiffsführer	237
Bootsleute	273
Schiffsjungen	41

V. Der Schlepperpark des RSB

Als Schleppkraft dienen dem RSB sowohl eigene als auch angemietete Schlepper. Die eigenen Schlepper des RSB unterteilen sich nach ihrer Bau- und Betriebsart in

normale Dampfschlepper ..... (123)
Mitteldruckdampfschlepper ..... (3)
Hochdruckdampfschlepper ..... (25)
Motorschlepper (einschl. Barkassen) ..... (48)
Gasschlepper ..... (58)

Die eingeklammerten Zahlen sind die Anzahl der von den einzelnen Typen vorhandenen Boote. Die angemieteten Schlepper sind sämtlich normale Dampfschlepper oder Motorschlepper. Z. Zt. sind insgesamt 91 Mietschlepper eingesetzt.

Von den RSB-Schleppern sind z.Zt. 38 wegen größerer Kriegsschäden stillgelegt, sodaß für den Betrieb nur 219 zur Verfügung stehen. Zusammen mit den angemieteten Schleppern sind also 219 + 91 = 310 Schlepper in Betrieb. Hiervon waren am 15.12.48 50 Schlepper in Betriebsreparatur und Überholung. Eine Zahl, die etwa dem Durchschnitt entspricht. Die restlichen 250 Schlepper waren im Fahrdienst eingesetzt. Von diesen waren 170 RSB-Schlepper und 80 Mietschlepper.

Die Leistungsfähigkeit sowohl der RSB-eigenen als auch der Mietschlepper ist sehr unterschiedlich. Die PS-Zahlen bewegen sich z.B. bei den RSB-Schleppern zwischen 40 u. 360 PSi, bei den Mietschleppern zwischen 80 u. 275 PSi.

Der Einsatz der Mietschlepper erfolgt jedoch nicht nach ihrer PS-Zahl, sondern nach ihrer Zugkraft in kg, die außer von der Leistung der Maschine noch von der Form des Schiffskörpers, vom Tiefgang des Bootes, von der Form und Art der Schraube und noch anderen Faktoren abhängig ist. Die Zugkraft wird mit Hilfe eines Kraftmessers festgestellt, wobei die Schlepptrosse an einem festen Punkt an Land belegt wird. Als Leistung in kg wird die Zugkraft anerkannt, die der Schlepper mehrere Stunden hindurch, d.h. als Dauerleistung halten kann. Bei der Beurteilung dieser in kg gemessenen Zugkraft kann im großen und ganzen davon ausgegangen werden, daß der Schlepper im Kanal soviel Tonnen mit km Geschwindigkeit/Std. ziehen kann, als er Zugkraft in kg aufweist. Dies ist wichtig für die richtige Auswahl der Kähne, die an den Schlepper angehängt werden können. Nach der Zugkraft in kg richten sich auch die Tagesmietsätze.

VI. Die wichtigsten Schleppstrecken und die Betriebsführung auf denselben

Leider handelt es sich bei den Schleppstrecken des RSB nicht um einheitliche Wasserstraßen, auf denen der Betrieb überall in gleicher Weise abgewickelt werden kann. Einmal liegen die Unterschiede darin begründet, daß der RSB-Bereich Kanäle, kanalisierte Flußstrecken und auch eine freie Flußstrecke im Tidegebiet enthält, zum anderen weichen auch die Kanalstrecken infolge der unterschiedlichen Anzahl und Kapazität der Schleusen in schlepptechnischer Hinsicht stark von einander ab. So zerfällt allein die Strecke Herne–Emden schlepptechnisch in drei vollkommen verschiedene Teile. Zur richtigen Beurteilung des nautischen Betriebes des RSB muß daher im folgenden auf die wichtigsten Schleppstrecken mit ihren unterschiedlichen Anforderungen näher eingegangen werden.

1) Rheinreede bei Duisburg

Aufgrund der Monopolbestimmungen hat der RSB die Verpflichtung, die im durchgehenden Verkehr zwischen den Eingangsschleusen zum Rhein-Herne-Kanal einerseits und dem Rhein andererseits laufenden Kähne zu ihren Liegeplätzen am Rhein zu bringen bzw. sie dort abzuholen. Die dabei auf dem Rhein selbst zu befahrende Strecke beträgt bis zu 6 km stromaufwärts (Liegeplätze der Hochfelderbrücke) und bis zu 8 km stromabwärts (Liegeplätze unterhalb der Baerlerbrücke) vom Eingang zum Rhein-Herne-Kanal. Die hierfür eingesetzten Schlepper müssen für die Fahrt auf dem Rhein geeignet und ausgerüstet sein und eine Leistung von 200 bis 300 PS haben. Je nach dem Verkehrsanfall sind bis zu 5 RSB-Schlepper eingesetzt. Die Zahl der Anhänge richtet sich nach der Stärke der Schlepper sowie nach den Strom- und Witterungsverhältnissen. Im allgemeinen wird ein großer (Rheinkahn) oder zwei kleine (DEK-Kähne) angehängt. Bei Bedarf werden außer den RSB-Schleppern auch noch private Schlepper der Duisburger Schleppzentrale herangezogen.

2) Rheinreede bei Friedrichsfeld

Hier, am Eingang des Wesel-Datteln-Kanals, handelt es sich ebenfalls um einen Zubringerdienst von und zum Wesel-Datteln-Kanal. Das Abschleppen durch den RSB erfolgt ebenfalls auf Grund der Monopolbestimmungen. Die Liegeplätze am Rhein liegen bis zu 3 km unterhalb und etwa 1 km oberhalb der Kanalmündung. Normalerweise wird dieser Dienst von einem RSB-Schlepper mit etwa 250 PSi versehen, von dem im übrigen das gleiche gilt wie von den Schleppern auf der Rheinreede bei Duisburg. Private Schlepper zum zusätzlichen Einsatz bei Spitzenverkehr stehen in Friedrichsfeld jedoch nicht zur Verfügung. Bei Verkehrsspitzen muß ggf. ein zusätzlicher Schlepper herbeigeholt werden, oder es wird ein Schlepper aus dem Wesel-Dattel-Kanal mit herangezogen.

3) Rhein-Herne-Kanal

Der Rhein-Herne-Kanal von Duisburg bis zum Hebewerk Henrichenburg hat eine Länge von rd. 45 km und wird durch sieben Schleusengruppen mit der Bezeichnung I bis VII in mehrere Haltungen aufgeteilt. Jede Schleusengruppe (mit Ausnahme I) hat zwei Schleusenkammern von je 165 m Länge, während die Schleuse I eine Einzelschleuse von der gleichen Länge ist. Zu dieser Schleuse kommt in Duisburg dann noch die Ruhrschleuse mit einer Länge von 330 m, die in zwei Kammern von je 175 m Länge unterteilt ist, hinzu. Bei den Schleusen I bis VII ist die gleichzeitige Schleusung von zwei 80m-Kähnen in einer Kammer ohne Schlepper möglich. Aus diesem Grund sind auch alle Schleusen mit Schleppwagen ausgerüstet, um die Kähne in die und aus den Schleusen zu ziehen. In den letzten Kriegstagen wurden die Schleuse I und alle Nordkammern der Schleuse II bis VII zerstört. Desgleichen wurden sämtliche Schleppwagen unbrauchbar gemacht. Ein großer Teil dieser Schäden ist inzwischen behoben. Jedoch sind z.Zt. je eine Kammer an den Schleusengruppen V, VI u. VII noch nicht wieder in Betrieb. An beiden Kammern der Schleuse II und an der Nordkammer der Schleuse III fehlen noch die Schleppwagen. Daneben erschweren noch eine Reihe von Engstellen und sonstigen Schäden den Betrieb empfindlich.

Der Schleppbetrieb selbst wird als Bugsierbetrieb durchgeführt, d.h. es wird zwischen den Schleusen gependelt. Der starke Verkehr aus den Zechenhäfen im Bereich der Schleusen I bis IV macht dort diese Betriebsform erforderlich, während im Bereich der Schleusen IV bis VII mehrere Engstellen und der Umstand, daß nur je eine Schleusenkammer in Betrieb ist, maßgebend für das Pendeln zwischen den Schleusen ist. Im Rhein-Herne-Kanal sind ausschließlich RSB-Schlepper eingesetzt.

Zum besseren Verständnis ist im folgenden der Betrieb auf den einzelnen Teilstrecken näher erläutert.

D 209 beim Eisaufbruch in der Südkammer der Schleuse Oberhausen
▪ Foto: 15.2.1954

Teilstrecke Ruhrmündung–Schleuse II Die Abwicklung des Schleppbetriebs auf dieser Strecke steht unter dem Einfluß der Ruhrschleuse, bei der wegen ihrer räumlichen Abmessungen durchgeschleppt, d.h. ohne Schlepperwechsel gefahren wird. Die volle Ausnutzung dieser Schleuse macht es erforderlich, daß die auf dieser Strecke eingesetzten Schlepper nach Art eines Fahrplanes fahren. Insbesondere ist es notwendig, daß sich die ein- und ausfahrenden Schleppzüge möglichst dicht vor der Ruhrschleuse im Bereich der Vorhäfen passieren. Um dies zu ermöglichen, müssen die Schleppzüge auch auf der Strecke ungehindert fahren können, damit sie in der Lage sind, ihre Fahrzeiten einzuhalten. Diese Bedingungen können jedoch gegenwärtig nicht erfüllt werden. Auf der Strecke Schleuse II–Ruhrschleuse sind noch Engstellen vorhanden und das Fahrwasser durch unter Wasser liegende Brückentrümmer verunreinigt, so daß hier sehr vorsichtig und langsam gefahren werden muß. Auf der Strecke Ruhrschleuse–Ruhrmündung liegt die sehr unangenehme Engstelle bei der Oberbürgermeister-Lehr-Brücke. Diese Engstelle verhindert nachhaltig das im Unterwasser der Ruhrschleuse besonders wichtige Passieren der ein- und ausfahrenden Schleppzüge dicht vor der Schleuse. Jetzt kommt es sehr häufig vor, daß der zu Berg zu schleusende Schleppzug vor der Schleuse anlegen muß, bevor der Tal-Schleppzug ausfahren kann, oder aber das Passieren kann erst unterhalb der Engstelle erfolgen. Weitere Hemmungen ergeben sich in der Ruhrmündung beim Aufnehmen und Ablegen der Schleppzüge dadurch, daß der größte Teil der Festmachedalben nicht mehr vorhanden ist und die Kähne nunmehr vor Anker liegen müssen. Hinzu kommt weiter, daß sich in der unteren Ruhr zahlreiche Untiefen, deren Beseitigung seit langem überfällig ist, befinden und dadurch die gleichmäßige Verkehrsabwicklung behindert wird. Letzteres wirkt sich vornehmlich bei niedrigen Rhein-Wasserständen aus und hat zur Folge, daß die beladenen Kähne größtenteils über die Schleuse I geleitet werden müssen, wodurch dort zusätzliche Schleppkraft erforderlich wird, da die Strecke von Schleuse I zum Rhein weiter ist als von der Ruhrmündung zum Rhein. Im Jahr 1937 – ein Jahr also, in dem der Kanal in einem guten baulichen Zustand war – wurden auf der Strecke Ruhrmündung–Schleuse II vier Schlepper beschäftigt. Trotz des gegenüber diesem Jahr heute verminderten Verkehrs müssen gegenwärtig infolge der oben geschilderten Hemmnisse ebenfalls vier Schlepper eingesetzt werden. Wäre der Kanal in gutem baulichen Zustand wie 1937, so dürfte bei dem derzeitigen Verkehrsumfang mit drei Schleppern auszukommen sein.

Das ist die Maschinenbetriebsstelle in Duisburg-Meiderich. Das war in den 60er Jahren, die Berliner Brücke war schon fertig, die an dieser Stelle über den RHK geht. Die Werkstatt ist auf einem Ponton, in dem auch ein Büro war. Da hatten sie noch eine Einrichtung für Kesselwasser. Die Bunkerstation war hier früher auch, die ist aber da schon weg. Hier war noch ein Slip, wo man ein Schlepper mit dem Heck hochziehen konnte, um eine Schraube zu wechseln. – Wir mußten die Vorrichtung mit der Hand bedienen, damit das Heck hochkam. Bloß daß sie eben an die Schraube kamen. – Dann war hier die Telefonzentrale und das Betriebsgebäude vom Maschinenamt Herne, Außenstelle Duisburg-Meiderich. Auch das gehört dazu. – Die Duisburger Gasschlepper, 1950 auf Dieselbetrieb umgebaut, wurden aufgrund ihres prägnanten Aufbaus auch 'Bügeleisen' genannt.

Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994

Teilstrecke Schleuse I–Schleuse II Normalerweise wurden durch die Schleuse I nur die Kähne geleitet, die aus dem Rhein-Herne-Kanal zu den Ruhrorter-Häfen bzw. in umgekehrter Richtung fuhren. Die zuvor dargelegten Hemmnisse erfordern jedoch eine stärkere Inanspruchnahme der Schleuse I. Gleichzeitig war aber hier bis Oktober 1948 der Schleusenwagen nicht in Betrieb. Um den ziemlich starken Verkehr zu bewältigen, mußten daher an Schleuse I bis zu 3 Bugsierdampfer eingesetzt werden. In dieser Zeit war für den Verkehr zwischen Schleuse I und Schleuse II kein besonderer Schlepper erforderlich, da die Verschleppungen auf dieser Strecke wechselweise von den Schleppern, die zwischen der Ruhrmündung und Schleuse II verkehren, oder von den an Schleuse I stationierten Bugsierschleppern und dem den Mühlheimer Hafen bedienenden Schlepper übernommen wurden. Vor dem Kriege wurden für diesen Verkehr einschl. Bugsierdienst an Schleuse I zusammen je nach Verkehrsanfall nur ein bis zwei Schlepper eingesetzt. Seit in Betriebnahme des Schleppwagens an Schleuse I würde ebenfalls ein Schlepper ausreichen (bei dem gegenüber der Vorkriegszeit geringeren Verkehr), wenn die Ruhrschleuse voll in Anspruch genommen werden könnte.

Schleusengruppe muß besonders erwähnt werden. Die Leistungsfähigkeit dieser Schleusengruppe ist durch auf die Kammermauern gestützte Notbrücken, durch Mängel an Schützen und Windwerken sowie durch den schlechten Zustand der Leitwerke vor den Ober- und Unterhäuptern der Kammern und weiter durch die Notwendigkeit, daß die Bugsierschlepper wegen der fehlenden Schleppwagen mit durchschleusen müssen, stark herabgesetzt. Wären die Schleusen in gutem vorkriegsmäßigen Zustand, so würden für den derzeitigen Verkehr ein bis zwei Bugsierschlepper ausreichen. Z. Zt. sind jedoch infolge der geschilderten Verhältnisse im Durchschnitt und bei Spitzenverkehr fünf bis sechs Bugsierschlepper an Schleuse II erforderlich. Der durch den baulichen Zustand der Schleuse II bedingte Mehrbedarf an Bugsierschleppern beträgt daher bis zu 4 Stück.

Im Oberwasser von Schleuse I am Rhein-Herne-Kanal ▪ Foto: 5.5.1966

Teilstrecke Schleuse II–Schleuse IV Bis November 1937 wurde von Schleuse II bis Schleuse IV ohne Schlepperwechsel an Schleuse III durchgefahren, von da ab wurde jedoch das Durchschleppen aufgegeben und die Schlepper an Schleuse III gewechselt. Der Grund für diese Maßnahme war im wesentlichen, den zunehmenden Verkehr aus den umliegenden Häfen ohne Mehreinsatz von Schleppkraft bewältigen zu können. Allerdings wurde hierdurch an Schleuse III ein Bugsierschlepper erforderlich. Diese Betriebsform hat sich bewährt und wird auch heute noch beibehalten, obwohl der Verkehr schwächer geworden ist, da die zahlreichen Engstellen einen beim Durchschleppen erforderlichen fahrplanmäßigen Umlauf der Schlepper unmöglich machen. In Folge dieser Hemmnisse müssen auf der Strecke Schleuse II bis Schleuse IV trotz des kleineren Verkehrsaufkommens genauso viele Schlepper eingesetzt werden, wie bei dem größeren Verkehr der Vorkriegszeit. Da an Schleuse III der Schleppwagen der Nordkammer nicht in Betrieb ist und an der Südkammer die Trümmer der Eisenbahnbrücken im oberen Vorhafen es erforderlich machen, daß mindestens leere Kähne zu Berg von einem Schlepper aus der Schleuse gezogen werden, muß z.Zt. noch ein zweiter Bugsierschlepper an Schleuse III beschäftigt werden. Nach Wiederherstellung des vorkriegsmäßigen baulichen Zustandes kann dieser zweite Bugsierer wieder eingespart werden. Werden auch die Kanalstrecken oberhalb und unterhalb Schleuse III wieder Instand gesetzt, so ist die Einsparung eines weiteren Streckenschleppers möglich.

Teilstrecke Schleuse IV–Schleuse VII Die Schleuse IV ist voll betriebsfähig, dagegen ist an den Schleusen V, VI u. VII nur jeweils eine Kammer in Betrieb.

Während an Schleuse VII erst seit kurzer Zeit der Schleppwagen wieder in Dienst gestellt wurde, arbeiten die Schleppwagen an den Schleusen IV, V u. VI bereits seit längerer Zeit wieder. Allerdings ist an Schleuse V häufig ein zusätzlicher Bugsierer erforderlich, da hier der Schleppwagen bereits öfter ausgefallen ist. Außer diesem zeitweise erforderlichen Bugsierer ist an Schleuse IV noch ein weiterer Bugsierschlepper erforderlich, der jedoch in der Hauptsache die Aufgabe hat, zur Entlastung der Streckenschlepper die nächstgelegenen Häfen zu bedienen. Ein weiterer Bugsierer ist an Schleuse VII erforderlich, der die gleichen Aufgaben hat wie der an Schleuse IV genannte. Auf der Strecke Schleuse IV bis VI gibt es noch mehrere Brückenengstellen. Diese sowie der Umstand, daß an den Schleusen V und VI nur je eine Kammer in Betrieb ist, verbieten es, auf der ganzen Strecke ohne Schlepperwechsel an den Schleusen V und VI durchzufahren, was in Anbetracht des augenblicklichen Verkehrsaufkommens zweckmäßiger wäre. Bei der derzeitigen Betriebsform des Pendelns zwischen den Schleusen werden im Durchschnitt sechs Schlepper für die ganze Strecke als Streckenschlepp benötigt. Nach Wiederherstellung des Kanals und der Schleusen wäre mit vier bis fünf Schleppern auszukommen, da dann wieder durchgeschleppt werden könnte.

Motorschlepper D 325 hat sich im Unterwasser der Nordschleuse Wanne-Eickel (Schleuse V, Rhein-Herne-Kanal) bereitgelegt, um einen Schleppkahn aus der Schleusenkammer als Anhang aufzunehmen. • Foto um 1955

Schleppzug in Richtung Schleuse Gelsenkirchen (RHK). Ein sogenannter Schleusenwagen, eine elektische Treidellokomotive (im Bild vorne rechts), zieht den wartenden Schleppkahn in die Kammer der Schleuse Wanne-Eickel (Schleuse V, RHK). Im Bildhintergrund rechts liegt der Hafen Wanne-West.
▪ Foto um 1955

4) Wesel-Datteln-Kanal

Der Wesel-Datteln Kanal hat eine Länge von 60 km und wird durch sechs Einzelschleusen in mehrere Haltungen unterteilt. Die Schleusen haben eine Länge von 225 m, wodurch die gleichzeitige Schleusung von 3 Dortmund-Ems-Kanal-Kähnen (je 67 m) mit einem Schlepper oder zwei Rhein-Herne-Kanal-Kähnen (je 80 m) und einem 40 m Kahn mit Schlepper möglich ist. Da jedoch drei der sechs Schleusen (Ahsen, Flaesheim, Hünxe) durch die Führung von Notbrücken über die Unterhäupter in ihrer nutzbaren Länge um etwa 10 m verkürzt sind, können, um nicht die Zahl der Anhänge für den ganzen Kanal herabsetzen zu müssen, nur Schlepper eingesetzt werden, die nicht länger als 20 m sind. Der Schleppbetrieb auf dem Wesel-Datteln-Kanal wird als durchgehender Betrieb von Datteln bis Friedrichsfeld und umgekehrt durchgeführt. Der Verkehr auf diesem Kanal umfaßt in der Hauptsache die vom Dortmund-Ems-Kanal nach Niederrhein-Stationen oder von dort zum Dortmund-Ems-Kanal kommenden Fahrzeuge. Daneben wird der Wesel-Datteln-Kanal bei Verkehrsspitzen und Verkehrsstörungen im Rhein-Herne-Kanal auch für den vom Dortmund-Ems-Kanal nach Oberrhein-Stationen und umgekehrt gehenden Verkehr mit genutzt. Die Anzahl der auf dem Wesel-Datteln-Kanal verkehrenden Kähne ist daher großen Schwankungen unterworfen, was die Betriebsführung außerordentlich erschwert. Hinzu kommt noch, daß die vom Niederrhein kommenden Käne erst bei der Einfahrt in den Kanal in Friedrichsfeld bekannt werden, d.h. wenn sie bereits da sind. Sie können daher nicht, wie es wünschenswert und auf anderen Kanälen auch möglich ist, schon einen Tag vorher in den Betriebsablauf mit einkalkuliert werden. Die Folge davon ist, daß auf dem Wesel-Datteln-Kanal entweder mehr Schlepper vorgehalten werden müssen als in manchen Fällen gebraucht werden, oder, daß hier und da Kähne in Friedrichsfeld ein oder zwei Tage warten müssen, bis die benötigte Schleppkraft von Datteln her herbeigeholt ist. In letzter Zeit hat der Verkehr auf dem Wesel-Datteln-Kanal infolge der Abmachungen mit den Benelux-Ländern erheblich zugenommen, so daß z.Zt. durchschnittlich 12 Schlepper eingesetzt werden müssen.

5) Dortmund-Ems-Kanal

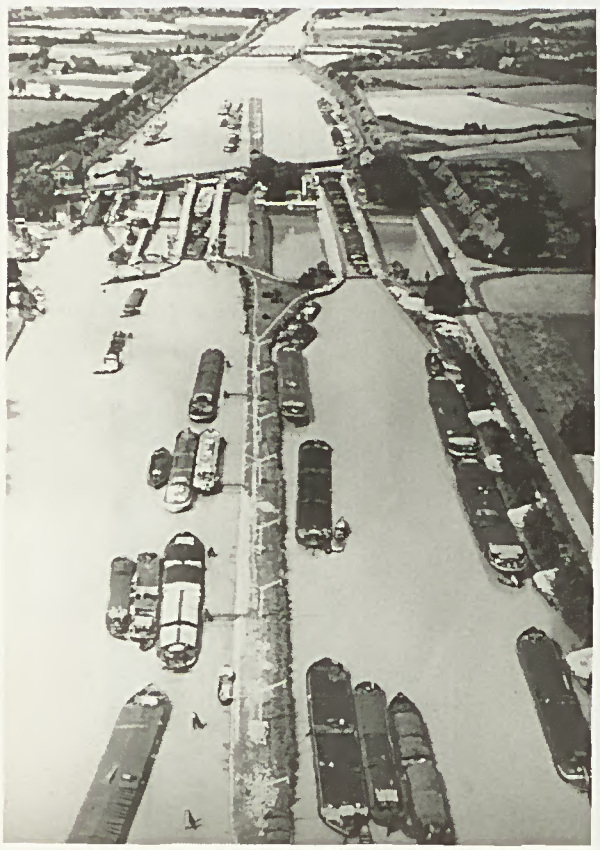
Dieser Kanal hat von Dortmund bis zur Schleuse Herbrum eine Länge von rd. 213 km und weist 16 Schleusen und das Hebewerk Henrichenburg bzw. die Schachtschleuse Henrichenburg auf. Der größte Teil dieser Schleusen (nämlich 15) liegt in dem 113 km langen nördlichen Teil der Strecke. Vom verkehrlichen Standpunkt aus gehören auch die freie Ems von Herbrum bis Emden und das 9 km lange Stück Herne–Henrichenburg des Rhein-Herne-Kanals zum Dortmund-Ems-Kanal, der damit eine Gesamtlänge von rd. 270 km (von Dortmund bis Emden) bzw. rd. 263 km (von Herne bis Emden) hat. Der Hauptverkehrsstrom läuft von Herne nach Emden bzw. Oldenburg/Bremen oder zu Mittellandkanal-Stationen, während die Strecke Hebewerk Henrichenburg–Dortmund mehr als Nebenstrecke zu betrachten ist.

Nautisch und schlepptechnisch gesehen zerfällt der Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund bis Emden in vier vollkommen unterschiedliche Teilstrecken, die nachstehend im einzelnen bezügl. der Anforderungen an den Schleppbetrieb und des Schleppereinsatzes behandelt werden.

Teilstrecke Hebewerk Henrichenburg–Dortmund Bei dieser Strecke handelt es sich um die höchste Haltung des gesamten westdeutschen Kanalsystems. Der Schleppbetrieb auf der rd. 15 km langen Strecke muß als Pendelbetrieb durchgeführt werden, da das Hebewerk Henrichenburg nur jeweils einen Kahn ohne Schlepper faßt. Ein Durchschleppen von Dortmund über das Hebewerk hinaus ist daher nicht möglich. Die Schachtschleuse Henrichenburg wird nur bei Ausfall des Hebewerks benutzt, da bei einer Leitung des gesamten Schleppverkehrs über diese Schleuse infolge des großen Gefälles derselben (14 m) jedes Mal zuviel Wasser verloren gehen würde, das dann immer wieder hochgepumpt werden müßte. Zur Zeit sind auf dieser Teilstrecke zwei Schlepper eingesetzt.

Schleppzugbegegnung auf dem DEK: Als vorletzter Kahn im entgegenkommenden Zug fährt eine unbeladene Harener Pünte – ein in den fünfziger jahren nur noch in wenigen Exemplaren vorhandener, im 19. Jahrhundert weit verbreiteter Schiffstyp aus der Emsschiffahrt.
• Foto um 1952

Teilstrecke Herne–Bergeshövede Diese rd. 100 km lange Strecke hat nur eine Schleuse und zwar die große Schleusengruppe Münster mit drei Einzelschleusen, wo fünf Kähne gleichzeitig geschleust werden können. Für den Schleppbetrieb werden zwei Schleusenkammern benutzt, während die dritte Kammer ausschließlich dem Selbstfahrerverkehr dient. Um die Schleusengruppe Münster voll ausnutzen zu können, muß auf der ganzen Strecke mit 5 Anhängen geschleppt werden. Das bedeutet, daß auf dieser Strecke nur stärkere Schlepper eingesetzt werden können, die mindestens 200 PS aufweisen. Die eingesetzten Mietschlepper müssen eine entsprechende Zugkraft in kg haben. Da in Münster drei Kähne mit dem Streckenschlepper durch die große Schleuse, die beiden restlichen Kähne aber gleichzeitig durch die mittlere Schleuse geschleust werden müssen, ist hier ein Bugsierschlepper stationiert, der die mittlere Schleuse bedient. Die Strecke Herne–Bergeshövede ist nach dem Rhein-Herne-Kanal die verkehrsmäßig am stärksten belastete Strecke, da sowohl der Verkehr nach Emden und Oldenburg/Bremen als auch zu den Mittellandkanal-Stationen über sie geht. Da es, wie weiter unten erläutert, aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen unzweckmäßig ist, von Herne aus nach Emden, Oldenburg und zu den Mittellandkanal-Stationen durchzuschleppen, können die Schleppzüge für die Talfahrt in Herne gemischt aus Kähnen der drei Verkehrsbeziehungen zusammengestellt werden, wodurch ein schnelles Abschleppen gewährleistet wird und längere Liegezeiten vermieden werden. In Bergeshövede müssen die Schleppzüge dann wegen der von da ab unterschiedlichen Streckenkapazität getrennt und für die einzelnen Verkehrsbeziehungen neu zusammengestellt werden. Auf dieser Strecke sind durchschnittlich 35 Schlepper in Fahrt erforderlich (etwa 20 RSB- und 15 Mietschlepper).



Betrieb an der Schleusengruppe Münster am Dortmund-Ems-Kanal in Richtung Norden (Bildhintergrund) · Foto: 1959

Teilstrecke Bergeshövede–Meppen Diese Strecke weist bei einer Länge von 57 km zehn Schleusen auf, in denen, da sie nur 165 m lang sind, nur zwei Kähne und ein Schlepper gleichzeitig geschleust werden können. Nach der Kapazität der Schleusen muß sich zwangsläufig auch die Zahl der Anhänge eines Schleppzuges richten, da es bei der Dichte des Verkehrs und der Vielzahl der Schleusen betrieblich und wirtschaftlich nicht zu vertreten ist, einen längeren Schleppzug in zwei oder mehreren Teilen zu schleusen. Hierzu müßte nämlich entweder der Streckenschlepper an jeder Schleuse nochmals zurückschleusen und die restlichen Kähne nachholen, oder es müßte an jeder Schleuse ein Bugsierschlepper eingesetzt werden, was in beiden Fällen zu einer erheblichen Verlängerung der Kahnreisezeiten führen würde. Hinzu käme, daß im ersteren Falle Einzelschleusungen von Schleppern erforderlich würden, da wegen der Schleusenabmessungen das Mitschleusen des Leerschleppers mit einem Gegenschleppzug nicht möglich wäre.

Der Schleppbetrieb wird auf dieser Strecke als durchgehender Betrieb durchgeführt. Da nur mit zwei Anhängen geschleppt werden kann und es sich mit Ausnahme eines kleinen Stückes bei Hanekenfähr um eine reine Kanalstrecke ohne Strömungseinwirkung handelt, können hier ausnahmslos kleinere Schlepper eingesetzt werden, d.h. Schlepper etwa von 100 bis 150 PSi bzw. unter 2500 kg Zugkraft. Die Schleppzüge werden nach Möglichkeit für Emden und Oldenburg/Bremen getrennt zusammengestellt. Das Wechseln mit den Schleppern der anschließenden Strecke Meppen–Emden erfolgt nicht konstant in Meppen, sondern die Schleppzüge fahren in beiden Richtungen über Meppen hinaus bis zur Begegnung mit dem Gegenschleppzug, mit dem der Schlepper ausgetauscht werden soll. Die entsprechenden Anweisungen erhalten die Schleppzüge durch die Schleppbetriebsstelle Meppen. Auf diese Weise wird längerer Aufenthalt in Meppen vermieden. An Schleppkraft werden auf dieser Strecke im Durchschnitt etwa 40 Schlepper dauernd in Fahrt benötigt, von denen etwa 25 Miet- und nur 15 RSB-Schlepper sind. In Bergeshövede ist dazu noch ein Bugsierschlepper eingesetzt, der auch den in der Nähe gelegenen Kanalhafen Rheine mit bedient. Die reibungslose Abwicklung des Schleppbetriebes auf dieser Strecke wird durch das Überhandnehmen kleiner und kleinster Selbstfahrer, vor allem der kleinen Küstenmotorschiffe, die wegen des Fehlens des Küstenverkehrs nach dem Kriege in großem Umfang auf den westdeutschen Kanälen eingesetzt werden, stark behindert. Diese Fahrzeuge tauchen meist in größeren Rudeln auf und verursachen dadurch an den vier nördlichsten Schleusen der Strecke, die nur eine Schleusenkammer haben, oft erhebliche Verstopfungen. Es kommt vor, daß Schleppzüge auf diesem Streckenteil hierdurch an einem ganzen Tage nur 5 bis 10 km weiterkommen.

Auf diesem Foto sieht man die alte Schleuse Meppen mit E-Schleppern, die auf ihren Einsatz warten. Es war hier unterhalb der Schleuse die Wechselstation. Von hier fuhren die Schleppzüge in Richtung Emden oder Dörpen oder entgegengesetzt nach Süden in Richtung Bergeshövede. Auf der Flußstrecke Meppen–Emden–Dörpen wurden die stärkeren Boote eingesetzt.

Schiffsführer H. Gerdes, Schleppamt Emden, 1995

Schleppliegestelle Meppen

• Foto um 1953

Teilstrecke Meppen–Emden Bei einer Streckenlänge von rd. 105 km befinden sich hier 5 Schleusen mit nur je einer Kammer von 165 m Länge. Auch in diesen Schleusen können nur zwei Kähne gleichzeitig geschleust werden. Die Strecke ist zwischen Meppen u. Herbrum (letzte Schleuse) teils Kanal- teils Stromstrecke und zwischen Herbrum und Emden Stromstrecke im Tidegebiet. Hier müssen, trotzdem nur zwei Kähne im Schleppzug angehängt werden können, wegen der besonders im Herbst, Winter und Frühjahr oft starken Strömung der Ems und der etwa 60 km langen Fahrt im Tidegebiet der Emsmündung stärkere Schlepper mit mindestens 180 PSi bzw. 2500 kg Zugkraft eingesetzt werden. Der Schleppbetrieb wird auf dieser Strecke ebenfalls als durchlaufender Betrieb geführt. Die für Oldenburg/Bremen bestimmten Kähne werden an der Schleuse Dörpen, am Eingang zum Küstenkanal, abgelegt, wo sie von den Schleppern des Küstenkanals übernommen werden. Im Durchschnitt sind auf dieser Strecke etwa 45 Schlepper eingesetzt, von denen etwa die Hälfte Mietschlepper sind. Von den Behinderungen des Schleppbetriebes durch die vielen kleinen Selbstfahrer gilt auf dieser Strecke das gleiche wie auf der vorher genannten Strecke Bergeshövede–Meppen.

> Das ist auch auf der Ems. Guck mal, wenn man da einen Unfall gehabt hätte, da wär' nichts zu machen.
>
> **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

Schleppzug auf der Außenems (Seewasserstraße) • Foto um 1955

Man kann sich nun fragen, warum auf der ganzen Strecke Herne–Emden nicht ohne Schlepperwechsel durchgefahren wird, was ja theoretisch mit einem der Kapazität der Schleusen auf der Nordstrecke entsprechenden Anhang von zwei Kähnen möglich wäre. Wie schon weiter oben angeführt, stellen die einzelnen Teilstrecken schlepptechnisch gesehen unterschiedliche Anforderungen an die dort eingesetzten Schlepper. Da ein Schlepper dann am wirtschaftlichsten arbeitet, wenn die von ihm geforderte Leistung möglichst seiner Dauerleistungsfähigkeit entspricht, ist es wirtschaftlich durchaus richtig, die starken Schlepper nur da einzusetzen, wo die Gegebenheiten der Wasserstraße eine hohe Leistung zulassen, die schwachen Schlepper dagegen dort, wo aufgrund der Gegebenheiten der Strecke nur eine geringe Leistung möglich ist. Aber auch, wenn man diesen Gesichtspunkt vernachlässigen wollte, so wäre es wohl möglich, die stärkeren Schlepper mit zwei Kähnen ohne Schlepperwechsel von Herne bis Emden durchlaufen zu lassen, nicht dagegen aber die nun auch einmal vorhandenen schwachen Schlepper mit weniger als etwa 180 PS bzw.

2500 kg Zugkraft, die mit zwei Anhängen zwar von Herne bis Meppen fahren könnten, jedoch auf der Strecke Meppen–Emden aufgrund der bereits oben geschilderten Umstände versagen würden. Langjährige Erfahrung hat nämlich gezeigt, daß auf dieser Strecke nur Schlepper mit etwa 180 PSi bzw. 2500 kg Zugkraft und mehr eingesetzt werden können. Schwächere Schlepper können unterhalb Herbrum einen aus zwei Kähnen bestehenden Schleppzug nicht gegen die an den Durchstichen seitlich zur Schiffahrtsstraße anstehende Emsströmung halten, während unterhalb Herbrum in jedem Fall einige Stunden gegen anlaufende Wassertide gefahren werden muß. Allein das Schleppamt Emden hat jedoch 50 Schlepper, 20 RSB- u. 30 Mietschlepper, deren Leistung unter der o.g. Grenze liegt und die daher bei durchgehender Fahrt Herne–Emden überhaupt nicht mehr oder doch nur noch unter besonders günstigen Umständen im Sommer beschäftigt werden könnten. Auf der fast reinen Kanalstrecke Meppen–Bergeshövede können diese schwachen Schlepper jedoch ohne weiteres eingesetzt werden und auch die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit von 5 km/Std. einhalten.

Würde auch darauf keine Rücksicht genommen, so würde, da die jetzt gut ausgenutzten starken Schlepper beim Durchschleppen Herne–Emden nur etwa mit der Hälfte ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht werden könnten, eine erhebliche Anzahl von Schleppern zusätzlich gebraucht. Auch durch höhere Schleppgeschwindigkeit könnte dies nicht vermieden werden. Aufgrund früherer Versuche hat sich nämlich als Maximum bei Ladungsschleppzügen in dem verhältnismäßig engen Kanalquerschnitt nur eine Geschwindigkeit von 6 km pro Stunde ergeben, die jedoch in der Praxis des Betriebes nur in wenigen Fällen und auf kurzen Strecken erreicht werden könnte, da bei allen Begegnungen und bei Überholungen durch Leerfahrzeuge, die laufend vorkommen, eine solche Geschwindigkeit unmöglich beibehalten werden kann. Darüberhinaus vertragen viele Kähne, vor allem sämtliche Weserkähne, eine Geschwindigkeit von 7 km nicht. Diese Kähne sind verhältnismäßig plump gebaut und sind bei einem Ladungstiefgang von 2 m bei 7 km Schleppgeschwindigkeit nicht mehr steuerfähig. Dabei darf weiterhin nicht außer acht gelassen werden, daß bei der durchlaufenden Fahrt Herne–Emden die Schleppzüge bereits in Herne nach den drei Hauptverkehrsrichtungen getrennt zusammengestellt werden müßten, d.h. die für Emden, Oldenburg/Bremen bzw. den Mittellandkanal bestimmten Kähne könnten nicht mehr wie bisher zusammen abgeschleppt werden. Da in Herne die Kähne der drei Richtungen unregelmäßig einlaufen, müßte z.B. ein für Bremen bereits vorliegender Kahn (und mit ihm der Schlepper) solange warten, bis ein weiterer Kahn für Bremen angekommen wäre. Hierdurch würden sich in Herne in vielen Fällen erheblich längere Liegezeiten für die Kähne ergeben als bisher.

Schleppbetriebsliegestelle Emden

▪ Foto um 1955

6) Mittellandkanal

Dieser wird augenblicklich von Bergeshövede bis zur brit.russ. Zonengrenze bei Rühen in einer Gesamtlänge von 258,7 km vom RSB befahren. Auf dieser ganzen Strecke waren bis Kriegsschluß von dem durchgehenden Verkehr insgesamt nur 2 Doppelschleusen von je 225 m Länge, die eine gleichzeitige Schleusung von 6 67m-Kähnen mit einem Schlepper gestatten, zu durchfahren. Durch die Sprengung der Kanalbrücke Minden in den letzten Kriegstagen ist dies allerdings anders geworden. Bis zur Wiederherstellung der Kanalbrücke (voraussichtlich Februar/März d. Jahres) muß der gesamte Kanaldurchgangsverkehr in Minden vom Kanal in die Weser herabgeschleust und auf der gegenüberliegenden Seite wieder hochgeschleust werden. Bei den im allgemeinen nur im Sommer, in diesem Jahre auch im Herbst und Winter sehr niedrigen Wasserständen müssen beladene Käne für die Weserdurchfahrt geleichtert werden. Für den RSB ergibt sich hierdurch ein erheblicher Mehraufwand an Schleppern, in der Hauptsache zu Bugsierzwecken. Hinzu kommt, daß die RSB-Schlepper wegen ihres zu großen Tiefganges für die mehrere 100 m lange Weserdurchfahrt nicht geeignet sind und flache Weserschlepper besonders hierfür angemietet werden müssen. Im übrigen ist der Mittellandkanal wegen seiner wenigen Schleusen und großen Krümmungsradien eine sehr gute Wasserstraße, auf der ohne Schwierigkeit mit 6 Anhängen im Schleppzug gefahren werden kann. Infolgedessen sind hier als Streckenschlepper die starken Gasschlepper (westlich der Weser) und die ebenfalls starken Hochdruckdampfer (östlich der Weser) eingesetzt. Bis zur Einstellung des Verkehrs mit der Ostzone im Sommer 1948 schleppte der RSB bis Magedeburg durch, d.h. also, noch 60 km in die Ostzone hinein. Seit der Verkehrssperre sind die auf dem östlich der Weser gelegenen Kanalstück eingesetzten Hochdruckdampfer dort nicht mehr voll ausgelastet. Sie sollen daher künftig auf dem südl. Dortmund-Ems-Kanal (Herne–Bergeshövede) beschäftigt werden, konnten jedoch bei ihrem Tiefgang von 2 m wegen des geringen Wasserstandes bisher nicht zum Dortmund-Ems-Kanal überführt werden. Voraussichtlich wird dies auch erst bei Fertigstellung der Kanalbrücke möglich sein.

Schleppbetriebshafen Minden mit stilliegenden Schleppern (rechts) und Parallelhafen (= Westhafen) am Mittellandkanal, getrennt von der Kohleninsel des Schleppbetriebs – Im Bildhintergrund zu erkennen ist die nach links vom MLK abzweigende Zufahrt zur Schachtschleuse (Weserabstieg), im weiteren Kanalverlauf nach oben (= Osten) die Weserüberführung.
▪ Foto um 1959

Die Dieselbarkasse DB 10 mit Schleppkahn „Elsa“ im Anhang fährt aus der Schleuse Anderten (MLK) in Hannover. ▪ Foto: 1956

Wechselstelle Minden: An der Abzweigung des Verbindungskanals Nord aus dem MLK zur Weser erfolgte die erneute Zusammenstellung der Schleppzüge in Ost-West- und West-Ost-Richtung. ▪ Foto um 1955

Schleppbetriebshafen Minden im Winter: rechts die Betriebsgebäude und Werkstätten, links die Bekohlungsanlage ▪ Foto 1954/55

7) Küstenkanal

Der 60 km lange Kanal hat nur an seinen beiden Enden je eine Schleuse von 80 m Länge, so daß jedes Mal nur ein Kahn geschleust werden kann. Der Kanal selbst ist in sehr schlechtem baulichen Zustand. Ufereinbrüche haben die Wassertiefe in einem solchen Ausmaß vermindert, daß die Tauchtiefe für diesen Kanal bereits wasserpolizeilich von 2,00 m auf 1,80 m herabgesetzt werden mußte. Der Schleppbetrieb wird bei durchschnittlich vier Anhängen je Schleppzug als Pendelbetrieb zwischen den beiden Endschleusen durchgeführt. Die Liegeplätze für die Kähne in Oldenburg liegen bereits außerhalb des Kanals auf der Hunte, so daß der RSB dort noch einen Bugsierschlepper vorhalten muß, der die aus der Schleuse kommenden und in Richtung Weser von Privatschleppern weiter zu schleppenden Kähne zu den genannten Liegeplätzen bringen bzw. sie von dort zur Schleuse holen muß. Der Betrieb wird dadurch sehr erschwert, daß die Tide unmittelbar bis zur Schleuse Oldenburg reicht und einige zwischen den Liegeplätzen und der Schleuse sehr tiefliegende feste Behelfsbrücken das Durchfahren nur bei Niedrigwasser gestatten.

8) Linksemsische Kanäle

Man versteht hierunter 6 im Grenzgebiet zwischen Holland und Deutschland liegende kleine Kanäle von insgesamt rd. 110 km Länge westlich der Ems mit Anschluß an den nördl. Dortmund-Ems-Kanal oberhalb Lingen und in Haren. Das Kanalsystem hat insgesamt 20 Schleusen und kann nur von kleinen Fahrzeugen befahren werden. Die vom RSB durchzuführenden Verschleppungen beschränken sich auf wenige Torf-, Stein-, Sand- und Baustoffkähne, so daß im allgemeinen zwei bis drei flachgehende Barkassen zur Bewältigung dieses Verkehrs genügen. Der Einsatz dieser Barkassen wird von der Schleppbetriebsstelle Meppen gesteuert.

Auf einem linksemsischen Kanal?
▪ Foto: Datierung unbekannt

VII. Einige Angaben zum nautischen Betrieb

1) ■ Betriebszeit

Die Betriebszeit des RSB beträgt

in den Monaten März bis Oktober ..... 12 Std.
in den Monaten Februar und November ..... 11 Std.
in den Monaten Januar und Dezember ..... 10 Std.

2) ■ Schleppgeschwindigkeit

Die Schleppgeschwindigkeit beträgt im allgemeinen 5 km/Std. für Ladungsschleppzüge.

3) ■ Ruhetage

Der Betrieb ruht (auf intensives Betreiben der Gewerkschaften) im allgemeinen an allen Sonntagen. Nur besonders wichtige Verschleppungen werden an Sonntagen durchgeführt. Auf dem Mittellandkanal fahren jedoch an Sonntagen die auf der Strecke befindlichen Schleppzüge durch. Sie erhalten dafür einen Ruhetag in der Woche.

4) ■ Nachrichtenübermittlung

Der Reichsschleppbetrieb benutzt für die Abwicklung des Schleppbetriebes in der Hauptsache das Telefonstreckennetz der Wasserstraßenverwaltung. Daneben stehen auch Postanschlüsse an den wichtigsten Stellen zur Verfügung. Außerdem steht die Leitung des RSB mit den Schleppämtern noch über das Reichsbahnnetz in Verbindung.

Aufgestellt: Münster, den ... Januar 1949
Wasserstraßendirektion, Abt. Reichsschleppbetrieb

gez. Machtens, Oberreg.- u. -baurat

gez. Behle, Dipl.Ingenieur

Das weiß ich auch nicht. Der hat wohl festgemacht und dann ist das Wasser gefallen. In den Leinen, da war keine Lose genug und da hat er sich aufgehängt. Mitunter fällt ja das Wasser zehn bis fünfzehn Zentimeter. Und das reicht ja bei so etwas aus. Das sind die Kanäle von Haren, da runter. Normale Schiffahrt ist das nicht. Das sind ja auch alles kleine Pünten, die da hinten sind. Dieser Kanal geht ja in die Ems und wenn da viel geschleust wird, dann fehlt da Wasser.

Maschinist Th. Kramer,
Schleppamt Emden, 1995

Einige Bemerkungen zum Tarifwesen, zum Streik 1950 und zur Personalvertretung beim Bundesschleppbetrieb

Situationen aus dem Tarifgeschehen des Bundesschleppbetriebes darzustellen, ist ein kompliziertes Unterfangen. Leicht wird das nicht sein, es normalen Menschen verständlich zu machen. Nach 1948 gab es in der Schiffahrt mehrere, zum Teil konkurrierende Tarifverträge. Das Rheingebiet, die Weser, das westdeutsche Kanalgebiet hatten ihre eigenen Tarifverträge. Die Taucherei, das Baggergewerbe sowie die Hafenbetriebe ebenso. Hinzu kamen darüberhinaus Betriebsvereinbarungen über Sozialleistungen, Urlaubsgeld, Weihnachtsgeld, zusätzliche Altersversorgung und Erschwerniskataloge.

Heizer Willi Roßburg auf dem Hochdrucker D 05 • Foto um 1952

Der Tarifvertrag des Bundesschleppbetriebes – TO-Schlepp: Tarifordnung zur Regelung der Lohnverhältnisse entlohnten Personals des Bundesschleppbetriebes – war ein Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes. Dieser Tarifvertrag lehnt an die ADO = Allgemeine Dienstordnung (bis 1919), an die ATO = Allgemeine Tarifordnung für Angestellte und Lohnempfänger im öffentlichen Dienst und TOB = Tarifordnung B für Lohnempfänger im öffentlichen Dienst (bis 1955) an. Danach wurden die Rahmentarifwerke BMT-G = Bundesmanteltarifvertrag für die Arbeiter der Gemeinden, BMT-L für Arbeiter der Länder und Bundesmanteltarifvertrag für Arbeiter im Bundesbereich = MTB eingeführt. Die alten Tarifordnungen sind in diese Rahmentarifverträge eingeflossen. Die Angestellten wurden nach der ATO entlohnt. Diesem Rahmentarifvertrag folgte der BAT – Bundesangestelltentarifvertrag. Hiernach wurden die Angestellten des Bundesschleppbetriebs behandelt.

Der Grundlohn war an sich ja sehr hoch gar nicht. Was da an Zulagen zukam, ich glaube, da standen zweiundvierzig Positionen drauf auf diesem grünen Lohnzettel. Wir haben immer gesagt, wenn der Heizer an Bord seine Schippe fallen läßt, dann kriegte der 'ne Zulage. Morgens standen die ja zeitiger auf, die mußten ja wieder anheizen, dann kriegten die 'ne Aufstochzulage. Dann kriegten die für Feuerrostreinigen Zulagen, mit und ohne Schutzanzug, mit und ohne Gummistiefel. Es gab also unheimlich viele Zulagen. Außenbezirkszulage – ich weiß gar nicht, wie sie alle hießen. Wie gesagt, das geht ja aus diesen Tarifverträgen alles hervor.

Angestellter H. Borgmann, Bundesschleppbetrieb–Hauptverwaltung in Münster, 1995

Bundesschleppbetrieb
auf den westdeutschen Kanälen
Schleppamt Emden

Lohnberechnung für Monat März 1959

Familienname [illegible] Vorname Fritz

geb. am 15. 8. 13 led. / verh. / verw. / geschied.

Konfession: Arbeit

Lfd. Nr. [illegible]
Dienststellung [illegible]
Beschäftigungsort Emden
Eingetreten am: 22. 6. 56
Ausgeschieden am:
Besonderes Dienstalter
Dienstzeitzulage ab 1. 6. 59 = 30.- DM

Kinder	Anzahl
bis 6 Jahre	
über 6 – 14 Jahre	1
über 14 Jahre	

Tarif Nr. siehe Rückseite	Anzahl	Ein S D
1	26	
2		
4		
5		
8	4	2
11	21/2	3
12	11	0
24	2	1
27	2	2
37	18	1
38	15	2
39	20	2

Summ

Überzahlung aus
Verbleil

Nachgerechnet

BSD 113 5.58

Tarif Nr.	Tarifbezeichnung		
1	Monatslohn bzw. Lohnzulage	64.75	6861.5
2	Industriezulage	87.40	1672.6
3	Verheiratetenzulage	41.52	516.89
4	Kinderzuschlag	14.25	
5	Dienstzeitzulage	13.20	509
6	Mittagspause (Rheinreede)	8.60	
7	Anf- und Abstochstunden bzw. Fahrklarmachen werktags 6 – 20 Uhr	167.26	570
8	Anf- und Abstochstunden bzw. Fahrklarmachen werktags 20 – 6 Uhr		50
9	Anf- und Abstochstunden bzw. Fahrklarmachen sonntags 6 – 20 Uhr		130.-
10	Anf- und Abstochstunden bzw. Fahrklarmachen sonntags 20 – 6 Uhr		
11	Mehrarbeit 6 – 20 Uhr		
12	Nachtarbeit 20 – 6 Uhr		
13	Rhein-Herne-Kanal-Zulage		
14	Sonntagsstunden 6 – 20 Uhr		
15	Sonntagsstunden 20 – 6 Uhr		
16	Sonntagszuschlag 50 %		
17	Feiertagszuschlag 100 %		
18	Schmutzzulage einfach		
19	Schmutzzulage 50 %		
20	Wolfreinigen und Feuerbrückenmanern		
21	Rheinzulage nach Anzahl der Kähne		
22	Kesselaufspeisen mit Bordwache		
23	Kesselaufspeisen ohne Bordwache		
24	Bordwachen einfache		
25	Bordwachen an hohen Festtagen		
26	Bewachung mehrerer Fahrzeuge		
27	Nachtwachen vor Bordwachen		
28	Havarie und Pumparbeiten a) innerhalb der Arbeitszeit		
29	Havarie und Pumparbeiten b) außerhalb der Arbeitszeit		
30	Havarie und Pumparbeiten c) an freien Tagen		
31	Erschwerniszulage bei Dampfabgabe		
32	Zulage nach § 13 a (1)		
33	Wechselschichten-Zuschlag		
34	Fehlgeld		
35	Vertretungen bis zu 4 Stunden		
36	Vertretungen über 4 Stunden		
37	Fahrzulage		
38	Bezirkszulage		
39	Pauschalvergütung nach § 13 a (7)		
40	Pauschalvergütung nach § 13 a (8)		
41	Krankenbezüge Krankenzuschuß (Karenztage)		
42	Krankenbezüge Krankengeldzuschuß		
43	Urlaubsgeld		

Sie fragen nach Unzufriedenheiten wegen der wesentlich höheren Einkommen in der privaten Schiffahrt. Das muß man differenziert sehen. Meine Äußerung über das niedrigere Lohnniveau bezog sich auf die Löhne der im öffentlichen Dienst beschäftigten Arbeiter und die der gewerblichen Wirtschaft in den sechziger Jahren. Erst 1974 kam die Gleichstellung. Zwischenzeitlich hing der öffentliche Dienst in der Einkommensentwicklung wieder bis zu 15 Prozent hinter der der gewerblichen Wirtschaft her, was zu Abwanderungswellen der Fachkräfte zur gewerblichen Wirtschaft führte wie in den sechziger Jahren. Der Vergleich der Beschäftigten der privaten Schiffahrt zu denen des Bundesschleppbetriebes fiel eher zu Gunsten des Bundesschleppbetriebes aus, weil es bessere Sozialleistungen und bessere Zulagen gab. Die Partikuliere waren in der Regel hoch verschuldet und hatten ihre Probleme. Das Verhältnis zwischen ihnen und den Beschäftigten in der Schiffahrt war wie das zwischen Herr und Knecht (Tagelöhner); gleiches galt für die Beschäftigten des BSB im Verhältnis zu den Beamten des höheren Dienstes, ebenso für die Wasserbauer.

Das ist heute kaum noch ein Thema, weil es den Partikulieren ergangen ist wie den Bauern und den Tante-Emma-Läden. Also, es gab zwischen Beschäftigten der Partikuliere dicke Konflikte wegen der Bezahlung. Bei den Firmen wie WTAG, Rhenania, Rhenus, Schulte und Bruns, Haniel und wie sie alle hießen sowie dem Bundesschleppbetrieb gab es kaum Konflikte dieser Art, weil die korrekt nach den Tarifverträgen bezahlt haben. Ich kann mich nicht daran erinnern, daß wir je ein Arbeitsgerichtsverfahren deswegen gehabt haben. Denn was Tarifvertrag war, das war für die eine unantastbare Geschichte. Sie hatten im Gegensatz zu den Partikulieren Betriebsräte und waren gewerkschaftlich organisiert. Beim BSB wie beim Wasserbau gab es eine alte gewerkschaftliche Tradition, der Organisationsgrad war hier sehr hoch im Gegensatz zu den Partikulieren, die ihre Leute rausschmissen, wenn sie merkten, daß sie in der Gewerkschaft sind. (Das hat sich im Speditionsbereich bis heute nicht geändert). Beim Arbeitsgericht Herne müßten in den Archiven viele Akten über Prozesse dieser Art zu finden sein, ebenso in Duisburg.

Die Beschäftigten beim BSB waren „Staatsbedienstete" und hatten eine Zusatzversorgung (Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B), worauf sie sich besonders was einbildeten. Hier gab es Neid und oft auch Reibereien, die, soweit ich mich erinnere, nie ernst zu nehmen waren. Beim Bundesschleppbetrieb gab es eine Besonderheit: Im Rhein-Herne-Kanal gab es besonders gute Verkehrsverbindungen, so daß die Beschäftigten dort nach Haus fahren konnten, wenn sie Feierabend hatten. Dort wurden im Winter 10 und im Sommer 12 Stunden gefahren (von 6 bis 18 Uhr). Sonntags war Ruhe. Auf den Strecken DEK (Dortmund-Ems-Kanal), WDK (Wesel-Dattel-Kanal) und dem MLK (Mittellandkanal) wurde auch an Sonntagen gefahren. Die Fahrzeit betrug dort im Winter 10 und im Sommer 14 Stunden und oft auch länger. Weil die Besatzungen der Schlepper im

Verhältnis Privatschlepper/ Monopoler Wir haben uns alle gut vertragen. Na ja. Die armen Schweine waren wir. Ihr seid doch Knechte, ihr seid doch Knechte (haben die Privaten den Monopolern zugerufen) und nachher waren die die Knechte, nicht, wie sie einen nach dem anderen abgeschoben haben. Ach ja, das war unterschiedlich, die waren nicht alle egal, die Privaten. Die Schiffseigner fuhren oft als Schiffsführer. Die waren sich selbst nicht grün und dann gab's welche dabei, das waren wirklich prima Kollegen gewesen, da kann man überhaupt nichts zu sagen. Die Mehrheit würde ich sogar sagen. Aber ein paar Stinkstiefel hatte man dabei. Von Duisburg, die Homberger waren die schlimmsten. Das galt nicht für die Besatzungen.

Maschinist W. Roßburg, Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist, Schleppamt Duisburg, 1994

RHK sich das Essen von zu Hause mitbrachten, nannte man sie verächtlich – oder neidisch? – „Henkelmannschiffer"! Die Beschäftigten der Betriebsstellen waren Angestellte und Arbeiter (Handwerker), wenige waren Beamte, ebenso in den Hebestellen (Abgabenerheber).

Lohnkonflikte beim BSB gab es erst in den fünfziger Jahren. Der BSB mußte sich aus seinen Einnahmen selber unterhalten. Zuschüsse wie die Bundesbahn bekam er nicht. Der Bundesbereich wurde bei den Tarifverhandlungen des öffentlichen Dienstes vom Länder- und Kommunalbereich abgekoppelt. Man wollte von Seiten der Ministerien eine Anbindung an die Einkommensentwicklung der Beamten. Das war ein Versuch, die Tarifautonomie der Beschäftigten im Bereich des Bundes zu unterlaufen. Im Oktober 1950 waren die Tarifverhandlungen gescheitert, es kam zur Urabstimmung und in der Zeit vom 6. bis 12. Oktober 1950 zum Streik. Die Beschäftigten setzten eine Lohnerhöhung durch und haben sich im Arbeitskampf erfolgreich gegen den Versuch der Arbeitgeber des öffentlichen Dienstes, die Tarifautonomie für diesen Bereich außer Kraft zu setzen, zur Wehr gesetzt. Das war der einzige Arbeitskampf, der beim BSB nach dem Krieg geführt wurde. 1974 gab es beim Wasserbau wieder einen Arbeitskampf (drei Tage), aber da war der BSB schon aufgelöst. *(Textfortsetzung auf Seite 50)*

Streik Ja, das war ein Streik vom Wasserwirtschaftsamt (!). Da haben wir uns angeschlossen. Wir haben da in Düthe gelegen. Wir haben uns da hingelegt und haben nicht geschleppt. Drei Tage. Und dann kam ich auf die Rente und da kriegte ich Nachricht, ich hätte drei Tage – wo ich da gewesen wäre? Haben Sie denn gestreikt? Ja. Sehen Sie und dann ist man nicht versichert. Da kamen die drei Tage raus. Zur Rente kriegt man eine Aufrechnung, da steht ja alles drin. – Das Wasserbauamt, die wollten mehr Geld haben. Und da haben sie das Monopol mit rangezogen. – Man hat da eigentlich gar nicht darüber gesprochen. Die an Bord sind, die hat das gar nicht interessiert.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

ACHTUNG! ACHTUNG!

Lesen und weitergeben!

An die Beschäftigten der Wasserstrassenverwaltung, einschliesslich des Bundesschleppbetriebes

Die fortgesetzten **Preissteigerungen** und das damit verbundene **ständige Sinken des Existenzminimums** einerseits, die **systematische Verschleppung** des Abschlusses **der Tarifverträge**, ferner die **Verzögerung der Aufhebung der 6%igen Gehaltskürzung** sowie die **beabsichtigte Schmälerung der Rechte der Betriebsvertretungen** andererseits zwingen uns,

sofort hierzu Stellung zu nehmen.

Es ist beschlossen, hiergegen

den Kampf aufzunehmen!

Aus diesem Grunde wird jeder Einzelne hiermit aufgefordert, in den Betriebsversammlungen seine Meinung zum Ausdruck zu bringen, ob er gewillt ist, von sich aus einzeln und insgesamt

sich einer Aktion anzuschließen!

Gewerkschaft Öffti. Dienste, Transport u. Verkehr
Fachabteilung VI — Fachgruppe Schiffahrt und Wasserstraßen

gez.: Rudolf Volkmann
gez.: Adam Dienst
gez.: Hermann Möllers
gez.: Rudolf Köppen

Handzettel der ÖTV zum Arbeitskampf im Jahr 1950

Achtung! Achtung!

Kollegen in der Wasserstraßen- und Schiffahrtsverwaltung einschließlich Abteilung See- und im Bundesschleppbetrieb

Nachdem die Bundesregierung nicht willens und imstande war, die Höhe der Preise nach Inkrafttreten der Währungsreform für uns auf ein erträgliches Maß herabzusetzen und wir nunmehr erneut in eine Periode der Preissteigerungen hineingeraten sind, haben wir nicht mehr die Absicht, tatenlos zuzusehen, wie unser Realeinkommen weiter schrumpft und die Unterhaltung unserer Familien unmöglich gemacht wird!

Die Arbeitgeberorganisationen im öffentlichen Dienst lehnten bisher eine Erhöhung der Löhne und Gehälter für die Beschäftigten bei der Wasserstraßen- und Schiffahrtsverwaltung einschl. Abteilung See- und beim Bundesschleppbetrieb ab!

Auch die 6%ige Gehaltskürzung für Beamte und Angestellte wurde nicht beseitigt.

Um für das gesamte Bundesgebiet in der Frage der Lohn- und Gehaltserhöhung, sowie der Beseitigung der 6%igen Gehaltskürzung eine einheitliche Auffassung festzustellen, ruft der Hauptvorstand der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr hiermit die Beschäftigten in der Wasserstraßen- und Schiffahrtsverwaltung einschließlich der Abteilung See- und im Bundesschleppbetrieb zu einer

URABSTIMMUNG

auf.

Auf den Stimmzetteln ist folgende Frage von allen Beteiligten eindeutig zu beantworten:

Sind Sie bereit, wenn notwendig, auf Anweisung des Hauptvorstandes der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr zur Erkämpfung einer besseren Lebenshaltung die Arbeit niederzulegen?

Wir erwarten, daß sich an dieser Urabstimmung alle Gewerkschaftler beteiligen!

Klärt die noch Abseitsstehenden auf, um was es geht!

Gegen den Widerstand der öffentlichen Arbeitgeber muß die Einigkeit und Stärke der Beschäftigten in der Wasserstraßen- und Schiffahrtsverwaltung einschl. Abteilung See- und im Bundesschleppbetrieb stehen!

Alle organisierten Kolleginnen und Kollegen der öffentlichen Betriebe und Verwaltungen verfolgen aufmerksam Euren Kampf!

Folgt den Anweisungen des Hauptvorstandes der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr!

Der Hauptvorstand
der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr
Stuttgart

Kummernuß Huber
Oesterle

Buch- und Zeitungsdruck, Stuttgart W, Friedrichstraße 19

Handzettel der Gewerkschaft ÖTV aus dem Jahr 1950 mit dem Aufruf zur Urabstimmung für oder gegen einen Streik

Streik 1950 Da waren wir auf der Fahrt von Minden nach Bergeshövede. Und in Bad Essen beim Schirrhof da rief uns der Wasserbauinspektor, der rief uns rüber: Ab mogen Streik; ihr könnt aber noch Bergeshövede anfahren. Und dann kamen wir nach Bergeshövede, lag da –, war schon alles ruhig. Und dann haben wir uns auf den Zug gesetzt und sind nach Hause gefahren. Und haben vielleicht acht Tage – ? – Ja, dann war da immer Versammlung. – Ja, mußten wir immer nach Minden zur Versammlung. – Und weißt du, was das für ein Streik gewesen ist?! – Für die Wasserbauer. Ein Sympathiestreik. Da wußten wir gar nicht richtig, was los war, warum. Wir hatten noch nicht mal mehr Geld gefordert! Daß war das Wasserbauamt, was mehr Geld gefordert hatte. Wenn die mal zu Hause blieben und haben am Kanal nichts gemacht, dann lief das alles (trotzdem) weiter. Und da hatten sie uns zu nötig und dann haben wir gestreikt. Und dann war doch dieser Bootsmann da vom Kohlenkahn, der hatte doch so viele Kinder, und der sagte: Ich kann mir das gar nicht erlauben, daß ich streike. Warum streiken wir denn? Da haben wir uns fast ausgelacht (über ihn), in der Tonhalle (Gewerkschaftshaus) oder wo war das? Haben wir alle dem ausgelacht, daß der noch so dumm frug „warum streiken wir denn?“. Und nachher war das tatsächlich so, daß der, das fiel uns nachher wieder ein, daß wir gar nichts gefordert hatten. – Nein. – Und die schrieben uns einen Brief, wir sollten wieder anfangen, und der Brief wurde kaum gelesen. – Wir streiken, wir streiken! Und nachher kam dieser gute Mann in den Betriebsrat rein, weil der danach gefragt hatte und dann war der erst aufgefallen. Da haben wir einen Sympathiestreik gemacht. – Acht Tage für die Wasserbauer. Deshalb hatte der Wasserbauinspektor vom Wasserbauamt ja auch ‘rübergerufen, es ist Streik. Wir wußten da überhaupt nichts von. Ja, wie wir nach Bergeshövede kamen, gut, wird gestreikt, haben wir uns auf den Zug gesetzt, sind nach Hause gefahren. Und dann schrieb uns –, mit ‘Buhrow’ unterschrieben, schrieb er uns da, wir sollten wieder an zu arbeiten fangen. Aber das ist eben beschlossen worden und das wurde dann eben acht Tage hingezogen.

Hat der Personalrat Sie denn mal darüber informiert, warum gestreikt wurde? (Frage von E.Sch.)
Nachher sind wir das gewahr geworden, daß wir umsonst gestreikt hatten. Wir hatten gar nichts gefordert. Als die anderen mehr Geld kriegten, kriegten wir nichts ab. Und wir wußten gar nicht darüber Bescheid. – Na ja, wir waren ja an und für sich zufrieden. Wir haben ja im Sommer vierzehn Stunden gefahren. Im Sommer kriegten wir zehn Stunden bezahlt und zwei Überstunden und zwei mußten abgefeiert werden. Und wir kriegten Fahrzulage und wir kriegten schwere Schlepperzulage und was gab's dann noch? – Ja, es gab so viel! Schade, daß ich so eine Lohnliste nicht mehr habe. – Wir standen uns ja lohnmäßig gar nicht schlecht. Aber die Wasserbauer, die liefen hier ja mit hundertdreißig Mark oder was liefen die hier monatlich rum. Und bei uns kriegte ein Matrose hundertzweiundfünfzig Mark und zwei Pfennig. Grundlohn. Dazu kam Verheirateten-zulage, Kinderzulage, schwere Schlepperzulage, Fahrzulage. Wie hoch war die? Drei Mark? – Ja, ja. – Pro Tag. Und Fahrzulage war fünf Mark, nicht, pro Tag. Dann kamen die Überstunden. Wir hatten ja manche Monate fünfunddreißig bis vierzig Überstunden. Und dadurch kamen wir eben in den Endabrechnungen ziemlich hoch. – Ja, Kurt, wenn du jetzt von einhundertfünfzig Mark sprichst, wir kommen ja immer von damals auf jetzt. Schwere Schlepperzulage und so. Als du auf dem Schlepper fuhrst und wir auf den Gasschleppern noch schwere Schlepperzulage kriegten, da mußtet ihr erst noch dafür kämpfen, daß ihr die auch kriegtet. – Haben wir ja auch gekriegt. – Ja, nachher erst. – Aufgrund dessen bin ich ja da auch draufgeblieben. – Das kam dann alles nach und nach. – Am Anfang gab das ab 300 PS (die Zulage). Es sollte ja ein Anreiz sein für die Gaser, also daß die Leute nicht murrten. Diese schwere Schlepperzulage hat nur für Gaser gegolten. Und wir hatten ja nun noch 60 PS mehr wie die Gaser. Und da haben wir das auf den vier Mitteldruckern, den Eis-brechern, und dem Hochdrucker durchgedrückt, daß wir auch die schwere Schlepperzulage –. Und das hat der Personalrat denn durchgekämpft. Dann kriegten wir die schwere Schlepperzulage. Und deshalb bin ich ja dann auch so lange auf dem 83 gewesen. Erst fünfzehn Jahre als Matrose und dann zehn Jahre als Schiffsführer gewesen und bin dann erst aufgefordert worden, die Maschinistenprüfung zu machen und die Ausbildung als Maschinistzu machen, also als Schiffsführer Dieselmotorschlepper zu fahren. Da mußten wir extra eine Prüfung machen.

Schiffsführer K. Beßler und F. Koller, Schleppamt Minden, 1994

Es hat ganz wenige Streikbrecher gegeben. Die gab es auch noch aus dem 1923er Streik. Das waren die Heidelberger. Man durfte von Rechts wegen ja nichts machen. Man durfte sie nicht als Streikbrecher bezeichnen. Darin waren sie ein bißchen sensibel. Aber die hatten bei uns alle den Namen. Das hieß dann z.B., das ist der Max Müller, das ist ein Heidelberger: Distanz, nur dienstlich, Feierabend. Die sind also wirklich geschnitten worden. Das war für diese Leute nicht schön und ist das heute noch nicht. Da war überhaupt ein ganz anderes Gewerkschaftsbewußtsein als heute.

Die Bezeichnung „Heidelberger" erklärt sich so. Da muß es irgendwie in den 20er Jahren zu einem Prozeß gekommen sein. Nach dem Streik 1923. Da ist denen verboten worden, den Namen „Streikbrecher" zu benutzen. Dann haben sie gesagt: Heidelberger, und da konnte keiner was dran machen.

Der Schleppbetriebsinspektor, verantwortlich für den Betriebsablauf als Vertreter der Verwaltung, hat auf den Streik wie ein Kommißkopp reagiert. Natürlich hatten wir Vereinbarungen. Eine gewisse Notstandsarbeit mußte da sein. Wir konnten also den Kanal nicht leerlaufen lassen. Das galt für den Wasserbau, der gleichzeitig mitgestreikt hatte. Und es war nicht so, als wenn der Bundesschleppbetrieb insgesamt gestreikt hätte. Da waren Boote irgendwo auf der Strecke, die überhaupt nicht gewußt haben, daß gestreikt wurde. Die kamen irgendwo an die Schleuse, wo gestreikt wurde; dann haben sie erst 'mal kurz telefoniert, was über den Dienstapparat möglich war, und dann war natürlich auch für die Feierabend. Manche haben dann gesagt, ach Streik, und sind weitergefahren, weil sie es nicht besser wußten. Das haben sie hinterher natürlich bereut. Im Rhein-Herne-Kanal und im Wesel-Datteln-Kanal, wo die Kommunikation viel komprimierter war, war das gar kein Problem. Das waren ja auch die Hauptreviere. Wenn da nichts rauslief, ging ja nichts mehr. Und der Betriebsinspektor fuhr also mit seinem Motorrad wie ein Verrückter hin und her und mußte Bericht erstatten, was war. Er fühlte sich in seiner Haut nicht wohl. Einerseits waren das seine Kollegen, andererseits, so als Vorbeter der Truppe – der große Boß, der Schleppamtsleiter, saß ja in Duisburg. Er saß so zwischen den Stühlen.

Er hatte eine 125er NSU. Da kam er mal und sagte zu uns, Mensch, kannst Du mir mal das Motorrad nachgucken, das läuft nicht. Da hab ich gesagt, das würd' mir jetzt gerade noch einfallen, ich laß' mich doch nicht erschlagen. Passiert war folgendes. Der Hans Schwarz, das war der Bootsmann vom 110, der hat ihm in den Tank gepinkelt. Klar, daß der Motor nicht mehr lief, aber auf den Bolzen kam der ja nicht.

Gab es Personalrats- und Betriebsversammlungen? Ja, aber da kam auch nicht viel raus.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Wenn ich heute über ihn damals etwas sagen sollte, würde ich sagen, daß er wirklich jemand war, der die Kameradschaft gesucht und sie auch gepflegt hat. Der, wenn irgendwo Meinungsverschiedenheiten auftraten, stramm durchmarschierte, der aber dann nachher versuchte, die Dinge wieder in die Reihe zu bringen.

Die Partikuliere – das war klar – also die Schleppkahnbesitzer, die verloren Geld. Das waren im Grunde arme Schweine. Auch die Schlepperbesitzer, weil die ja von Dampf auf Diesel umbauen mußten, um konkurrenzfähig zu sein. Die hatten einen Haufen Schulden. Für die war das manchmal sogar eine Existenzfrage. Aber: Das war ein Streik von sechs Tagen! Herr Gott noch 'mal, wenn die ohne Ladung und Auftrag gelegen haben, war das ja auch nicht abwendbar, und so hielten sich die Schäden in Grenzen.

Bis 1955 waren die Betriebsräte nach dem Betriebsrätegesetz von 1922 tätig, das erst 1955 durch das Personalvertretungsgesetz abgelöst wurde. Die Allierten haben das alte Gesetz aus der Weimarer Republik 1948 als Kontrollratsgesetz Nr. 22 wieder eingeführt. Das alte Betriebsratsgesetz hatte gegenüber dem Personalvertretungsgesetz wesentlich bessere Wirkungsmöglichkeiten. Sie wurden von der Adenauerregierung verschlechtert.

Wir hatten also einmal im Monat die nach dem Gesetz vorgeschriebene Betriebsratssitzung. Das war aber ein bißchen schwierig, weil einige Kollegen lange Anreisewege hatten, z.B. wenn wir in Braunschweig waren. Das eigentliche Problem war, für den Tag eine Vertretung zu kriegen, weil wir ja alle an Bord unterwegs waren. Es konnte schon mal sein, daß das nicht funktionierte und wir darauf verzichten mußten, einen Vertreter hinzuschicken. Das Personalrätegesetz von 1922 schrieb also vor, daß mindestens einmal im Monat eine Betriebsratssitzung stattzufinden hatte. Das ist auch regelmäßig durchgeführt worden.

Wir haben auch regelmäßig Personalversammlungen gemacht, bloß die wurden – wie gesagt – natürlich wegen der räumlichen Entfernung nicht besucht.

Und dann machten die zweimal im Jahr eine Betriebsversammlung. Das war für die Kollegen vom Rhein-Herne-Kanal nicht das große Problem. Die eine fand in Duisburg statt, die andere in Herne. Das Problem war immer auf der Strecke nach Bergeshövede. Die Strekken waren zu lang. Man kann sich ja vorstellen: Daß die am Sonntagmorgen von Bergeshövede nach Herne gefahren sind zu einer Versammlung und danach zurück, das war denen zu weit. Auch je nach dem, wie das Wetter war, was für eine Jahreszeit; die fuhren alle Motorrad.

Ich war Betriebsrat damals.
Da hatte ich Krach gehabt mit M. M. hatte vom Bootsmann N. Arbeiten verlangt, die nicht zu seinem Berufsbild gehörten. N. hatte sich bei mir darüber beschwert. Ich sagte zu N., er sei dazu nicht verpflichtet. N. hat das M. gesagt. Der stellte mich zur Rede: Roßburg, was hast Du da gesagt? Ich sag', Herr M., Sie haben nicht das Recht, von den Beschäftigten Arbeiten zu verlangen, die nicht zum 'Berufsbild' gehören und zu denen er tariflich nicht verpflichtet ist; nein, der Gesetzgeber hat den Betriebsrat dazu verpflichtet darüber zu wachen, daß die Tarifbestimmungen eingehalten werden. Da können wir gerne Krach mit Ihnen anfangen. – Solche Beispiele waren jedoch Ausnahmen. Sie wurden von sogenannten schwarzen Schafen begangen, man kann das nicht verallgemeinern, das wäre falsch.

Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994

Schleppbetriebsinspektor
Die Zusammensetzung der Besatzungen hat der Betriebsinspektor bestimmt. Wenn dem einer nicht gefiel, dann hat er den strafversetzt. – Ja, hier M.: Hast' nicht pariert? Ab! Kongo. Das war Bergeshövede, die Strecke. Da gab es schon Schikanen.

Maschinist W. Roßburg, Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist, Schleppamt Duisburg, 1994

Die Betriebsversammlungen fanden ausschließlich in der Freizeit (sonntags) statt. Manchmal meinte auch der Schleppbetriebsinspektor Meyering, bestimmen zu müssen, wer teilnahm und wer nicht. Das galt für Besatzungen, die auf „Strecke" fuhren (Herne–Bergeshövede), die mußten auch an Sonntagen fahren – zwei Sonntage im Monat war nach dem Tarifvertrag möglich, gefahren wurden weit mehr. – In der Beziehung war der so ein bißchen Kapitänleutnant. Aber das haben wir uns so nicht gefallen lassen. Ich meine, mal abgesehen von Schwierigkeiten und der Art, wie er sich im Konflikt bewegt hat. Die war halt kommißmäßig, was anderes hat er nicht gekannt. Wenn er mal 'n paar angeschissen hat – ja gut, wenn er sie bei der Bordwache erwischt hat, wenn sie nicht da waren, das war ja ihr Problem – menschlich gesehen kam man mit dem im Grunde zurecht.

Der Herr Buhrow, der oberste Direktor des Bundesschleppbetriebs, mit dem hatte ich so ein komisches Erlebnis. Und zwar in Bergeshövede. Ich war Heizer und fuhr Vertretung als Maschinist. Üblicherweise sollte die Asche in Kübeln an Land getragen werden. Damit haben wir uns gar nicht erst abgegeben. Wenn wir das Feuer geputzt haben, ging das Zeug ab in den Kanal. Dann war das morgens so um kurz vor sechs. Steht auf einmal so ein älterer Herr da mit so 'nem blauen Mantel mit Samtkragen und 'ner Schiffermütze und sagt, er wolle den Maschinisten sprechen. Ich kam hoch: Wat is' los? Sagt er, schmeißt ihr die Asche immer so in den Kanal? Ich sag', was stört Dich das denn! Hat der gesagt, mein Name ist Buhrow. Da muß ich wohl saudumm aus der Wäsche geguckt haben. Darauf er: Mach' keinen Quatsch, bring' die Asche an Land. Da mußte der Bootsmann mit langem Gesicht die Asche an Land tragen. Als er weg war, ging die natürlich wieder in den Kanal. Und dann, später, hatten wir 'mal eine Meßfahrt gemacht, da sagt er, Herr Roßburg, ich kenn Sie ja von Bergeshövede. Da muß ich wohl ganz rot geworden sein.

Vor der Währungsreform gab es Streit, wenn Fahrräder, Schuhe und Bekleidung vom Betriebsrat verteilt wurden. Die Militärregierung hatte den Betrieben diese Dinge zukommen lassen. Konflikte sind aber nicht hieraus entstanden. Da hatte man mit sich und seiner Familie zu tun, es war schwer genug, sie über die Runden zu bringen.

Wir haben natürlich Kohlen eingetauscht gegen Kartoffeln bei den Bauern. Da haben wir eine Aktion im Herbst gemacht. Da gab es ein paar Zentner Kartoffeln. Die wurden dann genau verteilt nach Kinderzahl, das hat der Betriebsrat ganz genau gemacht. Der Heizer, der mußte morgens als erster aufstehen, mußte als erster da sein. Der kriegte ein Fahrrad; der Bootsmann und der Schiffsführer nicht. Oder der Maschinist. War natürlich Stunk an Bord, wieso der? Da hat der Betriebsrat gesagt, weil der am ehesten raus muß. Der kriegt auch keinen Zug so früh, der muß ja früher kommen mit dem Fahrrad, mindestens eine Stunde früher an Bord sein als die anderen.

Ich bekam als Heizer zwar eine Schwerstarbeiterkarte. Das war doppelt soviel wie ein Normalverbraucher, aber was war das in einer achtköpfigen Familie. Mit zwei Pellkartoffeln und einer Scheibe Maisbrot 14 Stunden vor einem Schiffskessel brachte im Monat bei einem 14 Stundentag bei einer 6- bzw. 7-Tagewoche etwa 128,– RM brutto ein, davon konnte man sich etwa 19 Ami-Zigaretten auf dem schwarzen Markt kaufen. Hin und wieder gaben uns unsere holländischen und französischen Kollegen was zu essen.

Die Arbeitsverhältnisse in dieser Zeit waren sehr schlecht. Die Fahrzeuge in gefährlich schlechtem Zustand. Es gab nichts. Das war bei Einführung der neuen Währung schlagartig alles anders.

Ich hab die Kollegen aufgeklärt, was Tarifvertrag war. Einmal wollte mich der Petri, der Besitzer eines Privatschleppers, verhauen lassen. Die mich verhauen sollten, hatten nur den Mut nicht, das zu tun. Weil sie genau wußten, das wäre in die Hose gegangen. Die haben mir das nachher am Biertisch erzählt. Der Petri hatte seinem Maschinisten, der gleichzeitig als Heizer tätig war, die tariflichen Aufrüststunden nicht bezahlt. Und als ich ihm den Tarifvertrag gezeigt hab', war der natürlich sauer, weil das ja eine Menge Geld war, und dann ist er mit der ÖTV zum Arbeitsgericht gegangen und hat Recht gekriegt. Und dann mußte der Petri 'ne ganz schöne Latte nachbezahlen. Das hat ihm natürlich weh getan. Das hat ihn sauer gemacht. Und da so etwas nicht geheim blieb und ich in seinen Augen der Schuldige war, gehörte ich ja als Rädelsführer eigentlich aufgehängt. Aber das waren so Dinge, da mußte man mit leben. Auch als Gewerkschaftssekretär wurde man von denen so angesehen. Das hat ja nach dem Krieg viele Jahre gedauert, bis das gesellschaftsfähig wurde. Obwohl die Engländer die Gewerkschaften damals nach dem Krieg in ihrer Zone sehr gefördert hatten. Ihr eigenes Gewerkschaftssystem sollte als Vorbild dienen. Bis 1948, weil es ja noch keine Bundesregierung und diese Staatsorgane gab, wurde das alles unter der Militärregierung ausgehandelt.

Gegen Ende der 50er Jahre ging die Schleppschiffahrt rapide zurück und Schleppkraft wurde immer weniger benötigt. Firmen und Partikuliere bauten ihre Schleppkähne auf Selbstfahrer um. Neubauten wurden ausschließlich als Selbstfahrer auf Stapel gelegt. Auch wurden die ersten Versuche mit Koppelverbänden gefahren. Der BSB reagierte auf diese Entwicklung mit technischer Rationalsierung, d.h. mit Modernisierung von Schleppern, und mit Personalabbau. Zum Beispiel die Einführung der Zweimannschleppper zu Beginn der 60er Jahre. Die technische Entwicklung im Schiffsmotorenbau machte das Fahren ohne Maschinist möglich. Der Schiffsführer machte eine Zusatzausbildung als Motorenwärter. Also wurden nur noch der Schiffsführer und ein Bootsmann an Bord gebraucht. Nach und nach wurden auch die alten Dampfschlepper ausgemustert und nicht ersetzt. Deshalb waren für die Reserveschiffsführer und Reservemaschinisten keine Planstellen mehr da. Sie setzten den Betriebsrat bei der mitbestimmungspflichtigen Frage nach der Besetzung von Zweimannschleppern oder bei der Frage weiterer Außerdienststellungen von Schleppern unter Druck. Ich will hier nicht verschweigen, daß ich selbst davon betroffen war. Die Entwicklung war zeitgemäß und unvermeidbar. Wir hatten die Möglichkeit, uns zu den Wasser- und Schiffahrtsämtern versetzen zu lassen. Dort waren wir begehrtes Fachpersonal. So kam ich zur Taucherei nach Duisburg. Viele von uns gingen auch schon lange vor der BSB-Auflösung in die Industrie und zum Bergbau wegen der kürzeren Arbeitszeit und der wesentlich besseren Bezahlung. Das ging damals problemloser als heute. Auf den Pesonalversammlungen damals war die Stimmung in etwa so wie heute in den Betrieben, die stillgelegt werden sollen.

Wir sind seit 1950 mindestens einmal pro Jahr zu Betriebsräteschulungen gegangen und da haben wir unsere Informationen gekriegt, wie wir uns arbeits- und sozialrechtlich usw. zu verhalten hatten. Da haben wir auch die Literatur gekriegt, mit der wir den Kollegen weiterhelfen konnten.

Anerkennung für den Einsatz? Da war ein gewisses Vertrauenserhältnis. Die Kollegen haben den Betriebsrat gewählt. Na, und da gab es auch so ein bißchen, so wie in einer Fußballmannschaft, da war man schon so ein kleiner Star gewesen. Aber im Grunde war das so, wenn sie Probleme hatten, daß sie einen Ansprechpartner hatten und daß die Probleme gelöst wurden, etwa bei der Berechnung der Bordwachen, bei den Schmutzzulagen, bei den Überstunden. Wir als Junggesellen, weil wir viel Steuern bezahlen mußten, hatten kein Interesse an Überstunden. Die Verheirateten haben natürlich jede Stunde gesucht. Insgesamt gesehen war der Anreiz, Überstunden zu machen, seitens der Beschäftigten größer als von Seiten der Verwaltung.

Politik Wie gesagt, seit 1937 bin ich in der Schiffahrt. Von Politik wurde da nie gesprochen. Und auch nach dem Krieg, hier bei Emden, also Politik gab's da gar nicht. Da hat keiner von CDU gesprochen, keiner von der SPD und keiner von – nein, das war kein Thema.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

1. Mai 1952: Teilnahme der Schleppbetriebsangehörigen am Umzug durch Minden

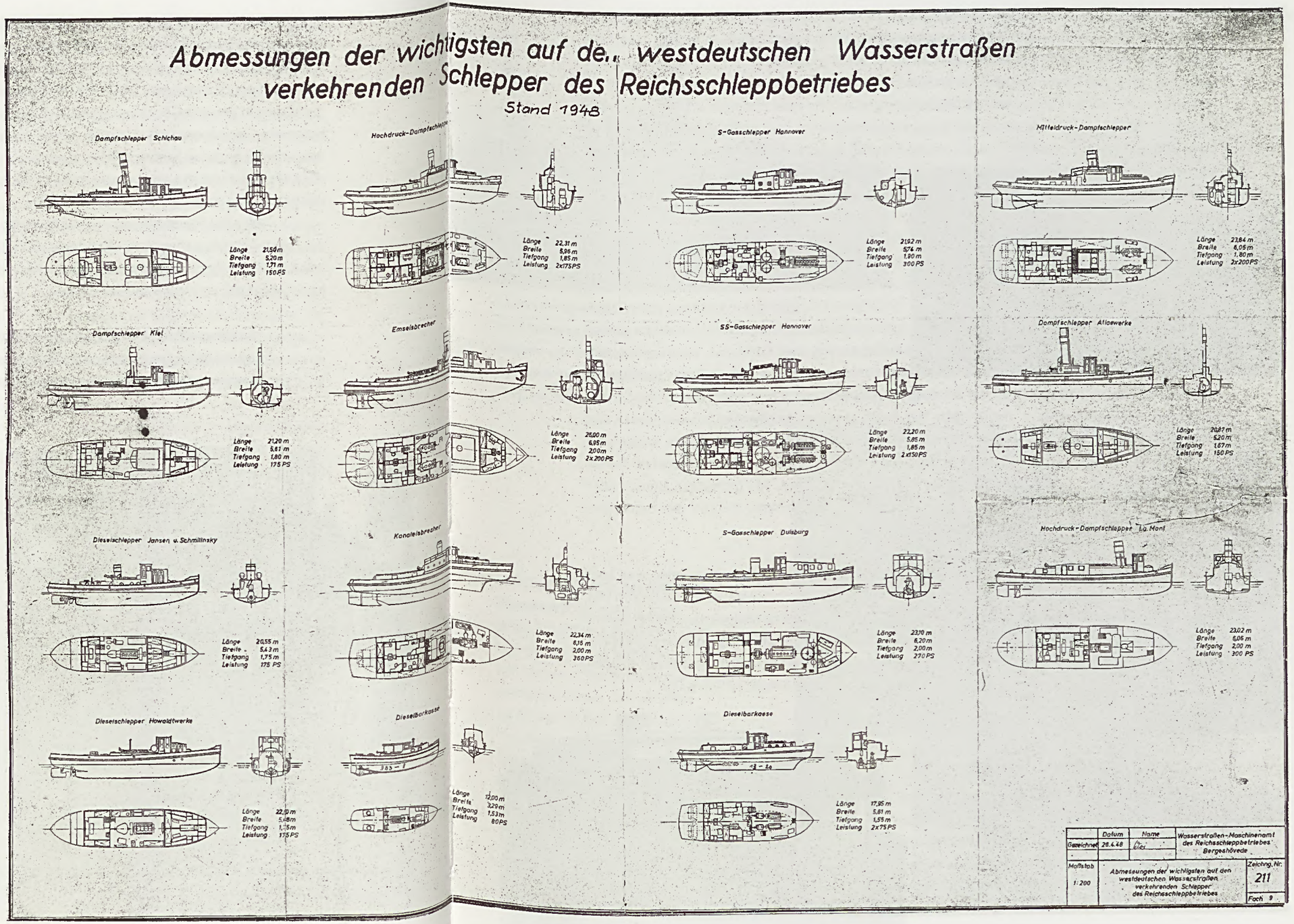
Viele Politiker, auch die jungen Funktionäre, die nicht aus der Arbeiterbewegung kommen, begreifen nicht, was Macht ist, und können mit Macht nicht umgehen. Das haben wir in der Gewerkschaft viel sensibler gelernt. Weil wir nämlich wissen, daß das nur bis zu einem gewissen Punkt gut geht, und dann geht der Schuß nach hinten los. Wenn die Betriebsräte heute, im Bergbau z.B., das Spielchen nicht genau kennen würden, dann gäb's hier eine Palastrevolution. Das weiß ja keiner, wie weit die Kumpels überhaupt noch ruhig zu kriegen sind.

Ich habe hier den Versuch gemacht, einige Situationen aus der Zeit des Bundesschleppbetriebes dazustellen. Es versteht sich, daß das nur ein Schlaglicht der Geschichte des BSB sein kann und keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Maschinist Wilhelm Roßburg, Schleppamt Duisburg, Personalrat beim BSB zwischen 1948 und 1955, aufgeschrieben und als Gespräch mit E.Sch. aufgezeichnet 1991 und 1995

Die Flotte des Bundesschleppbetriebs auf den Kanälen

Die Flotte des Bundesschleppbetriebs umfaßt heute, nachdem im Zuge der Reorganisation eine große Zahl von veralteten Schleppern stillgelegt und verschrottet worden ist, 230 eigene Schlepper. Dieser Fahrzeugpark setzt sich aus einer Reihe von verschiedenen Typen zusammen, die schon äußerlich an der verschiedenen Nummernbezeichnung kenntlich sind.



Übersicht zu den Schleppertypen des Reichsschleppbetriebs vom 26.4.1948, kurz vor der Neu- und Umorganisation als Bundesschleppbetrieb

■ Zunächst sind es 29 Hochdruckschlepper, die während des letzten Krieges gebaut worden sind aus dem Bestreben heraus, auch beim Schleppbetrieb nur heimische Treibstoffe für den Antrieb zu verwenden. Nur bei der Verwendung eines Hochdruckdampfes von 100 atü war es möglich, die gewünschte Maschinenstärke in den bisherigen kleinen Abmessungen der Kanalschlepper unterzubringen. Außerdem ist es mit Hilfe des Hochdruckdampfes möglich geworden, einen sehr geringen Kohlenverbrauch je PSi zu erzielen. Die Hochdruckschlepper sind daher technisch sehr hochstehende Anlagen, die aber auch ein technisch hochstehendes Bedienungspersonal gebrauchen und die andererseits – wie alles Hochentwickelte – eine gewisse Anfälligkeit für Reparaturen besitzen. Allein dieser Umstand verlangt gebieterisch die Unterhaltung dieser Schlepper von einer Stelle aus, wie es sich gerade bei einem einheitlich geleiteten Schleppbetrieb, wie es der Bundesschleppbetrieb ist, in besonders klarer Weise durchführen läßt. Totz dieser gewissen technischen Schwierigkeiten sind die Hochdruckschlepper aber durchaus wirtschaftliche Anlagen, besonders in einer Zeit wie der heutigen, die ständig steigende Bunkerkohlenpreise mit sich gebracht hat. Als Ordnungsnummer haben diese Schlepper die Zahl 0 und dahinter die Zahl des Schleppers selbst, also 01, 02 usw.

Der Hochdruckschlepper D 05 vor der Schleppbetriebsstelle Bergeshövede (DEK) • Foto um 1955

■ Die zweite Gruppe sind die schweren Dampfschlepper, also auch Schlepper, die durchweg eine Maschinenstärke von über 200 PSi, aber nicht Hochdruckanlagen, sondern altbewährte Zylinder-Flammrohrkessel oder Wasserrohrkessel besitzen. Von diesen Schleppern, die die Zahl 1 bis 99 tragen, besitzt der Bundesschleppbetrieb ebenfalls 29 Fahrzeuge.

Der schwere Dampfschlepper M 83 – „mit Bart" – im Eisbrechereinsatz auf dem MLK • Foto um 1954/55

Leichter Dampfschlepper E 147 auf der Nordstrecke des DEK zwischen Bergeshövede und Meppen gibt Bugsierhilfe für einen Schleppkahn. ▪ Foto um 1955

■ Als nächste Gruppe kommen die leichten Dampfschlepper mit Maschinenstärken unter 200 PSi und den Ordnungszahlen 100 bis 199. Hiervon besitzt der Bundesschleppbetrieb 63 Fahrzeuge. Es ist das das Gros der Schlepper aus der ersten Entstehungszeit des Schleppbetriebes. Es sind Fahrzeuge normaler Bauart, die zwar nicht den spezifischen, geringen Kohlenverbrauch wie moderne Dampfschlepper aufweisen, die aber dafür Maschinen- und Kesselanlagen besitzen, mit denen man mit jeder Durchschnittsbesatzung und mit jedem normalen Brennstoff stets betriebssicher unter den verschiedensten Verkehrsbedingungen arbeiten kann.

■ Die nächste Gruppe sind die schweren Motorschlepper mit der Ordnungszahl 200 bis 299, von denen 29 Fahrzeuge vorhanden sind. Ein großer Teil von ihnen ist in den letzten Jahren durch Einbau neuer Diesel-Motorenanlagen erst auf Dieselbetrieb umgestellt worden.

Häufig sind die schweren Motorschlepper vormals auf Dampf bzw. mit Gasmotor gefahren. Das große Umbauprogramm fällt in die fünfziger Jahre. M 263 war der ehemalige Gasschlepper M 469 (Motorisierung 1958), M 299 der Hochdrucker 032 (Motorisierung 1956). Die Aufnahme zeigt die Ein-/Ausfahrt des Schleppbetriebshafens Minden und den MLK-Parallelhafen mit der Kanalbadeanstalt. ▪ Foto um 1960

M 83 auf Helling in der Mindener Staatswerft Ich hatte ja auch einen Schlepper nachher mit Düse. Und die sind ja im Manövrieren ganz schwer. Später hatte man die drehbaren Düsen, das ist diese nicht, das ist fest. So ein Ruder: Nun fahren sie mal so einen rum! Der schmeißt das ja alles am Ruder vorbei. Und dann vorne noch ganz tief runter – ganz schwer zu manövrieren so ein Boot. Aber der zog gut. ▪ Foto 1959

Schiffsführer H. Gerdes, Schleppamt Emden, 1994

Listenprobleme: Der kleine Motorschlepper M 332, 1908 als Dampfschlepper gebaut, wurde 1953 motorisiert mit dem Motor von DB 9, dessen Schiffskörper im selben Jahr verschrottet wurde. M 332 erhielt 1955 einen neuen Jastram-Motor. Das Foto datiert um 1960. – Die frühere Bezeichnung von M 332 war lt. BSB-Liste M 525, unter welcher Nummer in derselben Liste nochmals eine frühere Bezeichnung: M 325, angegeben wird. Unter 325 weist die BSB-Liste allerdings den 1928/29 bei den Howaldtswerken Kiel gebauten Schlepper aus; seine frühere Bezeichnung war H 125. Vermutlich wird diese ganz frühe Bezeichnung von der Liste nicht mehr berücksichtigt, denn unter 125 weist sie den 1920 auf der Schiffswerft Übigau gebauten Dampfschlepper aus, der zuerst in Duisburg, später in Braunschweig beheimatet war. Fazit: Die BSB-Liste enthält zuverlässige Angaben zur Technik der Fahrzeuge; Unstimmigkeiten ergeben sich im Hinblick auf Datierungen und Herleitungen. ▪ Foto um 1960

■ Die nächste Gruppe sind normale kleine Motorschlepper unter 200 PS mit den Ordnungszahlen 300 bis 399, von denen 20 Fahrzeuge vorhanden sind.

■ Dann kommt eine Schleppergruppe, die in den Jahren kurz vor dem Kriege und im Kriege selbst in ganz besonderer Pionierarbeit vom Schleppbetrieb entwickelt worden ist. Das sind die Gasschlepper mit der Ordnungszahl 400 bis 499. Diese Schlepper befinden sich heute restlos beim Schleppamt Minden zusammengefaßt für den Einsatz auf dem Mittellandkanal. Es sind dies besonders wirtschaftliche Schleppertyen, die seinerzeit auch aus dem Bestreben der Verwendung heimischer Treibstoffe heraus gebaut worden sind. Die Grundlage für ihre Entwicklung bildete damals der durch die Errichtung des Schwelwerkes Offleben neu anfallende Braunkohlen-Schwelkoks der Braunschweiger Braunkohlenbergwerke. In den letzten Jahren hat es sich allerdings als notwendig herausgestellt, hinsichtlich des Betriebsstoffes die Gasschlepper umzustellen auf ein Gemisch von Braunkohlen-Schwelkoks und Steinkohlenkoks. Der vom Schwelwerk Offleben gelieferte Schwelkoks hatte nämlich plötzlich eine andere Beschaffenheit gezeigt durch Änderung der in den Tagebauten gewonnenen Rohbraunkohle, wodurch der Schwelkoks außerordentlich paraffinreich wurde, so daß die Gasleitungen der Schlepper binnen kurzem immer wieder verstopft waren. Dieser unliebsame Paraffinanfall hatte zunächst zu einer schwierigen Betriebsbehinderung geführt. Durch die Einführung eines Gemisches aus Steinkohlenkoks und Braunkohlenschwelkoks ist es aber gelungen, diese Schwierigkeiten zu überwinden, so daß heute die Gasschlepper wieder völlig betriebssicher und stets einsatzfähig sind. Die Unterhaltung dieser 47 Gasschlepper, die auch wieder an sich eine recht komplizierte Maschinenanlage besitzen, ist bei der Maschinenbetriebsstelle des Schleppamt Minden an einer Stelle zusammengefaßt, so daß hier ebenfalls eine ausgesprochene Spezialisierung auf die Besonderheiten des Gasschleppertyps durchgeführt werden konnte.

Der Gaser M 404 am Eingang des Schleppbetriebshafens Minden, rechts die Bekohlungsanlagen für die Gaser und Hochdrucker, im Hintergrund/ Bildmitte die „Baracke“: das Schleppamt Minden ▪ Foto um 1960

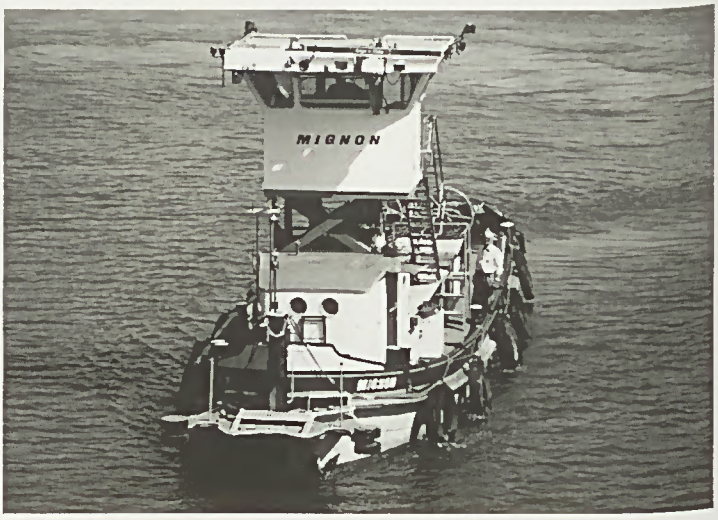
■ Als letzte Klasse besitzt der Bundesschleppbetrieb noch eine Reihe von Dieselbarkassen, 12 an der Zahl, die auf den Zweigkanälen und im reinen Bugsierbetrieb an den Schleusen eingesetzt werden.

Die auf der Boizenburger Werft gebaute Motorbarkasse erhielt lt. Liste 1956 einen MAN-Motor; sie war in Minden beheimatet, wurde für eine unbekannte Zeit nach Emden verlegt und kam dann nach Minden zurück, wo sie 1966 verkauft wurde. ▪ Foto um 1955

Daß der so'n schweren Kahn dahinter hat – normalerweise nicht. Normalerweise hat der die Seitenkanäle gefahren. Der hat ja nur 'n schwachen Motor drin gehabt.
Schiffsführer H. Gerdes, Schleppamt Emden, 1994

Die DB-Boote, die waren hauptsächlich eingesetzt von Haren nach der holländischen Grenze (gemeint ist der Haren-Rütenbrock-Kanal; Anmerkung von E.Sch.). Wurden diese Barkassen gegenüber den Dampfern überhaupt ernstgenommen? (Frage von E.Sch.) Nein, da hat man überhaupt keine Verbindung mit gehabt mit diese Boote. Aber diese Barkassen hatte man ja auch in Herne und die haben diese Kohlenschiffe von Herne nach Datteln gefahren und so was. Da brauchte man dann nicht so einen großen Schlepper für. Wurden denn diese Kohlenprähme nicht an einen vorbeifahrenden Schleppzug angehängt? (Frage von E.Sch.) Wohl wenn man Kohlen holte, bin ich auch schon mit gefahren. Von Duisburg. „Constantin“, da haben wir die Kohlen weggeholt. Zeche Constantin, direkt über den Rhein raus. Da wurden die Prähme gebunkert. Und dann hauptsächlich an die einzelnen Schleusen und die meisten nach Herne hin. Und dann Datteln. **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

Das sind die Berliner Boote. Die sind in Berlin gebaut worden. Und da stecken Panzermotoren drin. Da hat man noch gar nicht an die Bundeswehr gedacht. Da durfte keiner reparieren. Wenn die kaputt waren, da kamen die von Berlin und haben dat gemacht. Da wurden schon die Panzermotoren ausprobiert. Zwei Stück hatten wir davon. Da hat noch keiner von Bundeswehr geredet. Und oberhalb von Varloh, da hat man schon Schilder aufgebaut. Unter'm Wasser und über'm Wasser, alles für die Bundeswehranstriche. Da hat noch kein Mensch dran gedacht an die Bundeswehr. Da waren dann Schilder unter'm Wasser, mit Farbe wurden die bestrichen, und oberhalb vom Wasser. Und das waren alles Farben, die bei der Marine später gebraucht wurden. Da hat man dann gesagt, der ist gut und der ist schlecht; das konnte man ja genau kontrollieren. Versuchsstellen. Da wurde von Bundeswehr noch überhaupt nicht gesprochen. So weit arbeiteten die schon immer vor.
Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995



Ich vermute, daß die „Mignon" (Baujahr 1897) wohl der älteste, zur Zeit noch im vollen Einsatz befindliche Schlepper ist. Im Frühjahr 1994 habe ich das alte Steuerhaus (Baujahr 1941) durch ein neues Hubsteuerhaus ersetzt, um auch höhere Transporte durchführen zu können. Zur Zeit bin ich in Hamburg im Einsatz.

Schriftlich mitgeteilt von R. Landau, Hörstel, Juni 1995

Entladung des Kohlenprahms zur Versorgung der Schleppbetriebsstelle Minden. Weitere Typen von Nutzfahrzeugen beim BSB waren Motorboote und Barkassen, Wohn- und Werkstattprähme, Tankschiffe, Decks- und Bergeprähme.
▪ Foto: 1957

Kähne hatten wir ja auch, drei Kohlenkähne, die die Kohlen ranholten für die Dampfer. Einer fuhr nach Braunschweig, holte für die Gasschlepper Schwelkoks, Braunkohlenschwelkoks. Und die anderen beiden Kähne, die fuhren nach dem Ruhrgebiet. Und da mußten wir als Schiffsjungen auch drauf unsere Zeit. Das war schon 'ne Umstellung! Da hatten wir vorne in der Piek, im Packraum, eine Leiter. Und da unten war einfach ein Brett mit 'nem Loch und da stand der Eimer drunter. Da wurde dann Wasser reingemacht, daß das nicht klebte. Dann schwamm dieser Köttel da drin und dann (den Eimer) mit 'nem langen Strick nach oben (an Deck gezogen), dann hast' ihn ausgekippt und 'nen frischen Eimer wieder hingestellt, daß du nicht zwei mal runter brauchtest. – Die ganzen Kajüten auf den Gasschleppern, das waren ja Neubauten, das war eine Ehre, wenn man einen neuen Schlepper von Berlin, von Walsum oder von Dresden –. Das war schon modern. Dann waren da so einige Schlepper zwischen, wie zum Beispiel 442 und 440, die waren so pinobel, die hatten schon Teppiche drin und Linoleum, und so was kannten wir zu Hause gar nicht. Die Zeit, 1943, da haben wir in einem alten Haus gewohnt mit Strohdach sozusagen.

Schiffsführer K. Beßler und F. Koller, Schleppamt Minden, 1995

Das gesamte Personal des Bundesschleppbetriebes beträgt z.Zt. 1264 Köpfe. Die Aufteilung des heute das ganze Gebiet der künstlichen Wasserstraßen zwischen Rhein, Nordsee und Elbe umfassenden Bereichs des Bundesschleppbetriebes auf die drei Schleppämter ist nunmehr eine so klare, das jedes Amt einen für sich eine betriebliche und wirtschaftliche Einheit bildenden Bezirk umfaßt. Das Schleppamt Duisburg liegt im wirtschaftlichen Brennpunkt des westdeutschen Kanalverkehrs, nämlich im Ruhrgebiet. Heute wie immer ist dieser Bereich der Ausgangspunkt des größten Teils des Verkehrs der westdeutschen Wasserstraßen. Auf einem großen Teil der zum Bezirk des Schleppamts Duisburg gehörenden Kanäle herrscht nicht der Streckenbetrieb, sondern der Bugsierbetrieb zwischen den vielen Zechen- und Werkshäfen vor. Verhältnismäßig dicht gedrängt liegen daher auch beim Schleppamt Duisburg die Schleppbetriebs- und Hebestellen. Demgegenüber ist das Schleppamt Minden das Amt des großen Langstreckenverkehrs auf dem schleusenarmen Mittellandkanal. Das Schlepppamt Minden ist nach dem Kriege, nachdem zu Kriegsende das Dienstgebäude des Schleppamts Hannover durch Fliegerschaden völlig vernichtet worden war, nach Minden verlegt worden, wo es eigentlich von Anfang an schon immer hingehört hätte, denn in Minden befindet sich der große Schleppbetriebshafen mit den Ausbesserungswerkstätten und den Bebunkerungsanlagen und im Raume Minden und Schaumburg-Lippe sind auch ganz überwiegend die Besatzungen der Schlepper des Mittellandkanals beheimatet. In Minden ist auch die Kreuzung des Kanalverkehrs mit der Weserschiffahrt, so daß auch aus diesem Grunde Minden der gegebene Ort für den Sitz des Schleppamtes ist, wie im Ruhrgebiet Duisburg, wo die ständige Verbindung zur Rheinschiffahrt am besten gewährleistet ist. Das dritte Schleppamt liegt in Emden, dort, wo das große Einfallstor des Massengutes der westdeutschen Kanäle, nämlich des Erzes von der See her, sich befindet. Eine Besonderheit des Schleppamts Emden ist der Betrieb auf einer der Ebbe und Flut unterliegenden Seewasserstraße, nämlich der Ems zwischen Emden und Papenburg und einem kanalisierten Fluß, nämlich der Ems zwischen Papenburg und Gleesen mit seinen besonderen technischen und nautischen Anforderungen an die Betriebsführung.

Die in den drei Schleppamtsbezirken so verschieden liegenden Betriebsaufgaben haben es mit sich gebracht, daß jedem dieser Ämter eine bestimmte Art von Schleppern zugeteilt worden ist, die für die besonderen Aufgaben wirtschaftlich, nautisch und betriebsmäßig am geeignetsten ist. Das Schleppamt Minden hat fast nur neu im Kriege gebaute und für den Langstreckendienst besonders geeignete Schlepper. Es sind dies sämtliche Gasschlepper und der größte Teil der Hochdruckschlepper, die beide ihrem technischen Aufbau nach für den Langstreckenbetrieb ohne Schleusenunterbrechungen und ohne viel Bugsierarbeit, wie sie der Mittellandkanal mit seinen nur zwei Schleusenanlagen in besonders idealer Weise bietet, geeignet sind.

Das Schleppamt Duisburg verfügt fast über die Gesamtzahl der Dieselschlepper. Es mag zunächst seltsam erscheinen, daß gerade dieses Amt, das doch eigentlich auf der Kohle sitzt und an den Zechen des Ruhrgebietes entlang seinen Betrieb durchführt, im wesentlichen Dieselschlepper in Betrieb hat. Aber gerade der Betrieb auf den schleusenreichen Kanälen, wie dem Rhein-Herne-Kanal und Wesel-Datteln-Kanal hat es mit sich gebracht, daß hierfür der Dieselschlepper technisch die geeignetste Betriebsart ist. Der Rhein-Herne-Kanal stellt eigentlich nur einen großen Hafen dar und es gibt wohl keinen Schleppzug, der in seiner ursprünglichen Zusammensetzung von Schleuse VII bis zum Rhein oder umgekehrt durchgeführt wird, sondern auf seiner Fahrt unterwegs wechselt er mehrfach seine Zusammensetzung an den vielen Zechenhäfen. Der Schleppbetrieb auf dem Rhein-Herne-Kanal ist daher eigentlich nur ein großer Bugsierbetrieb, für den der Dieselmotor mit seiner leichten Anpassungsfähigkeit an schwankenden Betriebseinsatz und veränderliche Belastung besondere Vorzüge besitzt. Außerdem ist aber auch noch von der menschlichen Seite her gesehen dem Dieselbetrieb hier ein besonderer Vorzug zu eigen, denn während sonst die Besatzungen der Schlepper des Bundesschleppbetriebes aus Gegenden alter, historisch gewachsener Schifferbevölkerung stammen und auf den Schleppern wohnen und dort während ihrer wochenlangen Reisen ein Zuhause haben, hat es die Entwicklung auf dem Rhein-Herne-Kanal mit sich gebracht, daß die Besatzungen dieser Schlepper im wesentlichen aus dem Ruhrgebiet selbst stammen und, soweit sie nicht als Wachen an Bord notwendig sind, sich nachts außerhalb der Fahrzeuge bei ihren Familien aufhalten. Die morgens bei den Schleppern wieder eintreffenden Besatzungen müssen daher diese Schlepper in sehr kurzer Zeit in Betrieb nehmen, was für eine Diesel-Motor-Anlage ganz einfach gegeben ist, bei einer Dampfanlage aber gewisse technische Schwierigkeiten mit sich bringt, die sich für die Lebensdauer der Kesselanlagen sehr ungünstig auswirken. Von den Mietschleppern beschäftigt das Schleppamt Duisburg außerdem diejenigen Mietschlepper, die dank ihrer starken Maschinenanlage und ihrer Leistung für die schleusenarme Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals zwischen Bergeshövede und Herne besonders geeignet sind.

Das Schleppamt Emden besitzt für seinen Betrieb die leichten Dampfschlepper und diejenigen Mietschlepper, die ihrer Stärke nach seit alters her auf der schleusenreichen Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals üblich waren. Die zahlreichen Schleusen dieser Nordstrecke sind nur 165 m lang. Es kann also immer nur jeweils ein Schleppzug mit zwei Anhängen auf dieser Strecke eingesetzt werden. Das bedeutet, daß auf dieser Strecke im allgemeinen nur Schlepper geringerer PS-Stärke wirtschaftlich verwendungsfähig sind. Trotzdem hat der Schleppbetrieb auch auf dieser Strecke eine Reihe neugebauter, besonders starker Schlepper eingesetzt, die sogenannten Ems-Eisbrecher. Sie sind einmal vorgesehen für den Fall eines Hochwassers auf der Ems, denn so friedlich dieser typische Flachlandfluß im normalen Jahresablauf dahinfließt, so kann er zu Zeiten des Hochwassers doch erhebliche Strömungen aufweisen, zum anderen sind diese Schlepper so stark gebaut, daß sie z.Zt. des Eisaufbruches auch gegen stärkere Eisversetzungen auf der

Der Schiffskörper von M 81 im Unterwasserbereich: Gut vorstellbar angesichts des in der Mitte heruntergezogenen Rumpfs werden die harten Belastungen beim Brechen von dickerem Eis für das Schiff und die Besatzung (Stoß- und Lärmentwicklung); im Bildmittelgrund links ist die Dieselbarkasse DB 7 zu erkennen. ▪ Foto um 1960

kanalisierten Ems eingesetzt werden können. Für den Eisaufbruch auf den Kanalstrecken hat der Schleppbetrieb Eisbrecher besonderer Art entwickelt, denn stets hat er es als seine Aufgabe angesehen, in allen Fragen der technischen Entwicklung der Schlepper vorbildlich und anregend zu wirken. Die von ihm entwickelten Kanaleisbrecher haben ein besonders geformtes Unterwasserschiff, das es gestattet, auf dem Kanal auch Eis erheblicher Stärke zu brechen, wenn links und rechts am Ufer Kähne im Eis festliegen. Diese Eisbrecher üben nämlich keinerlei seitlichen Druck wie Eisbrecher normaler Bauart aus, sondern das gebrochene Eis wird unterhalb des Rumpfes des Schleppers unschädlich nach achtern geführt.

Text ohne Verfasserangabe in: Die Rheinschiffahrt. 1953. S. 249 f.

An den Eingangsstellen zu dem westdeutschen Kanalsystem und an Stellen, in deren Nähe sich viele Häfen befinden, sowie an Punkten, an denen ein Schlepperwechsel stattfindet, liegen die Schleppbetriebsstellen, welche die Anmeldungen von Kähnen entgegennehmen und den Einsatz der Schlepper und die Zusammenstellung der Schleppzüge disponieren.

Ein zum Abtransport fertig be- oder entladener oder ein von außen in den Bereich des BSB einlaufender Kahn wird telefonisch oder auch durch den Kahnschiffer persönlich, z.T. auch durch die Hafenverwaltungen bei der nächstgelegenen Schleppbetriebs- oder Meldestelle angemeldet. Dort wird er mit der Uhrzeit der Anmeldung in einem Schleppregister erfaßt; diese Eintragung soll sicherstellen, daß der gemeldete Kahn in zeitgerechter Reihenfolge abgeschleppt wird. Kähne, die unterwegs auf den einzelnen Schleppstrecken als schleppbereit gemeldet sind, müssen von vorbeikommenden Schleppzügen mitgenommen werden. So werden z.B. die von Dortmund kommenden Kähne, nachdem sie bei der Schleppbetriebsstelle Dortmund angemeldet worden sind, von dieser weiter an die Schleppbetriebsstelle Herne gemeldet, die dann einen entsprechenden kleineren Schleppzug in Herne abfertigt, der unterwegs beim Hebewerk Henrichenburg die Kähne von Dortmund mitnehmen kann.

Reichsschleppbetrieb
Wasserstraßen-Schleppamt

Schleppauftrag
für reichseigene Schlepper

Von Schleuse / Hafen ..... abzufahren am ..... den ..... 194 .. um ..... Uhr

Schiff	Schiffer	Tragf. t	Ladung t	Güterart	zu schleppen von km	zu schleppen bis km	zu schleppen Entf. in km	der Fahrt *) Anfang Datum	Anfang Uhr	Ende Datum	Ende Uhr	Reihenfolge im Schleppzug	Bemerkungen
zusammen													

*) durch den Schiffsführer auszufüllen

Ausgehändigt dem Führer des Schleppers ..... am ..... 194 .. um .....

Staatliche Kähne sind rot zu unterstreichen.

Betriebsstelle .....

Name .....

RSB. D II/4 (Schleppauftrag für reichseigene Schlepper) r 4529

Wenden!

Altes Formular für einen Schleppauftrag (vor 1949)

Der Hund hieß „Heiko".

Maschinist K.-H. Wetter,
Schleppamt Minden, 1995

Der Hund, Typ „Heidewachtel" (K.-H. Wetter), Eigentum eines Angestellten der Betriebsstelle Bergeshövede, brachte den Schleppauftrag an Bord! ▪ Foto 1954

Alle Schleppbetriebs- und Meldestellen stehen telefonisch im Selbstwählverkehr auf dem wasserstraßeneigenen Telefonnetz, an dem der Bundesschleppbetrieb (als Teil der Wasserstraßenverwaltung) teilhat, miteinander in Verbindung, so daß ein reibungsloser Betriebsablauf ermöglicht wird. Zum Beispiel kann ein Schleppzug, der morgens um sechs Uhr in Herne abgeht, sofort telefonisch der Schleppbetriebsstelle Bergeshövede mit der Anzahl der Kähne und deren Bestimmungsorten gemeldet werden; diese weiß somit schon eineinhalb bis zwei Tage vorher, auf welche Anzahl von weiterzuschleppenden Kähnen sie vorbereitet sein muß und in welcher Weise die bei ihr aus den Richtungen Emden oder Minden mit Anhang einlaufenden Schlepper am besten für den Weitertransport einzuteilen sind, ohne daß Liegezeiten für die Kähne oder Leerlauf für die Schlepper entstehen.

Da sich alle Schleppbetriebs- und Meldestellen gegenseitig unterrichten und sich in der Regel bereits ein bis zwei Tage vorher auf die jeweiligen betrieblichen Anforderungen einstellen können, ist die Voraussetzung für eine reibungslose Abwicklung des Betriebs im gesamten Bereich der westdeutschen Kanäle bei gleichzeitig möglichst wirtschaftlicher Ausnutzung der vorhandenen Schleppkraft gegeben. Wenn die Schleppbetriebsstellen in ihrem örtlichen Bereich alle Dispositionsmöglichkeiten erschöpft haben oder betriebliche Maßnahmen für größere Bereiche zu treffen sind, werden die Schleppämter und ggf. die Hauptverwaltung des Bundesschleppbetriebs eingeschaltet, die ohnehin an jedem Morgen einen ausführlichen telefonischen Bericht der drei Schleppämter über die Betriebslage erhält und somit jederzeit eingreifen kann.

Auszug aus: Gutachten über die Lage und die Aussichten des BSB vom 15.12.1961 durch die Deutsche Treuhand AG. (StaMs, BSB Nr. 1435, Text 25, 26, 27)

Aus den Revieren: Duisburg, Emden, Minden

Der nächste Abschnitt mit Erinnerungen von Monopolern bedarf einer kleinen Vorbemerkung. Über die einzelnen Schleppreviere hatte schon Machtens in seinem Bericht über die nautische Organisation des Schleppbetriebs geschrieben (s. Abschnitt 1.2). Er konzentrierte sich auf die Kanalstreckenverhältnisse in den drei Schleppamtsbezirken Duisburg (D), Emden (E) und Minden (M).

Einen weiteren Aspekt der einzelnen Reviere enthält der Bericht über die Flotte des Bundesschleppbetriebs (s. Abschnitt 1.4). Hier werden bestimmte Schleppertypen den Besonderheiten von Kanalstrekken und dem Verkehrsaufkommen in den Revieren zugeordnet. Im folgenden sollen diese geographisch und technisch akzentuierten Revierbegriffe um sozialgeschichtliche Aspekte erweitert werden.

Mehrfach fiel mir auf, daß einzelne, von ihrer Herkunft geprägte Gruppen als repräsentativ für das gesamte Schleppamt angesehen wurden. Darauf soll sich unser weiteres Interesse richten. Dementsprechend wurden die folgenden Texte zusammengestellt. Wie unterschieden sich hinsichtlich solcher typischen Einstellungen die Fahrreviere voneinander? Wie sah man „die Anderen"? Redensarten verraten einiges davon. Was hatte es mit den „Henkelmannschiffern" auf sich, was mit den „Geradeausschiffern"? Warum waren die Ostfriesen „anders"? Erste Antworten geben die folgenden Texte.

Dem Bedürfnis nach Unterscheidung diente die Typenbildung ebenso wie die erste Identifizierung der jeweils anderen. In ihr kamen gleichermaßen traditionelle Überlieferungen und zeitgeschichtliche Erfahrungen und Einstellungen zum Ausdruck. Das Beispiel „Pieck und Grotewohl" macht dabei deutlich, daß es hier nicht um „Wesensforschung" geht. Im Hintergrund dieser Auswahl steht das Interesse an Begründungszusammenhängen für das Sprechen, Verhalten und Handeln der Beteiligten. – Weitere Erinnerungen zum Thema „DDR-Erfahrungen", einem der „stillen" Themen, die die Kapitel durchziehen, stehen am Schluß dieses Kapitels und in den ersten beiden Abschnitten von Kapitel drei.

Die Schleppamtsbezirke D, E und M waren zunächst nichts anderes als pragmatisch organisierte Verwaltungsräume. In ihnen jedoch und zwischen ihnen organisierten sich lebensweltlich-alltäglich die sozialen Beziehungen der Arbeiter, Angestellten und Beamten. Hier formte sich ihre Sprache. Neben weiteren Fakten zum Betrieb soll davon in diesem Abschnitt die Rede sein. Die kollegialen bzw. sozialen Beziehungen sind ebenfalls ein Thema in fast allen Kapiteln des Buchs.

Eckhard Schinkel

Das war seinerzeit immer so, es hieß von Münster aus immer, das Personal bei den Ämtern ist unterschiedlich. Das schwierigste Personal sitzt in Duisburg, das zweitschwierigste sitzt in Emden und das dritte in Minden. Die Duisburger waren wohl kompliziert, dann die Emder, und die Mindener waren wohl ein bißchen gelassener. Die Emder waren stur. Ich persönlich habe diese Erfahrungen nicht gemacht. Ich bin selbst einmal als büroleitender Beamter beim Schleppamt Duisburg eingesetzt gewesen und habe die von einem Kollegen gemachten Erfahrungen nicht bestätigt gefunden.

Angestellter H. Borgmann, Bundesschleppbetrieb – Hauptverwaltung in Münster, 1995

Henkelmänner ■ Die Henkelmänner vom Rhein-Herne-Kanal waren ja meist zwischen den Schleusen tätig. Sie schliefen und kochten kaum an Bord. Sie brachten morgens ihren Eßtopf – Henkelmann mit an Bord und am Abend gingen sie wieder nach Hause. Daher der Name Henkelmänner. **Schiffsführer F. Kleinert, Schleppamt Emden, 1991-95**

Schleppzug auf der „Kumpelriviera" (RHK) bei Oberhausen in Richtung Herne ▪ Foto um 1955

Schleppamt Duisburg ■ Am Schleppamt Duisburg selbst durften wir nachts nicht liegen. Da haben sie nur einen Steiger gehabt. Da sind wir oft hingefahren, wenn wir was zu erledigen hatten. Die Lohnrechnungen und Geld konnten wir da holen. An der Betriebsstelle und Hebestelle in der Ruhrmündung, da haben die Boote immer Feierabend gemacht. – Da war ein Ponton als Steiger, da haben wir abends gelegen. – Die Partikuliere, die lagen an der Schifferbörse, das waren die einzelnen Firmen. – Die lagen in Ruhrort. – Uns haben sie da als Behördenfahrzeuge in die Ruhrmündung gelegt, das war zu Fuß eine halbe Stunde bis zur Stadt. **Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994**

Schleppzug zu Tal (Richtung Duisburg) in der Südschleuse Oberhausen (RHK). Neben dem leichten Dampfschlepper D 105 liegt ein Bereisungsboot der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung ▪ Foto: 12.7.1949

D 310 bugsiert vor Schleuse Oberhausen (RHK). Der Schlepper aus dem Jahr 1937 hatte keine traditionelle Schiffsschraube, sondern einen sogenannten Voith-Schneider-Antrieb. Dieser Antrieb hatte jedoch eine derart ungünstige Position unter dem Schlepper, daß er seine optimale Schleppkraft nur im Rückwärtsgang entwickelte. ▪ Foto um 1955

Bekohlungsanlage für die Monopolschlepper an der Maschinenbetriebsstelle Herne im Oberwasser der Schleuse Herne-Ost (DEK) ▪ Foto um 1952

Fahren auf dem Rhein ■ Wir sind auch auf dem Rhein gefahren. Wir haben Hafendienst gemacht, mit dem Schlepper 131. Bei kleinem Wasser mußten die kleinen Boote immer raus. Da war nur soviel Wasser, daß wir im Kies rumgewühlt haben, so wenig Wasser war das – schwierig war die Ausfahrt aus der Hafenmündung bei starker Strömung. Die hat alles weggedrückt. – Wenn die aus der Ruhrmündung heraus und zu Berg fuhren, dann mußten die natürlich aufdrehen gegen den Rheinstrom, weil der runterging. Wenn sie jetzt das Schiff quer im Rhein hatten, und der Kahn war beladen, dann trieb der ab. Dann mußtest du natürlich mit ausgelegter Maschine fahren, daß man den gestreckt kriegte und da ging es mit „volle Kraft" zu Berg. Dann haben sie die Kähne bis zur Kupferhütte gebracht und dort hingelegt und von dort die anderen Kähne aufgenommen. Und aus der Ruhrmündung in Richtung Holland sind wir bis zur Eisenbahnbrücke Baerl gefahren, in der Höhe, wo jetzt die Autobahnbrücke nach Kamp-Lintford geht. Ein Stück weiter kann man die Eisenbahnbrücke noch sehen. Bis dahin haben wir die Kähne gebracht, haben sie dann aufdrehen müssen, weil die immer mit dem Kopp gegen den Strom liegen mußten beim Ankern. – Das war schlimm, das Aufdrehen – das war auch kritisch. – Wenn wir von draußen auf Strom Kähne aufgenommen haben und bei starker Strömung in die Ruhrmündung reinfuhren, zur Ruhrschleuse, dann mußten wir mit voller Kraft fahren! Sonst trieben wir runter, auf den Böschungskopf zu. Und der Druck hielt die Schiffe dann auf der Böschung fest. Wir hatten ja keine starken Boote gehabt. Dann ist der ziemlich hoch angefahren, hat gedreht und hat die Strömung mit einkalkuliert und dann ging das. Aber das waren meistens die gleichen, die da gefahren haben. Das waren alte Fuhrleute. Da kam auch so schnell keiner hin. Das war die Elite. – Ja, also so haben sie sich auch gefühlt. Die kriegten auch extra eine Zulage, die Rhein-Zulage. – Pro Kahn kriegten wir 25 Pfennig. Je mehr Kähne reinkamen, je mehr Geld. – Die Schiffsführer, die da auf die Boote kamen, hatten vorher jahrelang da als Bootsmann gefahren. Die kriegten dann die Hafenboote. Da haben sie also immer ausgesuchte Leute genommen. Das war auch so eine Art Vorzeigetruppe. – Da mußtest du schon Routine haben, wenn du da bugsieren willst. – Da waren auch meistens die Leute aus Ruhrort, die waren da groß geworden.

Das Bereisungsboot „Werse" stand dem Schleppbetriebsinspektor des Schleppamts Duisburg für seine Kontrollen des Streckenbetriebs zwischen Duisburg und Dortmund, zwischen Wesel, Hamm und Bergeshövede zur Verfügung. Hier liegt es an der Schleppbetriebsstelle Herne (DEK; Oberwasser Schleuse Herne-Ost). Im Hintergrund liegt das Tankboot „Hagen" (Baujahr 1914). ▪ Foto um 1950

Ich bin auf dem Rhein in Wesel gefahren. Da war es ebenso wie in Duisburg. – Da hatten wir den 306. Da war nur ein Boot. – Ja, aber der mußte meist noch Zuspann haben, weil zuviel Strom draußen war. Dann wollte er noch ein Boot dabei haben. (Gemeint ist hier die Mündung des Wesel-Datteln-Kanals in den Rhein bei Wesel; E.Sch.) – Wenn Hochwasser war, dann waren immer zwei Boote da. – Die Kähne kriegte der gar nicht alleine raus. – Das war aber auch so in Wesel gewesen, wenn der 306 weg war, daß der unterwegs war und hatte Kähne reinzuholen, dann mußten die Streckenboote auch rausfahren. – Wenn ich in Friedrichsfeld ankam, ich sag: Ist Feierabend? – Nix, sagt er, du machst Überstunden. Ich sag, ist doch nichts. Sagt er, du mußt noch einen mit rausbringen. Die Stunden gingen durch. – Die sind nicht mit Vorspann gefahren, der eine kam auf Seite bei dem Schiff – einer war auf Seite und einer vorne vor Kopf. – Wie die Verständigung lief? Das ging doch automatisch. Ein bißchen an der Hupe oder an der Glocke und dann „volle Pulle" gegeben. Das sieht man ja selber. – Die brauchten sich nur angucken, dann wußten sie schon; das waren doch Fachleute, die wußten doch, wie sie sich verhalten mußten. **Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994**

Aufbockanlage für Schlepper der Betriebsstelle Friedrichsfeld (WDK). Am Schlepper D 543 wird die Schraube von einem Draht befreit. Eine gleiche Anlage befand sich an der Schleuse I in Duisburg (RHK). ▪ Foto von 1952

Vom Rhein gekommen: Schlepper D 6 mit zwei Leerkähnen im Anhang im Unterwasser der Schleuse Friedrichsfeld (WDK) wartet auf das Signal zur Einfahrt in die Schleusenkammer. ▪ Foto um 1955

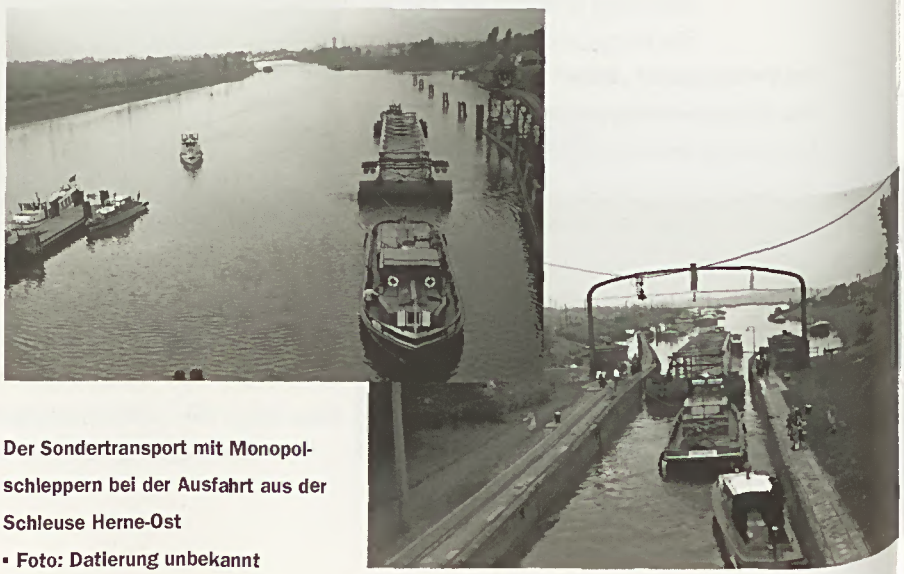
Der Motorschlepper D 212, ein umgebauter Gaser, verläßt den unteren Vorhafen des Schiffshebewerks Henrichenburg (DEK) in Richtung Norden.
▪ Foto: Datierung unbekannt

■ Sind Sie mal durch's Hebewerk Henrichenburg gefahren? (Frage von E.Sch.) Ja, öfter, wenn ich die Dortmunder Strecke fahren mußte. Da bin ich öfter gefahren.

War dieses Schiffshebewerk eigentlich irgendwie ein besonderer Eindruck? (Frage von E.Sch.) Ja, für uns nicht. War ja eine schöne Sache. Aber viele Selbstmörder waren da. Vor dem Krieg haben da ein oder zwei Mann im Kanal getrieben. Wir haben öfters da welche aufgefischt. Das Hebewerk war dafür bekannt. Warum, das weiß ich nicht.

Diese Schachtschleuse, da in Henrichenburg, die war nicht gut. Das war ja ziemlich hoch gemauert, da. Was soll ich sagen? Das war ja nicht gefährlich, aber sah so gefährlich aus. Oben nur ein kleines Loch und man lag da ganz unten. Man konnte auch gar nicht hochklettern, da. Also da bin ich nicht gerne – also da sind wir ja auch öfter durchgekommen, aber das war nicht schön.

Ein Kahnschiffer hat mir mal erzählt, daß das Wasser beim Schleusen sehr unruhig in die Schleusenkammer hineinschoß. (Anm. von E.Sch.) Ja, das soll wohl möglich sein, aber mit so einem Schlepper merkt man das dann nicht, weil der ja nicht so groß ist. Aber so ein Kahn, ja, da können schon die Drähte fliegen! Ja, da ist ja das Schleusenpersonal. Das ist wie auf dem Schlepper, einige sind gut und einige nicht. **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**



Transport eines Brückengurtes auf dem Wasserweg: Ein Sondertransport mit D 293 im Vorspann und D 310 als Bugsierhilfe hinten bei der Zufahrt auf die Nordschleuse Herne-Ost (RHK) in Richtung Dortmund-Ems-Kanal
▪ Foto: Datierung unbekannt

Der Sondertransport mit Monopolschleppern bei der Ausfahrt aus der Schleuse Herne-Ost
▪ Foto: Datierung unbekannt

■ Das war schlimm mit den Sendenern. Ich war bei K. K., wir hatten uns täglich in der Wolle. Der ist doch nicht an Senden vorbeigefahren! – Der K., der hat Mittagsschlaf gehalten. Da konnte kommen, was wollte. Der Bootsmann mußte alleine fahren. Wenn Mittag war, dann zog der sich richtig aus. Da war ich als Heizer an Bord und dann sagte der Bootsmann, halt mal das Ruder fest. Ich sag, du bist bekloppt, entweder heizen oder.... das geht doch nicht. Der Maschinist am Pennen, der Schiffsführer am Pennen und wir mit zwei Mann da dran. Ja, sagte der, warte mal. Dann ist der runter, wir hatten damals noch Kohleofen, hat die Platte richtig glühend gemacht und hat dann eine ganze Dose Pfeffer da drauf. Alle Bullaugen natürlich zu und dann hat er sich wieder ins Steuerhaus gesetzt. (Die drei Monopoler lachen. E.Sch.) Auf einmal kam der K.: Verdammt noch mal, der Dampfer brennt! Und er hat gehustet wie verrückt. Das stinkt unheimlich. Das verbrennt doch sofort und gibt einen Qualm! – Pfefferqualm. Aber der ließ sich nicht davon abbringen. Wenn der sein Mittag gegessen hat, da konnte sein was wollte, ab ging er, pennen. **Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994**

■ Welche Verständigungmöglichkeiten gab es ohne Funk? (Frage von E.Sch.) – Vom Schlepper aus gab es Signale. – Und von den Kähnen nach vorne zum Schleppboot? (Frage von E.Sch.) – Gerufen oder mit der Glocke. Oder auch auf den Schleppdraht gehauen. Das war ja noch das beste. Das merkte man sofort. – Und fieren. Dann schlug der Schlepphaken. Das haben sie auch gemacht. Dann wußten wir Bescheid. – Dann muß der aber am pennen gewesen sein, der Alte vorne. – Da hast du aber jeden mit wachgekriegt. – Das war aber laut, wenn einer so auf'm Draht gekloppt hat! – Ich hab immer gesagt, bei mir spielt die Musik hinten genauso wie vorne. Mehr nach hinten gucken wie nach vorne. – Das Schlimme waren ja die Engfahrtstellen wie bei Lüdinghausen. Und weiter rauf. Wenn die Züge sich begegneten, dann saugten die sich an. Oder bei Senden im Düker. Was haben wir da schon geackert. Senden, das war bekannt. Der war so eng und da sind sie zusammengerasselt. Der lag genau in einer Kurve. Und dann sind die Kähne aus dem Ruder gelaufen, Kopp in die Böschung und wenn Sie dann so'n 67 m, 80 m-Kahn in der Böschung drin haben, das kann ich Ihnen aber sagen, dann kommt Schweiß auf. Dann zurück, einen kurzen Draht genommen, den Schlepper quer und dann alles was drin war. Zwei bis drei Stunden – ach, halbe Tage haben wir da festgehangen. Übrigens, das beschreibt der Meyering auch in seinem Bericht. (Siehe den Beitrag 2.1 in diesem Buch.) Er beschreibt, daß er den Schiffsjungen mit dem Fahrrad zurückschickt, um die Nachkommenden zu wahrschauen. Das mag der Meyering gemacht haben, das will ich nicht in Abrede stellen. Aber einem Schiffsführer ist das im Traum nicht eingefallen. Der andere hat das ja hinten gesehen, was los war. **Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994**

Nikolausfahrt von D 14 auf dem Dattelner Meer (DEK), hier in Zufahrt auf die Schleuse Datteln (WDK) ▪ Foto um 1955

Die Glocke mußte man ja haben im Nebel, wenn Nebel war, dann hat man damit gebimmelt. Auch mit der Dampfpfeife. Beides. Das war zusätzlich eine Sicherheit. Das sind wohl alles Vorschriften.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

■ Die schlimmsten Kähne, die wir schleppen mußten, das war der „Hunold 1" und „Hunold 2" und der „Deutschland". Das waren Elb- bzw. Oder-Schiffe. Wenn wir die auf dem Haken hatten: 2 1/2 km/h, mehr liefen wir damit nicht. Da konnte man ziehen, wie man wollte. Wir nannten sie die Tausenddecker wegen ihrer Lukenabdeckung. Da habe ich mal Krach gehabt, nach dem Krieg. Da habe ich gesagt zu denen: Pieck und Grotewohl hinten dran. Da habe ich von Münster einen auf den Deckel bekommen, und frag nicht wie. Die haben sich beschwert, weil ich gesagt hab', Pieck und Grotewohl hinten dran. (Wilhem Pieck und Otto Grotewohl waren zwischen 1946 und 1954 Vorsitzende der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, SED, in der sowjetischen Besatzungszone. Grotewohl war erster Ministerpräsident der DDR, Pieck seit 1949 ihr erster Präsident. E.Sch.) Damals in Münster, der Oberbaurat Achard, der hat mich da einen reingetan. Der Panzergeneral A., so nannten wir den. Der wollte mich entlassen, weil ich das gesagt habe. – Wenn die Oder- und Elbkähne leer waren, wollten die nicht nach vorne, weil die Holzböden hatten, und dann wurd' dat alles undicht. Wenn wir nach Münster mußten, dann haben sie sich gewehrt. Wir mußten die mit zwei Drähten vorne um den Kopp, den Bug kurz nehmen; wir konnten ja nicht anders fahren, wenn Wind war, das war zu gefährlich. Dann fingen sie an mit Sägemehl. Dann haben sie mit Sägemehl und Schlacke die Ritzen gefüttert, damit der Holzboden wieder dicht wurde. Von dem Schraubenwasser fegte das alles raus.

Die hatten Schafe und Hühner an Bord und wollten nie in der Stadt liegen, z.B. Münster, nur davor, wo für die Ziegen und Schafe das Gras war. Über die Feiertage, z.B. Ostern, Pfingsten usw.! Wir wollten eine Liegestelle anfahren, wo wir eine Bahnstation kriegten. Außer Fahrrad war ja damals auch nichts. Da gab es oft Streit mit den Elbe-Oder-Schiffern. **Maschinist W. Roßburg, Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist, Schleppamt Duisburg, 1994**

■ Auf dem Dortmund-Ems-Kanal gab es bis zu acht, ja sogar neun Kähne im Schleppzug, hinter einem Schlepper. **Schiffsführer W. Hülsmann, Schleppamt Duisburg, 1994**

Protest des Schleusenpersonals

Das Schleusenpersonal auf westdeutschen Binnenwasserstraßen hat sich in letzter Zeit geweigert, Binnenschiffe aus der Zone, die die Spalterflagge mit Hammer und Zirkel zeigten, abzufertigen. Das teilte der nordrhein-westfälische Innenminister Dufhues mit. – Nach Angabe von Dufhues werden die Zonenbinnenschiffer von der SED unter Androhung von Geldstrafen gezwungen, die „Spalterflagge" in Westdeutschland zu zeigen.

Binnenschiffahrts-Nachrichten 1959. S. 676.

Schleppzugbegegnung auf dem Dortmund-Ems-Kanal bei Gelmer, nördlich von Münster. Gut zu erkennen als erster Anhang ist ein sogenannter Tausenddecker mit Hackebeil-Ruder, ein Schleppkahn von der Elbe. ▪ Foto um 1960

Harener ■ Die Harener kamen aus Haren, dem Ort an der Ems. Dort haben viele Binnenschiffe und auch Seeschiffe ihren Heimathafen. Somit auch viele Fahrensleute, die von hier kamen. Die Ostfriesen stellten schon immer einen großen Teil an Besatzungen in der Binnenschiffahrt sowie in der Schifferei und Seefahrt. **Schiffsführer F. Kleinert, Schleppamt Emden, 1991–1995**

Von der Verwaltungsangestellten E. Borgmann gestickter Tischwimpel mit BSB-Schild auf dem Emder Stadtwappen für ein Betriebsfest um 1950 im Schleppamt Emden

Geschwindigkeit Es hing davon ab, was man für Kähne hatte. Ob die gut gelaufen sind oder schwerläufige Dinger. Die Tausenddecker, haben wir gesagt, die liefen ja überhaupt nicht. Das waren ganz schlechte Schiffe.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

■ Gott schütze uns vor Sturm und Wind und Ostfriesen, die bei Monopol sind. – Ostfriesen und Chinesen, die waren stets dabeigewesen. Dort, wo die Ostfriesen hausen, laßt uns schnell vorübersausen. So'n Blödsinn, so schlecht waren die Kumpels gar nicht. Die waren in Ordnung, Mordskumpels waren die gewesen. Bloß mit ihrem Tee. Tee den ganzen Tag, wochenlang. Das fing schon morgens um halb sechs an mit dem Tee. Als Kaffeetrinker bei den Ostfriesen, mein Gott.

Flöße im Schlepp waren in den 50er Jahre zunehmend seltene Aufträge. Das Holz kam aus dem Oberweserraum auf der Weser nach Minden. Dort wurde das Floß mit der Besatzung von einem Mindener Monopolschlepper übernommen, nach Bergeshövede geschleppt und dort an einen Emder Schlepper zur Weiterfahrt übergeben. Auch Grubenholz für die Zechen im Ruhrgebiet, das von der Oberweser kam, wurde geflößt. ▪ Foto um 1955

Betriebsausflug des Schleppamts Emden auf dem Motorschlepper E 232, dahinter in der Schleuse der bevorrechtigte Schlepper „Lina" ▪ Foto: Juli/August 1959

Das war früher so gewesen, wenn wir auf dem Dortmund-Ems-Kanal und der Ems fuhren im Winter, rief der Schiffsführer auf einmal: Kommt mal rauf, da ist ein Mensch! Da haben wir manchmal drei, vier Tage nur den Schleusenwärter gesehen, sonst keinen.

Das erste Mal, wo wir einen Bootsmann bekamen von Ostfriesland, da machte der Linsensuppe und legt mir da einen Salzhering drauf. Ich sag', was soll das? Wer soll das essen? Sagt der: Erst essen, dann meckern. Ja, ja und hinterher haben wir geschrien, wenn wir keinen Salzhering kriegten. Das schmeckt tatsächlich gut. Und die Schlesier, die haben die Linsensuppe gekocht mit Rosinen. Da hab' ich auch gelacht. Der Kalle Maruschke, ich sag', spinnst Du eigentlich? Bei dem hast Du nur Schweinsfüße gekriegt, der hat hier in Herne, Horsthausen, beim Schlachter, nur immer Pfötchen geholt und Schweinsohren und Schweineschwänze, das hat er uns dann zu essen gegeben. – Die Emsländer z.B. gingen ja noch gegen die Harener. Die waren ja geizig. – Da war die Verpflegung nicht gut. Am besten haben die Ostfriesen gekocht. Die konnten das. Die meisten kamen aus Schifferfamilien, die kannten das. **Maschinist W. Roßburg, Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist, Schleppamt Duisburg, 1994**

Das Bereisungsboot „Stever" und der Dampfschlepper E 114 vor der Betriebsstelle des Schleppamts Emden im Hafen Emden eingefroren ▪ Foto: Datierung unbekannt

E 20 und E 128 beim Eisbrechen auf der Ems kurz vor der Weener Eisenbahnbrücke ▪ Foto: 26.2.1954

Mit Eishacke, Bootshaken und Stange wird eine Eisscholle aus der um einen Schlepper freigehackten Wasserrinne geborgen; danach wird sie senkrecht aufgestellt als Sichtmarke für die Wasserrinne.
▪ Foto: Datierung unbekannt

Der Schlepper wird von Eis freigemacht. Sonst drückt ja so ein Schiffskörper zusammen. Das muß man machen.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Die Fahrt eines Schleppzugs von Emden zu Berg ■ Nun will ich einen Schlepptag im Sommer von Emden aus schildern. Von der Schleppbetriebsstelle wurde der Schlepper abgerufen. Dort erhielt der Schiffsführer den Schleppschein. Der enthielt Daten über Namen der Schiffsführer, die Größe der Kähne, die Ladung und den Bestimmungsort. Mit diesem Schein ging der Schiffsführer zum Zoll und holte die Auslaufgenehmigung. Die Schiffsführer selber waren auch alle zollvereidigt. Jetzt gings ins Hafengebiet und der Schleppzug wurde aufgenommen. War wenig Betrieb, wurde durch die kleine Nesserlandschleuse gefahren. Waren viele Schleppzüge klar, ging es durch die große Seeschleuse. Paßten zur Zeit sieben bis acht Schleppzüge rein. Mit dem Strom aufwärts ging es dann Richtung Herbrum. Bis dorthin waren im Fahrwasser Flachstellen vorhanden, die nur bei einem bestimmten Wasserstand passierbar waren. Der Schiffsführer mußte dort schon gute Fahrwasserkenntnisse besitzen. Es wurde hart gefahren, keiner wollte gerne als letzter ankommen. Denn im Vorhafen wurde es eng. Wenn dann auch noch die Ems Hochwasser führte, herrschte vor der Einfahrt ein gewaltiger Querstrom. Auf der oberen Ems konnte bei Hochwasser solch starker Strom herrschen, daß die Schleppzüge an einigen Stellen Vorspann brauchten. Später, nach der Motorisierung, waren die Schlepper bedeutend stärker. **Schiffsführer F. Kleinert, Schleppamt Emden, 1991–95**

Ein Schleppzug nimmt Fahrt auf:
■ Nach dem Ladungsumschlag vom Seeschiff auf die auf Seite liegenden Binnenschiffe am Erzverladekai im Emder Hafen übernimmt der Motorschlepper E 223 zwei der beladenen Schleppkähne. ■ Im Hafenbereich bleiben die mit kurzem Draht geschleppten Kähne als kompakte Einheit auf Seite gekoppelt. ■ Nach Verlassen des Emder Hafens hat der Schleppzug das offene Fahrwasser, hier die Seewasserstraße Ems, erreicht. Während der Fahrt fiert der Bootsmann vom Kahn W.T.A.G. den Schleppdraht, bis der erste Schleppkahn auf einer Länge von etwa 60 bis 80 Metern hinter dem Schlepper hängt. Ein zweiter Mann hat den Draht zum Schleppkahn Fortuna gelöst und bringt ihn gerade zum Heck, um mit ihm dem Heckpoller zu belegen. Danach fiert der Bootsmann auf dem Kahn Fortuna den Draht ebenfalls bis auf etwa 80 Meter und belegt dann den Doppelpoller auf der Backbordseite. Jetzt liegt der Schleppzug in einer Linie. Der Bootsmann des Schleppers beobachtet die Manöver. ▪ Fotos um 1955

Auf der Ems war das Schleppseil auch bei Leerfahrt etwas länger, damit das Schraubenwasser den ersten Kahn im Anhang nicht zu sehr hemmte. Im Kanal wurden die unmittelbar dahinter gehängt. Dann immer auf Kreuztau, weil der Dampfer den ersten Schleppkahn ja steuern mußte. Der kann ja seinen Kahn nicht selbst steuern. Der hat nur das Hinterschiff gesteuert und den nächsten Kahn, der hinter ihm war. Die wurden alle immer ganz eng hintereinander gelegt. Da hat jeder nur das Hinterschiff gesteuert und mußte den anderen wieder mitsteuern. So wie der Dampfer das Vorderschiff des ersten Schleppkahns gesteuert hat. Wir haben wohl sieben, acht Kähne dahinter gehabt. Nach Minden hin zum Beispiel. Aber die wurden alle kurzgehalten. Wenn dann mal was war, einer auffuhr, dann hat man gleich ein Reibholz dazwischengehalten. Es gingen auch viele bei, die machten da noch Bäume zwischen, daß sie nicht auflaufen konnten in Schleusen und so. (Gemeint sind starre Verbindungen zum Beispiel mit Hilfe von Bundstaken; E.Sch.) Aber beim In-die-Schleuse-Fahren sind wir (als Schlepper) dafür verantwortlich, wenn der (erste Schleppkahn) irgendwo aneckte.

Schiffsführer H. Gerdes, Schleppamt Emden, 1994

■ Bergeshövede, das ist die schönste Ecke hier von den ganzen Kanälen. Die Emdener Schlepper lagen vorwiegend auf der rechten Seite, weil man da einkaufen konnte. **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

E 109 am Kanaldreieck Bergeshövede. Im Hintergrund am rechten Bildrand ist die Schleppbetriebsstelle Bergeshövede zu erkennen.
• Foto: September/Oktober 1958

Der Mittellandkanal ■ Der Mittellandkanal hat auf seinen 200 km Länge keine Schleuse. Es geht immer geradeaus, daher der Name „Geradeausschiffer". Die Leute kamen meist aus dem Bückeburgischen. Waren früher auch viel in der Heringsfischerei tätig.
Schiffsführer F. Kleinert, Schleppamt Emden, 1991-1995

Die Verwaltungsangestellte Waltraud Heine, seit 1952 Frau Wetter, im Eingang der Baracke: Sitz des Schleppamts Minden seit 1946 ▪ Foto: 1950

Das Werkstattpersonal der Maschinenbetriebsstelle Minden ▪ Foto um 1959

Das Verwaltungspersonal des Schleppamts Minden vor dem „Amtsgebäude" ▪ Foto: 1955

■ '58 wurde das Schleppamt Emden und Duisburg immer weniger; Emder Hafen hatte nicht mehr viel zu tun und im Mittellandkanal war viel zu tun, und dann mußten wir von Bergeshövede nach Minden fahren und zwar vier Wochen. Dann wieder vier Wochen hier nach Emden. Die Mindener, ja, das ist auch so ein eigenes Volk. Die haben uns da nicht gerne gesehen, und für uns war das auch nichts. Also erst mal die Strecke Bergehövede–Minden, das ist für Zuchthäusler. Das ist eine Strecke, da kommt überhaupt kein Ende drin. Da steht man morgens auf und man sieht nur Wasser und mittags immer noch, immer eine gerade Strecke. Und dann war das ja unheimlich heiß, weil das ja tief liegt, und die Wälder, kein Kühlschrank, kein Wasser. Da war ja nichts an Bord. Das gab's damals noch gar nicht. **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

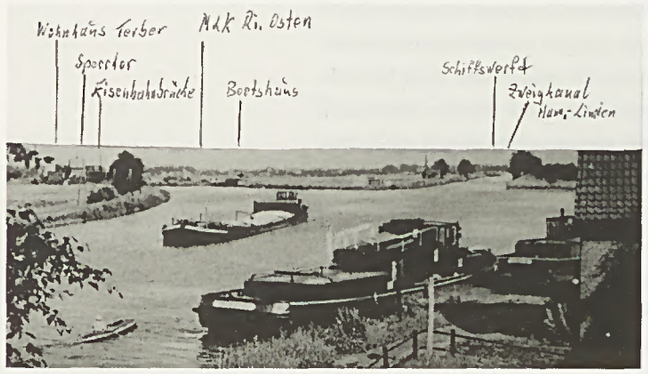
Schleppzug auf dem Mittellandkanal • Foto: 1953

Erst hatte ich eine Box, bis ich mir dann, 1951, eine Kleinbildkamera, Vito II, Balgenkamera, von Foto Porst, ich glaube auf Raten, kaufen konnte. An den ersten Film kann ich mich noch gut erinnern. Von da an gab's kein Halten mehr. Die Kamera lag die meiste Zeit schußbereit im Steuerhaus, und die anderen wußten, wenn der 400 kommt, klar an Deck zur Aufnahme. Damals kam auch der neue Ausweis mit Bild, die Paßbilder (von den Schleppamtsangehörigen; E.Sch.) habe ich zum Teil auch gemacht.

Maschinst K.-H. Wetter von M 400, Schleppamt Minden, 1995

Der Mittellandkanal zwischen Braunschweig und Peine, Kurs West. Das Bild habe ich der Wolkenbildung wegen gemacht. • Foto: 1957

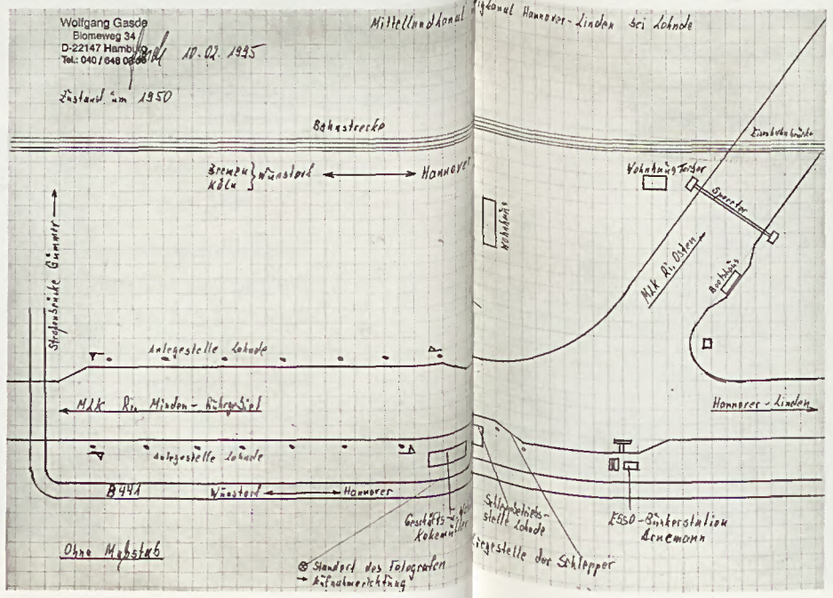
Maschinist K.-H. Wetter, Schleppamt Minden, 1995



Mittellandkanal mit Kanalabzweigung nach Hannover-Linden bei Lohnde
▪ Foto: Aufnahmezeitpunkt unbekannt; ▪ Lageskizze von W. Gasde, Hamburg, 1995

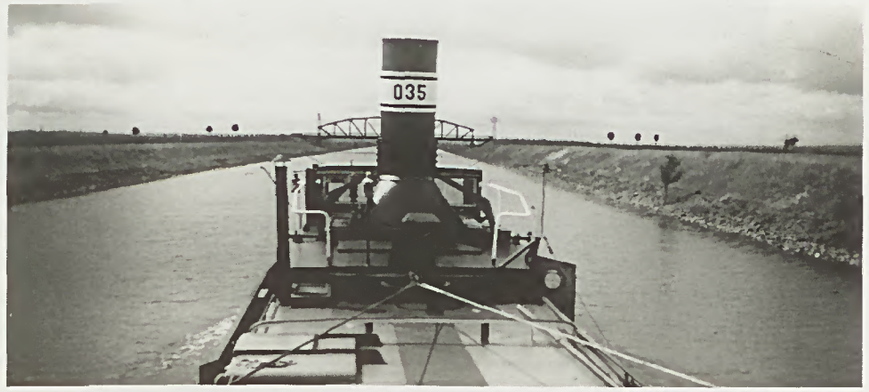
Verkehr auf dem Mittellandkanal, Zweigkanal Lohnde–Hannover-Linden um 1946 ■ Während unserer Zeit auf dem Wohnschiff konnten wir den Schiffsverkehr auf dem Zweigkanal gut beobachten. 1946 bis –, ich weiß es nicht mehr, schleppte ein früherer Personendampfer auf dem Zweigkanal. Dieser Dampfer hieß bis Kriegsende HEINRICH DER LÖWE. Danach hatte er lange keinen Namen. Wir nannten ihn „Tausendzehn" nach seiner Registernummer: BM 1010, auf Anordnung der Besatzungsmacht. Auch unser Wohnschiff mußte eine Registriernummer führen: HN 3288. Später führte der 1010 wieder Personenfahrten auf der Leine und in Hannover auf dem Kanal durch. Er führte jetzt den Namen „Stadt Hannover". Bis 1950 schleppte dann der Monopolmotorschlepper DB 9 auf dem Zweigkanal. Dieser Schlepper war insofern ein Kuriosum, daß damals drei Mann Besatzung vorgeschrieben waren, auf dem Schiff aber nur zwei Mann untergebracht werden konnten. Man hatte es so eingerichtet, daß der dritte Mann an Land wohnte. Es handelte sich um August B., der in Lohnde wohnte. Wenn der Schlepper in Lohnde lag, hatte B. nur 200 m zur Wohnung. Lag der Schlepper aber über Nacht an der Schleuse Hannover-Limmer, fuhr B. mit dem Fahrrad nach Lohnde. Wenn DB 9 noch sonntags mittag einen Kahn nach Hannover zu bringen hatte, stieg ich mit meinem Rad auf den Schlepper und fuhr dann mit B. zurück nach Lohnde. Nachdem DB 9 1950 wegen eines Wellenschadens außer Dienst gestellt wurde, wechselte B. auf den Ein-Schrauben-Gasmotorschlepper M 429. Wir beide stehen noch heute in Verbindung. Nach DB 9 schleppten die Dampfer 117, M 330, M 131 und M 510 sowie die Motorschlepper DB 10, DB 11, DB 12 im Wechsel auf dem Zweigkanal. **W. Gasde, Hamburg; schriftlich mitgeteilt am 13. 1. 1995**

Dieselbarkasse DB 9 unterhalb der Oberschleuse in Minden ▪ Foto etwa 1948/49



Erfahrungen im Interzonenverkehr ■ Das war eine Tour nach Magdeburg! – Und das war auch eine schreckliche Zeit. – Erst haben wir oberhalb am Schiffshebewerk Rothensee zwei Tage im Rang gelegen oben. Die haben wohl Reparatur gehabt. Und dann kamen wir unten an die Elbreede ran. Das war ja ein Dreckloch! Drüben war das Kraftwerk und das rieselte, immer dieser olle, feine Staub da. Was oben aus den Schornsteinen rauskam, das flog alles nach uns rüber. Und dann waren die Böschungen so hoch, die Elbe hatte Niedrigwasser und das Elbwasser stank und denn die Hitze da. – Und Mücken, Mücken! – Da sind wir auch bald eingegangen vor lauter Hitze. Und dann die Grenze da: Oben liefen die Grenzer mit ihren großen Hunden. Das war ja fürchterlich! Das wär' nichts für mich gewesen. – Also wenn du da den Draht an Land und festgemacht hattest, Maschinen abgestellt, Kajüte zu, rein in die Bude, bloß daß keine Luft und kein Dreck reinkam. Und am anderen Morgen lag so dick dieser olle Staub an Deck (er zeigt Daumenstärke; E.Sch.). Ein schreckliches Loch war das da.

Der Hochdrucker 035 auf dem Kanalabschnitt Braunschweig-Magdeburg (MLK) ▪ Foto um 1955



Wir waren ja (zuerst; E.Sch.) nur mit fünf Schleppern da, die da gefahren sind. Und in diesem unheimlichen Betrieb nach Berlin – wir konnten das mit fünf Schleppern nicht mehr schaffen, da kamen die zusätzlichen (Schlepper) von Duisburg. Die kamen alle wieder hierher. (Diese Schlepper waren ursprünglich beim Schleppamt Magdeburg eingesetzt, nach dem Krieg kurzfristig beim Schleppamt Braunschweig und nach dessen Auflösung beim Schleppamt Duisburg. Aufgrund ihres Einsatzes auf der Magdeburger Strecke nach dem Krieg hatten diese Schlepper ein sogenanntes Permit, ein von den alliierten Besatzungsmächten ausgestelltes Erlaubnispapier zum Befahren dieser Strecke. E.Sch.)

Minden schleppte von Bergeshövede bis Braunschweig und hatte noch die Zweigkanäle dazu. – In Braunschweig haben wir gewechselt. Dann hatten wir so einige Schlepper, was er schon gesagt hatte, die Permit hatten. Die haben auch in Braunschweig gebunkert (, um dann weiter bis nach Magdeburg zu fahren. E.Sch.). Die Motorschlepper nachher, die hatten ja so große Tanks, die konnten zweimal nach Magdeburg fahren und fuhren dann wieder bis nach Minden hin und haben getankt. – Die konnten ja 12.000 Liter tanken.

Monopol-Liegestelle mit Bekohlungsanlage am Hafen Braunschweig (MLK)
• Foto: 1947 oder 1948

Wie lief die Fahrt in die Zone ab? (Frage von E.Sch.) Die Betriebsstelle in Braunschweig, die kriegte die Angaben. Die war in telefonischer Verbindung mit Magdeburg wegen dem Elbwasser. (Nachweisbar bestand erst ab Januar 1952 eine offizielle Telefonverbindung zwischen den ostzonalen Abfertigungsbehörden von Magdeburg/Rothensee und dem Bundesschleppbetrieb bzw. seiner Betriebsstelle in Braunschweig. E.Sch.) Dann hieß es mit einem Mal: 1,60 m (Tiefgang). Voraussichtlich drei bis vier Tage: 1,60 m. Dann mußten die Schiffe in Braunschweig, die 1,80 m oder 1,90 m hatten, mußten etwas rausnehmen, leichtern. Und dann waren immer fünfe, sechse waren fertig, und dann haben wir uns davorgespannt. Permit hatten wir ja und unsere Ausreise war abgestempelt und dann fuhren wir bis Rühen. In Rühen war die Grenzstation. Da wurden erst noch mal die Papiere kontrolliert, mit Ladung und alles, was so drinne war. Und mit dem Bezahlen. Wir mußten pro PS 2,00 DM bezahlen oder eine? – Für den Schlepper? – Ja, und die Kähne pro Tonne. Das war so eine Zeit, nicht immer. – Nein, nachher wurde das pauschal gemacht vom Bund aus. Aber vorher mußten wir in das Büro rein. Da war ja provisorisch der 442 dahingelegt worden, der Gasschlepper. Da waren überwiegend die Wasserbauinspektoren da; die mußten denn da alle 14 Tage hin und ausrechnen, was wir da bezahlen mußten. Und dann gingen wir rüber in die Kasse und kriegten das Bargeld und fuhren dann mit dem Bargeld rüber. Und drüben kamen sie dann an mit der großen Geldtasche und kassierten bloß immer ein. Wurd' nachgezählt, Stempel, o.k..

Was für Verhaltensmaßregeln gab es? (Frage von E.Sch.) Oh, ganz streng. – Auf unserer Seite war das ja gar nicht schlimm. – Hier war das nicht schlimm. Aber auf der anderen Seite, wenn man drüben ankam! Da liefen sie erst einmal mit Hunden rum und dann kamen sie mit acht Mann hoch und dann kamen sie bei uns auf'm Schlepper. Dann wurde alles durchgeguckt, Schränke, und Kohlenbunker haben sie mit eisernen Stangen durchgestochen. Und die Packräume und unten in der Bilge. Einen hatten sie, Bilgenkrebs sagten sie immer dazu, das war so ein kleiner, der hatte immer so einen Kesselanzug an, der kroch unter den Kajüten rum und überall in die Ecken und suchte nun was. – Leute, die wir vielleicht mit rüberschmuggelten oder mit rausnehmen wollten. Und die Kähne genau das gleiche. Vorne: Kajüten durchsucht, Piek durchsucht; hinten durchsucht, Kohlenladungen mit den Stangen durchstochen, so mit den langen Eisenstangen. Haben da vieleicht nach Hohlräumen gesucht oder was. Na ja, das dauerte meist 2 Stunden. – Vorschriftsmäßig. – Und dann hieß es: Abfahrt. Und dann ging es ab. Und nun drehte es sich ja darum: Wie lange hat das an der Grenze gedauert? Du durftest in der DDR nicht überall übernachten. Wir durften nur eine Übernachtungsstelle, Calvörde, anfahren. Wir waren manchmal gezwungen und mußten nachmittags um drei, mußten wir schon in Calvörde Feierabend machen, weil wir das bis Sonnenuntergang nicht mehr schafften bis Rothensee. Einmal habe ich Strafe bezahlt. Da sind wir noch losgedampft und die Schiffer sagten: Mensch, das schaffen wir noch, schaffen wir noch! Und der Schleppzug lief. Wir machten mit fünf Kähnen sechs Kilometer, weil: Das Wasser da hinten ist ja breiter wie hier im alten Kanal. Da lief das gut und das hätten wir auch geschafft. Bloß unser Maschinist, der Bursche! Erst hat er gepfeffert, geackert. Unten, die Maschine, das hieß immer: Wir fahren mit 60 Prozent oder 65 Prozent oder 68 Prozent. Das ist der Dampfweg bis zum Kolben; bei 65 Prozent schließt das Ventil schon wieder, dann verteilt sich der Dampf und geht nicht mehr mit so viel Druck auf die Kolben. Je höher die Prozente man fährt, je besser arbeiten die Maschinen, bringen mehr Leistung. Und der hat immer gekniffen, immer gekniffen, immer ein bißchen langsamer. Und ich hab' das schon in Haldensleben gemerkt. Ich sag', Mensch, das schaffen wir nicht mehr. Ich sag', Hermann, los! Pfeffer geben! Mensch, das schaffen wir nicht mehr! Und dann waren wir eine Viertelstunde zu spät in Rothensee. Und dann kam die Polizei: Sie haben die Fahrzeit bis Sonnenuntergang überschritten; 15 DM bezahlen. Ja, die hab' ich dann auch von den Kähnen wiedergekriegt.

M 04 hat seinen Schornstein nach Unterquerung der Rühener Straßenbrücke noch nicht wieder aufgestellt. Er ist dabei, vor Laden und Kneipe Brandt in Rühen Feierabend zu machen.
▪ Foto um 1960

J. Schirsching, Oldenburg, 1995

Dann ging es ja durch das Hebewerk nach unten in Richtung Elbe. (Einwurf von E.Sch.) Hebewerk runter, da ging immer bloß ein Schiff rein. Ein Schlepper und ein 65-m-Schiff. 85 Meter war (der Trog; E.Sch.) lang, dann runter. Unten wurden die Kähne mit dem Spill rausgezogen und die gingen dann rechts ran (an die Dalben; E.Sch.). Dann kam der Schlepper runter mit einem Kahn, und dann nahm er sie runter bis zur Elbreede. Das waren noch einmal fünf Kilometer. Und da haben wir sie dann hingepackt. – Das ist da, wo man mit der Autobahn über die Elbe fährt. – Dann mußte ich als Schiffsführer runter zur Meldestelle und mußte den Schleppauftrag abgeben. Da hatte der dann die Kähne drauf mit Tonnage und Schiffsführer; das Schiff war so und so groß, hatte so und so viele Tonnen Kohle drin. Dann regulierte der das wieder mit DDR-Schleppern. Die kamen dann. „Heute wird nichts mehr von," sagte der dann, „morgen früh um 7.00 Uhr geht's los." Dann mußte der die Bugsierer organisieren. Die Bugsierer schleppten dann die Kähne einzeln raus, manchmal welche doppelt, je nach Wasserstand der Elbe, und die brachten die dann (die Elbe) runter bis nach Niegripp. Und auf dem Rückweg brachten die von Niegripp wieder leere Kähne mit hoch und die waren dann wieder für uns bestimmt für die Rückfahrt.

Durfte außer dem Schiffsführer auch die Besatzung den Schlepper verlassen? (Frage von E.Sch.) Zuerst ja. Dann sind wir bis runter an die Wirtschaft; unten an der Elbreede war 'ne Wirtschaft. Das war früher mal so ein Ausflugslokal, barackenmäßig und terrassenmäßig, Blick auf die Elbe. Und dann war das nachher – das wurd' ja immer schlimmer. Dann durfte nur noch der Schiffsführer das Schiff verlassen. Und dann aber auch nur den Weg bis zur Meldestelle und wieder zurück. Auf der Hälfte des Wegs war das Häuschen, wo die Polizei drin war, Wasserschutzpolizei. Die machte dann immer ihre Runden. In den ersten Jahren, da haben die Schlepper 100 DM eingetauscht in Braunschweig auf der Wechselstelle und hatten 400 DM Ost und sind dann in die Stadt (Magdeburg; E.Sch.) gefahren, konnten ja auch mit der Straßenbahn fahren. Die haben denn da high life gemacht. Die haben eingekauft! Und dann sind die wohl dahintergekommen. – Also, ich habe mir Geld eingetauscht in Braunschweig und das hab' ich dann, als sie kontrollierten, in dem Waschpulverpaket versteckt. – Das mußten sie ja verstecken; das durften die bei der Kontrolle ja nicht finden. Ein angefangenes Paket Waschpulver und da dann rein. Jeder hatte sein Versteck. Dann sind wir dann an Land gegangen und haben eingekauft. 100 DM damals – das war viel Geld! Das war der halbe Monatslohn – na ja, was haben wir damals verdient? 1000 DM, die Zeit damals. – Ach was! – Wie da damals geschmuggelt wurde! Manchmal hat's dir richtig leid getan; die hatten ja nichts hängen im Laden. Und wenn du dann gekommen bist, hast seidene Strümpfe und Schokolade und Kaffee, das waren so die Sachen, die du leicht verstecken kannst, die hast du dann da auf die Theke gelegt, und dann ging das gleich unter den Tisch und so eingerichtet, daß von den anderen keiner da war, da hattest du schon draußen geguckt, und dann haben sie dir von der Wurst etwas abgeschnitten, in ein Paket eingewickelt, und damit bist du dann losgegangen, warst mit allem zufrieden. Du hattest sowieso deinen Vorteil und die hatten ihren Vorteil, weil es das da nicht gab, was wir mitbrachten. Und wenn du da durchfuhrst, die Kinder, die wußten das auch: Onkel, hast du Apfelsinen, hast du Bananen, Schokolade? Dann bist du beigegangen und hattest extra was für die gekauft und hattest deine Freude dran und hast das rübergeschmissen. Und wenn ein Ölfaß leer war, dann hast du das extra über Bord geschmissen, was hier verboten war, damit die sich das auffischen konnten. Das war schon was.

Das verbotene Foto:
Trotz Fotografierverbot auf dem ostzonalen Teil des Mittellandkanals fotografierte Schiffsführer Wilhelm Kirsch über den Bugpoller seines im Schleppzug als Nummer eins fahrenden Schleppkahns „Vineta" den ziehenden Hochdrucker M 08 zwischen Haldensleben und Rühen.
• Foto: November 1956

Durften die Partikuliere von den Schleppkähnen auch an Land gehen? (Frage von E.Sch.) Es sind ja auch Westschiffe nach Magdeburg gefahren, für das Kraftwerk da. Und die kriegten dann eine Erlaubnis; die mußten sich ja da beim Hafenmeister melden. Die brachten ja Kohle hin nach Magdeburg. Landgangschein nannte sich das. – Die erste Zeit sind sie öffentlich an Land gegangen. Ich weiß noch, als E. J. und F. A. da mit dem Schlepper in Calvörde gelegen haben und sind an Land gegangen, da konnten sie sich ja mehr erlauben wie die da mit deren Geld. Und dann sind da welche gewesen und haben die interviewt, und dann standen sie in der Zeitung da! „Würden Sie noch einmal ein Gewehr anfassen?" und sowas stand da in der Zeitung. Weißt du noch? Dann hatten die anderen die Zeitung ja gelesen und das Bild da drin und haben die Zeitung mit hier rübergebracht, und dann wurden die das hier durch die Zeitung gewahr. Aber das ist nachher alles unterbunden. Nachher durftest du bloß auf deinen Anleger, so ein Parkplatzschild „P" hatten die da aufgestellt, und dann spekulierte die Dorfpolizei da rum, daß keiner an Land ging. (...)

Ist jemand von den DDR-Behörden auch mal an Bord mitgefahren? (Frage von E.Sch.) Nein. Die trauten sich ja nicht. – Die trauten sich ja nicht. Wir hatten da einen Polizisten gehabt an der Elbreede, der hat im Kriege eine ME 109 geflogen und ist abgeschossen worden und hat da wohl eine kleine Behinderung (davon behalten; E.Sch.). Der spenzelierte abends immer auf der Böschung rum, und dann bin ich mit dem ins Gespräch gekommen. Unter anderem war der W. D. auch da, den wir gerade beerdigt haben, auf einem anderen Schlepper oder als Vertretung. Und dann haben wir den Polizisten zu uns rübergelockt. Flasche Bier trinken und, na ja. Dann haben wir den so richtig eingeseift. Der war dann so besoffen, der wußte nicht mehr, was hinten und vorne war. Der wußte nicht mehr, wo Land war und wo Schlepper war. Dann haben wir den wieder über den Landsteg rübergezuddelt und haben den oben dann liegenlassen, und wir sind in die Koje gegangen. Beim nächsten Mal, er hatte sich wohl die Nummer gemerkt, da kam er wieder: Mein lieber Mann, sagte er, wie hab' ich mich da wohl benommen bei euch?! Seitdem hatten wir bei dem Mann einen Stein im Brett. – Aber sonst – da waren ja Badegäste oben beim Hebewerk Rothensee. Da war ja so ein See. Da waren ja welche, die wußten garnicht, wo wir herkamen. Die waren ja manchmal erstaunt, daß sie mit Westdeutschen sprachen. Wo wir da an der Böschung lagen, da wollten die dann die Schiffe begucken und dann kamen wir ins Gespräch. Dann kam ein Polizist: Ihr geht an Bord – ihr gehört da hin!

Die Betriebsstelle war in so einer Wasserschutzbude. – Ein Zimmer. Aber nachher war das aufgelöst. – Das andere (Büro; E.Sch.) war ja unten an der Elbreede mit dem W.T.. Den hatten sie nachher auch beim Wickel gehabt, der hatte auch so ein bißchen geschoben mit den Westschiffern da. Na ja, die waren eben auch daran interessiert, schnell weiterbefördert zu werden, und dann haben die ihm immer Bohnenkaffee oder Zigaretten zugesteckt, und dann haben sie bei dem einmal Kontrolle gemacht. Der hatte so einen Kanonenofen da stehen in seinem Büro, und da haben sie in dem Kanonenofen lauter Westschachteln, Zigaretten, gefunden, aber leer; der hatte die geraucht. Und da hat der nachher gesagt: Ich Dussel, hätte ich die Scheiße doch angesteckt. Den Bohnenkaffee haben sie nicht gefunden. Den haben sie nachher abgelöst. – Das Beste ist, man hat da seinen Törn gemacht und „Guten Tag und guten Weg". – Aber die erste Zeit, als hier auch noch nicht so recht mit Fleisch was war, dann hast du ja versucht, überall was ranzubekommen. Aber als wir genug dann hatten, da habe ich gesagt, ich da in die Stadt?! Nein. Das eine Mal, Silvester haben wir da gelegen, dann sind wir auch mit einem Volkspolizisten in Gang gekommen. Der hatte sich auch einen getrunken. Ja, ja, komm mal mit. Dann hat er mir auch ein paar eingeschenkt, und dann hingen da Bilder an der Wand. Grotewohl und Pieck und dann wollte er mir was erklären. Ich sag', wer ist das denn? Kennen Sie nicht? Das ist der, der die kommunistischen – und was der mir da alles sagte. Nee, sag' ich, den kenn' ich nicht, und der kennt mich auch wohl nicht. (S. dazu die Erinnerungen von W. Roßburg, W. Hülsmann, J. Leist aus dem Schleppamtsrevier Duisburg mit der Erläuterung zu Pieck und Grotewohl am Anfang dieses Abschnitts, Seite 74. E.Sch.)

War die DDR-Strecke unbeliebt? (Frage von E.Sch.) Ja, an und für sich ja. Denn wir kriegten ja die ersten Jahre überhaupt nichts dafür. Und dann hat der B. und der H. L. eine Eingabe gemacht nach Bonn, daß wir eine Entschädigung dafür verlangen; wir müßten einkaufen für so und so viele Tage und keine Kühlschränke an Bord usw. Und es wird uns viel schlecht werden usw., weil: Wir dürfen da nicht mehr an Land usw. Und dann kriegten wir 5,00 DM für jede Reise zusätzlich. Es gab damals schon diese Petrolux (gemeint sind nichtelektrisch betriebene Kühlschränke; E.Sch.), die wurden mit Petroleum beheizt. Aber der Buhrow war ein Knauser, ein Gauner, der hat ja Millionen abgeführt an den Bund die Jahre, wo es wieder voran ging. Und dann ist er erst dahergekommen, daß auch mal die Millionen, die vorher immer abgeführt wurden, daß die auch mal in den Betrieb gesteckt wurden. Dann haben sie die Modernisierung, die Motorisierung auf Diesel gebilligt. Und dann ging es mit einem Mal rapide zu Ende.

Auszüge aus dem Gespräch mit den Schiffsführern Kurt Beßler und Friedrich Koller, Schleppamt Minden, am 30.11.1994, bearbeitet von E.Sch.

Innenansichten: Monopoler erzählen

Teil zwei des Buchs sind Innenansichten aus dem Fahrbetrieb. Wieder bestimmen unterschiedliche Perspektiven die Inhalte: im Steuerhaus der Schiffsführer und auf Deck der Bootsmann, manchmal ein Schiffsjunge und als Ausnahme ein mitfahrendes Kind wie Doris Röhlig; unter Deck der Maschinist zwischen den Maschinen und vor dem Kessel der Heizer. Jeder hat seine Aufgaben. Zusammengenommen spiegeln sie etwas von der Arbeitswirklichkeit im Schleppbetrieb. Wie sah die Arbeitsteilung an Bord aus? Was passiert auf Deck, was unter Deck? Wie muß die Besatzung zusammenarbeiten? Welche Spannungen gab es dabei? Wie ging man mit der Technik um? Wie unterschied sich die Alltagspraxis von der Theorie in den Vorschriften? Diesen alltäglich-praktischen Fahrbetrieb in seinen sachlichen und sozialen Zusammenhängen wollen wir wieder kennenlernen.

Das Prinzip der unterschiedlichen Perspektiven gilt nicht alleine für die Besatzungsmitglieder „auf Deck" und „unter Deck". Auch innerhalb dieser Gruppen gab es verschiedene Ansichten aus unterschiedlichen Gründen. So sind die einen gerne auf den modernen Schleppern, auf Hochdruckern oder Gasern, gefahren, die anderen kamen mit den alten, einfachen Dampfschleppern oder mit den Motorschleppern besser zurecht. Wie man über die Reviere der „Anderen" dachte, wurde ja schon im vorausgehenden Kapitel angesprochen.

Der Bericht von Schiffsführer G. Meyering ist eine genaue Beschreibung von Dienstbetrieb und Fahrtablauf. Er war sicherlich zur Vorlage bei Vorgesetzten angefertigt worden und ist dementsprechend korrekt und vorschriftsmäßig in den Einzelheiten zu den Aufgaben eines Schiffsführers abgefaßt worden. Eine Erinnerung ist er nur sehr bedingt. Für dieses Buch, in diesem engeren Zusammenhang dient das Bild vom vorbildlichen Schiffsführer als Gegenbeispiel zu „Leuteschindern", an die J. Leist, W. Roßburg und W. Hülsmann sich erinnern. Fritz Kleinert ergänzt die Auf-Deck-Beschreibungen um Einzelheiten aus dem Emder Revier.

Im Vordergrund der weiteren Berichte stehen die moderneren Schlepper, die Gasschlepper und die Hochdruckschlepper. Mit diesen technischen Neuentwicklungen aus den 30er Jahren erfüllte der Reichsschleppbetrieb die zentrale Forderung des Reichsparteitages der NSDAP von 1936. Der in diesem Jahr beschlossene zweite Vierjahresplan zur allgemeinen Aufrüstung – „Krieg im Frieden" – zielte unter anderem erneut auf die Unabhängigkeit der Wirtschaft von ausländischen Brennstofflieferungen. Der Reichsschleppbetrieb trieb die Entwicklung entsprechender Fahrzeuge voran. Die technisch aufwendigen Hochdruckkessel wurden mit Kohle befeuert, die Gasgeneratoranlagen mit Schwelkoks. Sie lieferten vergleichbar hohe Leistungen, wie die vom Reichsschleppbetrieb bereits in den 20er Jahren in Auftrag gegebenen und gebauten Motorschlepper. Bekannt ist zudem, daß unter den neuen Vorgaben Dieselschlepper auf Dampf- bzw. Gasbetrieb umgebaut wurden. Modernität als system- bzw. kontextabhängiges Paradigma unter dem Aspekt „Unabhängigkeit vom Ausland" zeigte sich übrigens noch einmal 1956 und 1973/74. Während der Suez-Krise und dann noch einmal im Verlauf der ersten Ölkrise wurden erneut Überlegungen zur Eignung des Dampfbetriebs als Ersatz für flüssige Brennstoffe angestellt. Karl Schäfer erinnert sich daran. Seine zusammenhängend erzählten Erinnerungen beziehen sich auf die eigenen Erfahrungen als Heizer und als Maschinist sowohl mit den Hochdruckern als auch mit den Gasern.

Die beiden folgenden Kapitelabschnitte versammeln Erinnerungen und technische Berichte verschiedener Gewährspersonen. Sie beziehen sich ebenfalls auf die Hochdrucker und Gaser. Aus den zwangsläufigen Korrespondenzen ergibt sich eine Verdichtung des Bildes von der Arbeit unter Deck. Dieser Darstellung kommt umso größere Bedeutung zu, als Fotos aus diesem Arbeitsbereich sehr selten sind.

Der dritte Abschnitt „Kesselexplosion auf E 039" führt das Prinzip der unterschiedlichen Perspektiven exemplarisch vor. Selbstverständlich geht es dabei nicht um ein Wiederaufrollen der Schuldfrage. Wie schon ansatzweise bei K. Schäfer thematisiert, stellt diese Textzusammenstellung die betriebliche Mitverantwortung an einem persönlichen Schicksal, kollegiale Solidarität und Nicht-Solidarität in den Vordergrund. In Abwandlung eines bekannten Worts ist die These zu überprüfen, ob und inwieweit eine Sozialisierung von Leistung und eine Individualisierung von Schuld ein typisches Muster im Umgang des Staatsbetriebs mit seinem Personal war.

Die Kindheitserinnerung von Doris Röhlig ist zugleich ein Beispiel dafür, wie jede Verdichtung auch auf neue Leerstellen führt. Das fahrende Monopolpersonal war eine Männergesellschaft. Frauen an Bord waren Ausnahmen. Bei zum Teil über mehrere, bis zu acht Wochen dauernden Fahrperioden ohne Heimfahrt gab es in den zumeist jungen Familien nicht selten Probleme. Wollte jemand seine Ehefrau, alleine oder mit Kind, an Bord nehmen, mußte jedes andere Besatzungsmitglied seine Zustimmung geben. Im großen und ganzen scheint dieses Nebeneinander der Geschlechter auf dem engen Raum eines Schleppdampfers problemlos gewesen zu sein, doch auch zu diesem Themenkreis müssen weitere Gespräche geführt werden. Deutlicher als aus manchem Berufsmund geht aus diesen Kindheitserinnerungen hervor, daß der Arbeitsraum an Bord nahezu deckungsgleich mit dem Lebens- und Aufenthaltsraum ist. – Der Schlepper „St. Antonius" gehörte zu den bevorrechtigten Privatschleppern, die der Schleppbetrieb auf der Grundlage eines Vertrags mit der Nordwestdeutschen Schleppdampfer-Genossenschaft (NSG) von 1939 beschäftigte. Die NSG führte auch den auslaufenden Schleppbetrieb nach Auflösung des Bundesschleppbetriebs ab 1. Januar 1968 weiter.

Erst in den Berichten der Gewährspersonen erschließt sich neben dem Aufgabenfeld der Beteiligten etwas von der einstigen Arbeitswirklichkeit. Alltagsroutine läßt sich eben, wenn überhaupt, nur schwer und umständlich beschreiben. Typisch für diesen Zusammenhang die Frage im konkreten Gespräch: Was soll ich Ihnen dazu sagen? Was die Gewährspersonen an Erlebnissen für mitteilenswert gehalten haben, ist mit dem vergangenen Alltag nicht gleichzusetzen. Noch deutlicher gesagt: Der Alltag war nicht geprägt von Kesselexplosionen, Vergiftungen, Auseinandersetzungen. Da die Gefühle hieran jedoch wesentlich intensiver beteiligt waren und sind, drängen sich diese Erinnerungen in den Vordergrund. Nicht repräsentativ, dafür aussagekräftig – das ist ihre besondere Qualität. In den präsent gehaltenen Bezügen wie auch im stillen Bezug auf die alltägliche Lebenswelt sind sie weitaus vielschichtiger als eine sachlich-nüchterne Beschreibung.

Eckhard Schinkel

Auf Deck:
Bericht über die Übernahme des Schleppers „D 1“ und die anschließende Fahrt von Herne nach Bergeshövede

Am 10. Oktober 1946, 7.00 Uhr, meldete ich mich nach längerer Krankheit, unter Abgabe der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung auf der Schleppbetriebsstelle, Schleuse VII, zum Dienst. Ich erhielt den Auftrag, den Schlepper „D 1“ von dem Schiffsführer H. Schulte zu übernehmen, auszurüsten und dann schleppbereit zu melden. „D 1“ lag im neuen Hafen Herne. Um 08.00 Uhr kam der Schiffsführer Schulte an Bord. Wir begannen gleich mit der Übergabe. Als erstes ließ ich mir die Schiffspapiere vorlegen. Das Permit schickte ich zur Abänderung der Besatzungsliste beim Control Team Münster zur Schleppbetriebsstelle und ließ mir dafür eine vorläufige Bescheinigung ausstellen. An Bord fehlten folgende Papiere: • Schiffsattest • Eichschein • Urkunde über den Dampfkessel • die Arbeitsbücher der Besatzung • die Bi.Schi.Po. (= Binnenschiffahrtspolizeiverordnung).

Nach Angabe des Schiffsführers Schulte befinden sich diese Unterlagen, bis auf die Bi.Schi.Po., auf dem Schleppamt. Eine Bi.Schi.Po. forderte ich beim Schleppamt Münster an. Anschließend machten wir an Hand des Geräteverzeichnisses A die Übergabe der Decks- und Kajütengeräte. Fehlende Sachen wurden aufgeschrieben. Nach der Geräteübergabe und der Unterschreibung des Geräteverzeichnisses fuhren wir zum Kohlennehmen und Wassernehmen. Vorher hatte der Heizer einen Bunkerschein für 8 to Kohlen von der Schleppbetriebsstelle geholt. Auf der Fahrt besprach ich mit dem Schiffsführer Schulte die Manövereigenschaft des Schleppers, Ruder und Schraubenwirkung, probierte den Maschinentelegraf und die Ruderleistung durch. Weiter ließ ich mir den Tiefgang des Schleppers mit leeren und vollen Bunkern sowie die Höhe des höchsten Punktes über Wasser bei gelegtem Kamin und die Schornsteinhöhe geben. Während des Wassernehmens prüfte ich die Beleuchtung und die Fahrtlichter. Mit dem Maschinisten besprach ich das Fassungsvermögen der Kohle- und Wasserbunker und die besonderen Eigenschaften der Maschine, anschließend machte ich einen Rundgang um den Schlepper. Der Schlepper war mit dem vorschriftsmäßigen Zeichen versehen. Einen Blick warf ich noch auf den Schraubentiefgangsanzeiger, der aber gut gezeichnet war.

Der Schiffskörper war oberhalb der Wasserlinie in gutem Zustand. Auf der Rückfahrt zum neuen Hafen sprach ich mit dem Schiffsführer Sch. noch kurz über die einzelnen Besatzungsmitglieder und die bisherige Bordroutine. Damit war die Übergabe, nach Ausstellung der Übergabeverhandlung, beendet.

Um 15.00 Uhr meldete ich den Schlepper auf der Schleppbetriebsstelle schleppbereit.

Schlepper D 1 an der Liegestelle im Unterwasser der Schleuse Herne-Ost (RHK) • Foto um 1952

Ich bekam einen Schleppauftrag für 16.00 Uhr. Die Reihenfolge der Kähne auf dem Schleppauftrag schien mir nautisch nicht richtig. Da ich als Schiffsführer für die nautische Führung des Schleppzuges verantwortlich bin, nahm ich mir vor, die Kähne in folgender Reihenfolge zu schleppen: W.T.A.G. 47, W.T.A.G. 116, SDC BL 343, Ostpreußen. An Schleuse VII war viel Betrieb. Meine Kähne lagen weit verstreut. Ein Bugsierdampfer, der die Schleppzüge für die Streckenschlepper klarlegte, war nicht vorhanden. Ich mußte jeden Kahn einzeln aus den Kahnansammlungen herausziehen und legte die Kähne klar zum Abschleppen an die Backbord-Spundwand hinter der Maschinenkontrollstelle. Der Kahn SDC BL 343 war nicht schleppbereit. Der Matrose war zum Arzt. Ich meldete dies der Schleppbetriebsstelle zur weiteren Veranlassung. Der Kahn wurde auf meinem Schleppauftrag gestrichen. Ich bekam dafür den Kahn „Elsa" von km 36 auf den Schleppauftrag. Als ich den Kahn „Ostpreußen" an die Spundwand gelegt hatte, war es 18.00 Uhr. Ich fuhr mit dem Schlepper in den neuen Hafen, damit die in Herne beheimateten Besatzungsangehörigen besser nach Hause kommen konnten. An Bord gab ich Anweisung, daß der Schlepper um 05.50 Uhr fahrklar sein solle, um mit Betriebsbeginn um 6.00 Uhr vor dem Schleppzug zu liegen.

E 1; der ist in Duisburg als D 1 gefahren. Warum hat der Schlepper keinen Monopol-Ring auf dem Schornstein? (Frage von E.Sch.) Den haben sie abgemacht zu Waschen. Dann wird der abgenommen, wird gewaschen und neu gestrichen. Und die weiße Kante (gemeint ist das umlaufende, weiße Zierband; E.Sch.) ist immer unten.

Hat der eine Bank vorne auf Deck? (Frage von E.Sch.) Ja. Ja, hier kommt ja das Sonnensegel hin, sommertags. Und da ist dann eine Bank – also, sag ich ja, vor dem Krieg hatten die schöne Schlepper. Da haben sie wirklich was für die Besatzungen gemacht.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Schlepper E 1 (ex D 1) auf der Nordstrecke des DEK • Foto um 1955

Am 11. Oktober 1946 legten wir um 5.50 Uhr im neuen Hafen ab und nahmen um 6.00 Uhr den Schleppzug auf. Das Wetter war diesig und windstill. Ich hatte mir am Abend vorher die von Münster abgefahrenen Schleppzüge und die Schleppzüge, die vor mir von Herne abgefahren waren, aufgeschrieben, um einen Überblick über den Verkehr auf der Strecke zu haben. Mit 5 km Fahrt schleppte ich ab. Ich bemerkte dabei, daß der auf Nr. 3 schleppende Kahn „Ostpreußen" sehr unruhig lag. Die Sicht wurde immer schlechter. Ich verringerte die Fahrt, setzte Fahrtlichter und gab das vorgeschriebene Nebelsignal. Auf km 3,2 HZK (Herne-Zweig-Kanal, gemeint ist der Rhein-Herne-Kanal auf dem Abschnitt zwischen Herne und Schiffshebewerk Henrichenburg; E.Sch.) sah ich mich gezwungen, an Steuerbordseite festzumachen, da ich bei dieser schlechten Sicht nicht ohne Gefahr in die Engstellen von km 3,1 bis 1,5 HZK. einlaufen konnte. Die Sicht ging weiter zurück bis auf 20 m. Der Bootsmann bekam Anweisung, an Oberdeck zu bleiben und beim Herannahen von irgendwelchen Fahrzeugen das vorgeschriebene Nebelsignal zu geben, indem er in Abständen von zwei Minuten fünf Sekunden lang die Schiffsglocke rasch läutete. Während des Nebels unterhielt ich mich mit dem Maschinisten über seine persönlichen und häuslichen Verhältnisse, um die Sorgen des Mannes kennenzulernen, mit dem ich an Bord am meisten zusammenarbeiten muß. Weiter wurde das Kochproblem besprochen und dahin geklärt, daß Schiffsführer, Bootsmann, Schiffsjunge und Maschinist und Heizer je eine Kochgemeinschaft bilden. Anschließend nahm ich mir den Schiffsjungen vor, um einen Eindruck von seinem Können und seiner bisherigen Ausbildung zu erhalten. Gegen 11.00 Uhr klarte es plötzlich auf. Die Strecke war frei. Die Engstellen von km 3,1 bis 1,5 HZK. wurden mit halber Fahrt durchlaufen und anschließend wieder auf 5 km gegangen. Aber schon bald kam vom dritten Anhang durch, daß er das Schiff nicht halten könne. Ich ging mit der Fahrt auf 4 km herunter, aber auch bei dieser Fahrt lag der Kahn „Ostpreußen" immer noch sehr unruhig. Um Havarien zu vermeiden, legte ich in Datteln an Steuerbord-Seite an, holte den Kahn „Ostpreußen" auf Nr. 1 und schleppte dann mit 5 km/h weiter. Ich betone hierbei, daß der Kahn „Ostpreußen" seine erste Reise mit Ladung auf den westdeutschen Kanälen machte. Ich werde in Münster auf der Schleppbetriebsstelle beantragen, daß der Kahn „Ostpreußen" als schlechtsteuerndes Fahrzeug behandelt wird. Gegen 13.30 Uhr kam die Sonne prächtig durch. Ich ließ durch den Schiffsjungen das Kojenzeug an Oberdeck bringen, um den guten Tag auszunutzen. Mit dem Bootsmann sprach ich nachmittags über die Unterschiede der Strom- und Kanalschifffahrt, ein immer wieder interessantes Thema. Dann legten wir den Einsatz und die Ausbildung des Schiffsjungen fest. An der Engstelle, bei km 33,1, kam ein Bergschleppzug mit 5 leeren Kähnen in Sicht. Beide Schleppzüge waren etwa noch 600 m von der Engstelle entfernt. Obwohl ich Vorfahrtsrecht hatte, verringerte ich die Fahrt und ließ den Bergschleppzug die Engstelle zuerst passieren. Im anderen Falle wäre der Bergschleppzug an das Leeufer getrieben und hätte beim Anziehen so kurz vor der Engstelle seine Kähne nicht mehr vom Ufer freifahren

können. Gegen 16.00 Uhr nahmen wir auf km 36,0 den Kahn „Elsa" auf. Die Angaben des Schiffsführers stimmten mit denen des Schleppauftrages überein. Gegen 17.00 Uhr bat ich den Maschinisten, die Fahrlichter zu überprüfen, da diese noch benötigt würden. Um 17.55 Uhr machten wir Feierabend auf km 41,8 an Stb-Seite. Ich fuhr bis zu den ersten Pfählen vor, um nachfolgenden Fahrzeugen auch noch die Möglichkeit des Übernachtens an dieser Stelle zu geben. Nach dem Festmachen ließ ich die Anhänge durch den Schiffsjungen benachrichtigen, daß am nächsten Morgen um 6.00 Uhr angefangen würde. Nachdem ich die Lohnlisten und das Schlepperbetriebsbuch ausgefüllt hatte, sprach ich mit dem Schiffsführer vom Kahn „Ostpreußen" über die schlechte Steuerfähigkeit seines Kahnes. Er war der Ansicht, daß die Ruderfläche des Schiffes für die Fahrt auf den westdeutschen Kanälen zu klein sei. Nach meiner Ansicht aber ist das Schiff hinten zu voll gebaut, und ich schlug ihm vor, einen kleinen Steven anzubauen.

Am 12.10.1946 um 5.45 Uhr gab der Schiffsjunge zum Wecken der Schiffsbesatzung einen langen Ton mit der Dampfpfeife. Mit dem Abfahrtssignal um 6.00 Uhr setzte der Bootsmann den Schlepper mit dem Bootshaken von der Böschung ab und die Schleppfahrt wurde aufgenommen. Das Wetter war bedeckt, Windstärke 2 aus Südwest. Auf km 45,5 vor der Engstelle am Steverdüker gab ich einen langen Ton mit der Dampfpfeife. Gleichzeitig stellte ich den Schiffsjungen auf die Back, um das Signal eines von unten in die Engstelle einfahrenden Schleppzuges besser hören zu können. Deutlich hörten wir plötzlich einen langen Ton. Ich gab Stb-Anlegesignal und machte auf km 45,9 an Stb-Seite fest, denn am Steverdüker hat – bedingt durch die örtlichen Verhältnisse – nicht die Talfahrt, sondern die Bergfahrt Vorfahrtsrecht. Nach Passieren des Gegenschleppzuges lief ich mit halber Fahrt durch die Sendener Krümmung. Trotzdem lief der auf Nr. 4 schleppende Kahn „Elsa" fest und riß ab. Ich ließ den Kahn liegen und brachte zunächst meinen Schleppzug zur nächsten Anlegestelle auf km 47,5 (Senden). Meinen Schiffsjungen schickte ich an Land, um die zu Berg fahrenden Fahrzeuge zu wahrschauen. Oberhalb des Steverdükers stellte ich keinen Wahrschauer auf, da, wie ich vorher auf den langen geraden Strecken gesehen hatte, kein Schleppzug unmittelbar hinter mir lag. Ich faßte den Kahn „Elsa" hinten an und zog ihn – mit dem Schlepper leicht von Stb. nach Backbord wechselnd – nach 15 Minuten frei. Als ich meinen Schleppzug wieder aufnehmen wollte, bekam ich von der Wasserschutzpolizei den Befehl, liegen zu bleiben, da der Matrose des W.T.A.G. 47 in einer Diebstahlangelegenheit vernommen werden müßte. Ich bat den Polizeiinspektor, wegen dieser Sache nicht den ganzen Schleppzug aufzuhalten und schlug ihm vor, sein Fahrrad an Bord zu nehmen und die Vernehmung während der Fahrt durchzuführen. Er erklärte sich (damit) einverstanden und so wurde um 10.00 Uhr die Schleppfahrt wieder aufgenommen. Auf km 51,0 (Venner Moor) begegnete mir ein Ladungszug mit 4 Anhängen. Da der Wasserstand ungefähr 15 cm unter Normal war, war das Passieren dieser Ladungszüge an dieser schon immer als trocken bekannten Stelle sehr schwierig. Ich ging rechtzeitig mit der Fahrt herunter. Als ich mit dem Schlepper auf der Höhe des ersten Kahnes des Gegenschleppzuges war, zog ich wieder leicht an und vermehrte die Fahrt immer ein wenig mehr, bis beide Schleppzüge auf gleicher Höhe

lagen, um dann voll weiter zu ziehen. Da beim Passieren auf dem Kahn „W.T.A.G. 47" nur ein Mann an Oberdeck war, rief ich dem Schiffsführer dieses Kahnes zu, daß beim Passieren und Überholen die gesamte Besatzung an Oberdeck zu sein habe. Gegen 12.00 Uhr näherte ich mich mit langsamer Fahrt der unübersichtlichen Brückenengstelle auf km 57,0 (Amelsbürener Eisenbahnbrücke). Auch hier stellte ich wieder rechtzeitig den Schiffsjungen auf die Back, fuhr aber, als auf mein Warnsignal kein Gegensignal gehört wurde, in die Engstelle ein. Ein Selbstfahrer, der zu Berg fuhr, stoppte rechtzeitig und ließ mich die Engstelle passieren. Diese Engstelle ist der Schrecken jedes Schiffsführers. Es ist dringend erforderlich, daß diese unübersichtliche Engstelle bald beseitigt wird. Auf km 60,0 mußte ich um 12.45 Uhr festmachen, da der Wahrschauer die Hiltruper Krümmung gesperrt hatte. Nach Passieren von zwei Schleppzügen wurde die Fahrt um 13.30 Uhr freigegeben. Die Hiltruper Krümmung wurde mit halber Fahrt ohne Schwierigkeiten durchlaufen. Nachdem der Schiffsjunge das große Sonnabendreinschiff beendet hatte, begann ich mit dem Unterricht. Der Anfang wurde mit der Organisation des Reichsschleppbetriebes gemacht.

Die Engstelle auf km 66,4 (Königswegbrücke) wurde mit langsamer Fahrt ohne Schwierigkeiten passiert. Auf km 67,9 (Stadthafen Münster) wurden der Kahn „Ostpreußen" losgeworfen und die restlichen drei Kähne wieder aufgeworfen. Auf km 68,5 meldete sich der Kahn „Emilie" schleppbereit und bat mich, diese Meldung an die Schleppbetriebsstelle Münster weiterzugeben. Ich schrieb mir Name, Liegeort, Tiefgang in m, Tragfähigkeit, Art und Menge der Ladung, Bestimmungsort und die Zeit der Schleppbereitschaft auf und übergab diese Angabe mit der Uhrzeit der Anmeldung der Schleppbetriebsstelle Münster. Gegen 15.30 Uhr kam ich vor der Schleuse Münster an. Da vor der Mittelschleuse zwei Kähne lagen und vor der großen Schleuse nur ein Schleppzug, machte ich um 15.45 Uhr, nachdem ich vorher die Schleppleine verkürzt hatte, hinter dem Schleppzug vor der großen Schleuse fest. Als der vor mir liegende Schleppzug in die Schleuse einfuhr, zog ich meinen Schleppzug auf kurzen Drähten im Schleusenrang vor. Der Maschinist bat mich, auf der nächsten Reise von Herne nach Bergeshövede seine Ehefrau an Bord nehmen zu dürfen. Da auf mein Befragen die Besatzung nichts dagegen einzuwenden hatte, stellte ich einen entsprechenden Antrag durch die Schleppbetriebsstelle Münster beim Schleppamt Münster. Um 17.15 Uhr fuhr ich mit verkürzten Schleppleinen in die Schleuse ein und begab mich, nachdem der Schleppzug festgemacht hatte, mit dem Schleppauftrag zur Schleppbetriebsstelle. Am schwarzen Brett las ich, daß am nächsten Tag Sonntagsruhe herrsche. Den Kahn „Emilie" meldete ich schleppbereit. Weiter gab ich an, daß der Kahn „Elsa" in Bergeshövede 4 Stunden Aufenthalt haben möchte, da der Schiffsführer zum Wirtschaftsamt müsse. Da ich nur drei Anhänge hatte, bekam ich den Auftrag, noch zwei Ladungskähne von km 74,0 mitzunehmen.

Ich erkundigte mich dann noch, ob auf der Strecke Münster–Bergeshövede besondere Schwierigkeiten seien. Um 17.50 Uhr zog ich mit verkürzten Schleppleinen, nachdem die Fahrtlaternen gesetzt waren, aus der Schleuse und machte auf km 72,5 auf Steuerbordseite fest. In der Schleuse hatte ich bereits meinen Anhängen gesagt, daß am nächsten Tage Sonntagsruhe sei und am Montagmorgen um 06.00 Uhr die Fahrt wieder aufgenommen würde. Der Maschinist übernahm für den Sonntag die Bord- und Kesselwache. Ich selbst füllte noch die Lohnlisten und das Schlepperbetriebsbuch aus.

Die Besatzung blieb am Sonntag an Bord. Es war dies für mich eine schöne Gelegenheit, die Leute näher kennenzulernen und daraufhin zu wirken, daß eine gewisse Bordgemeinschaft gebildet wurde. Abends beschäftigte ich mich mit Einzelheiten der Maschinenanlage wie Lenzpumpen, Öl- und Kohlenverbrauch usw.

Am 14. Oktober 1946 nahm ich die Fahrt um 06.00 Uhr wieder auf. Wetter bedeckt, Windstärke 5 aus Westen. Da die Kähne „Karoline" und „L 1" nach Hannover bestimmt waren, nahm ich sie auf Nr. 3 und 4, um in Bergeshövede ein leichteres Arbeiten zu haben. Gegen 6.45 Uhr hörte ich einen langen Ton und sah, daß ein Selbstfahrer überholen wollte. Die vor mir liegende Strecke war aber unübersichtlich und ich lehnte das Überholen mit 5 kurzen Tönen ab. Vormittags sprach ich mit dem Bootsmann über die Manövrierfähigkeiten von Ein- und Zweischraubenschleppern. Mit dem Schiffsjungen setzte ich den Unterricht über die Organisation des Reichsschleppbetriebes, in Besonderheit die des Schleppamtes Münster, fort. Bei dem Wahrschauer auf km 87,0 war die Fahrt frei. Um 9.30 Uhr meldete mir der Maschinist, daß er in Bergeshövede drei Stunden Reparatur an der Luftpumpe machen müsse. Ich gab dieses an den Wahrschauer auf km 90,0 mit der Bitte um telefonische Weitergabe an die Schleppbetriebsstelle in Bergeshövede. Auf km 92,0 gab der Selbstfahrer wieder das Überholungssignal. Da die Strecke frei war, gab ich wegen des starken Westwindes zwei kurze Töne mit der Dampfpfeife, verringerte die Fahrt auf 3 km und hielt mich an Bb-Seite. Der Selbstfahrer überholte mich mit etwa 5 km Fahrt an meiner Steuerbordseite. Aufgrund seiner Abmessungen war er zum Überholen berechtigt. Gegen 13.30 Uhr traf ich in Bergeshövede ein. Die letzten drei, für den Mittellandkanal bestimmten Anhänge ließ ich auf dem km 108 an Stb-Seite loswerfen. Da im Verkehrsdreieck viel Betrieb war, brachte ich die beiden für Emden bestimmten Kähne gleich vor die Schleuse Bevergern. Anschließend fuhr ich zur Schleppbetriebsstelle und meldete dort die Durchführung des Auftrags.

Meyering, Gerhard
Schiffsführer

an Bord, den 15. Oktober 1946

Bundesschleppbetrieb
auf den westdeutschen Kanälen
Schleppamt
Duisburg

G.-Nr. Ia 12o9.

Bei der Antwort wird um Angabe der vorstehenden G.-Nummer gebeten.

Duisburg, den 12. Mai 1953.
Ruhrdeich Nr. 20
Fernsprecher Nr. 21031/32/33

Herrn
Schleppbetriebsinspektor
M e y e r i n g,
i/Hause

Betr.: Transport von 3 schwimmenden Bootshallen von Rheinbrohl nach Leer.

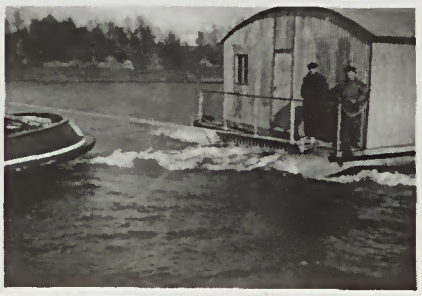
---

2 Anlagen.

Wie ich der beiliegenden Abschrift eines Schreibens des Wasserschutzpolizeiamtes Niedersachsen zu entnehmen bitte, hat die geglückte Überführung der 3 Bootshallen die besondere Anerkennung des betr. Wasserschutzpolizeiamtes gefunden. Vor allem freue ich mich, daß Ihre tatkräftige Mithilfe und uneigennützige Bereitschaft, auch Ihre Freizeit für die Belange des BSB. zu opfern, gebührend gewürdigt wird. In Verbindung mit der Aushändigung der für Sie bestimmten Lichtbilder spreche auch ich Ihnen zu der glücklichen Erledigung dieses recht heiklen Auftrages Dank und Anerkennung aus.

Dokumentation eines Sondertransports

- **Fotos: Mai 1953**



„Leuteschinder“ ■ K. K., der war zu jener Zeit der King der Schiffsführer. – Der hat so wild gefahren. Wir haben immer gesagt „Wellenbrecher“, jetzt kommt der Wellenbrecher. Aber manchmal war der auch angenehm. Wo der war, da hatte der das Sagen. – Wild fahren: Beim Bugsieren immer „voll voraus“ und „voll zurück“. – Ich war bei dem drei Wochen zur Ausbildung. Da hatte ich mich den zweiten Tag schon mit ihm in der Wolle gehabt. Der hat nur „voll“ gefahren. Einmal, da durfte er das gar nicht, da hab' ich langsam gemacht und da hat er wieder „voll“ auf den Telegrafen gegeben. Damals war das doch so, wenn Du Dein Patent machen wolltest, mußtest Du alle drei Wochen die Schlepper wechseln. Der hätte mir ein Zeugnis geschrieben! Nur mit Nullen oder Fünfen. Schiffsjungen und Bootsleute ... ein ganz schlechter Zeitgenosse war das, der K. K. – und der A. auch. Das war ein Leuteschinder. – Ja. – Da gab es unten auf den Stufen im Wohnraum Messingleisten und die Bootsleute, die haben sich die Finger krummgeputzt. Da hat der gesagt, das ist nicht richtig, mach' das noch mal. Die haben den ganzen Tag nur Messing geputzt. – Der K. war genau so einer. Bloß ich hab' mir da nichts gefallen lassen. Das schönste: Nach einer Woche da mußte ich selber fahren, er wollte unbedingt zum Gericht. Da mußte ich von Datteln abfahren mit einem Maschinisten. Die beiden hatten sich wohl beredet. Ja, sagt der, mach mal los, wir fahren los. Ich sag', wieso fahren wir los? Ja, sagt er, ich hab' den Schleppauftrag schon in der Tasche. Ich sag', wo ist der Dicke? Der steigt gleich auf der Schleuse ein. Ja, von wegen Schleuse. Hinter uns ging der Schleppbetriebsinspektor Meyering mit dem Motorboot „Werse“in die Schleuse rein. Ich wußte das nicht. Ich bin da normal reingefahren in Datteln. In Ahsen auch normal. Und in Flaesheim auch, erst anlegen an den Pfählen und dann in die Schleuse rein. Ich stand vorne, auf einmal kommt der Betriebsinspektor Meyering. Wo ist denn der K.? Ich sag', der ist gerade ausgestiegen. Kerl, Leist, sagt der, lüg' mich nicht an! Ich bin doch schon die ganze Zeit hinter Euch. Da hat er den L., den Maschinisten, geholt: Komm, wo ist der? Da ist er dann bei der Sache geblieben. Der ist zum Gericht heute, der steigt in Dorsten wieder bei. Ja Leist, sagt der Meyering, letzte Tour, auf der Heimreise werden Sie abgelöst. Wissen Sie Bescheid. Da war ich gerade vierzehn Tage an Bord. Da konnte er mir auch kein schlechtes Zeugnis schreiben. Ja, das war ein Ich-Mensch. – Kleine Herrgötter waren die Schiffsführer. – Nach dem Krieg hat sich das alles ein bißchen gelegt. – Aber vor dem Krieg waren das Herrgötter. – Ja, die wollten alle mit „Herr Kapitän“ angeredet werden. – Alles per Sie. – Die

kamen an Bord, da mußte der Bootsmann oder der Moses das Fahrrad von oben heruntertragen an Bord; das haben die dann oben hingestellt. Dann mußten sie das Fahrrad so hinstellen, daß der auch gleich in die Pedalen gehen konnte. Da waren ein paar Idioten bei, also... – Ich meine, da gab's tatsächlich Kapitäne. Das waren die, die 1914 als Achtzehnender bei der Marine angefangen hatten; die wurden per kaiserlichem Dekret als Kapitäne übernommen. Dann haben sich die anderen natürlich auch als Kapitäne gefühlt.

Maschinist W. Roßburg, Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist, Schleppamt Duisburg, 1994

Das war auch so ein Problem. Normalerweise sollte der Bootsmann so Haferschleim kochen mit Salz, wenn das so heiß war. Das war sogar im Tarifvertrag drin. Aber viele haben dann das Wasser aus den Tanks getrunken und das war ja: na ja. Erst in den 70iger Jahren haben sich die Gesundheitsbehörden darum gekümmert. Dann mußten alle Tanks von Bord, weil die nicht in Ordnung waren. Der Zahnarzt hat mir gesagt, die Paradontose, die haben Sie von dem Wasser. – Die Tanks waren mit einem Zementanstrich gestrichen. Ich hab damals Kiefernvereiterung gekriegt dadurch. – Aber das war ja auch kein Wunder. Die Bootsleute hatten ja keine Zeit gehabt. Was sollten die denn machen. Die sollten Essen kochen, die sollten das Deck reine machen, nachmittags mußten sie noch einmal fegen, die waren ja wirklich voll beschäftigt. Und den Rest von der Zeit haben sie denen noch die Pickel in die Hand gegeben, dann durften sie Rost kloppen und streichen. Und je nachdem, wenn der mal eine freie Minute hatte, dann hat sich der Alte hingelegt und hat gesagt: Hier, halt mal das Ruder, halt mal fest. Die Bootsleute und die Heizer, das waren die Mulis an Bord. Das waren die Chinesen. – Ich hab das Wasser aber nicht getrunken an Bord, nur abgekocht. – Oder Tee gemacht. – Zum großen Teil war das auch Bequemlichkeit. Ein bißchen Wasser kochen, das wär auch kein Problem gewesen. Ich hab meine Zähne noch, wenig Wasser getrunken, mehr Bier getrunken. Oder Tee.

Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994

Betriebserfahrungen eines Emder Schiffsführers

Diese Aufnahme, aus einem Ruderhaus gemacht, könnte im Emder Binnenhafen aufgenommen sein. Der zu sehende Hebekran und die dort liegenden Schiffe erinnern mich an Emden bei der Schiffswerft Schulte und Bruns und Cassens-Werft.
▪ Foto: Frühsommer 1959

Schiffsführer H. Gerdes, Schleppamt Emden, 1995

Meerweibchen sagt man dafür. Die wurden dann so an Bord gemacht. – Viel Freizeit hat man da nicht. Das wird ja immer gefahren und gefahren und gefahren und – und wenn mal ein bißchen Freizeit ist, dann hat man im Maschinenraum schon viel zu tun. Filter saubermachen – ja, da ist schon viel zu tun. Ich sag' ja, es gibt da Schlepper, die sind vernachlässigt, und wenn man das alles schön in Ordnung haben will, dann muß man schon was machen.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

In Emden lagen die Dinge vielleicht etwas anders als in Minden und Duisburg. Vor der näherkommenden Front waren die Fahrzeuge ja zu den Unterweserhäfen ausgewichen. Als die Alliierten dort ankamen, war der Krieg zu Ende. So waren keine größeren Verluste zu beklagen. Wir hatten damals in Emden eine kleine Maschinenbetriebsstelle. Hier waren ca. zehn Handwerker tätig. Dort wurden auch mit Hilfe der Besatzungen die Schlepper wieder fahrklar gemacht.

Eisbrechereinsatz in Formation auf der unteren Ems
▪ Foto: Datierung unbekannt

Ich werde die verschiedenen Dampfschleppertypen mal aufzählen. Da waren die Schichauboote in Danzig gebaut, die Kielerboote in Kiel gebaut, die Meyerboote in Papenburg, die Holländerboote, in Holland gekauft, hatten früher auf dem Zuidersee gefahren, dann die schweren und starken 20er Boote mit zwei Maschinen und Schrauben und noch einige Hochdrucker, die wir vom Schleppamt Duisburg übernommen hatten. Sie hatten natürlich auch verschiedene Eigenschaften. Da waren einige, die gut in Eisverhältnissen klarkamen, andere hatten ihre Schwierigkeiten damit. Da waren welche, die im Kanal eine gute Zugleistung hatten, aber im Strom keine Leistung brachten.

Der Maschinist J. Klee sagte Ihnen, er wollte nicht auf einem Hochdrucker fahren. Mit dieser Ansicht stand er nicht allein. Als die Hochdrucker vom Schleppamt Duisburg übernommen wurden, hatte ja kein Maschinist in Emden von dieser Kesselanlage eine Ahnung. Trotzdem auch Maschinisten dabei waren mit Patent für große Fahrt. Sie mußten ihre Erfahrung erst selber machen. Es ist schriftlich schlecht, alles zu erklären. Der größte Unterschied besteht darin: Eine normale Kesselanlage hatte 10 bis 12 Atü Druck, beim Hochdrucker aber 110 Atü. Ein gewaltiger Unterschied.

Der Heizer J. Klee neben der Dampfmaschine auf dem Schlepper „Dollart", der ab 1939 den Status als „bevorrechtigter Privatschlepper" hatte • Foto: 1928

Dies ist ein 20er Boot (ein schwerer Dampfschlepper; E.Sch.) Woran sehen Sie das? (Frage von E.Sch.) An dat große Ruderrad hier. Die anderen hatten kleinere. Das ist aber ein Bild: Der ist kein Schiffer. Der ist von Land oder wat. Woran sehen Sie das? (Frage von E.Sch.) Sonst würde ich den kennen. Der wird an Bord gewesen sein, 'guten Tag' sagen, da kamen die wohl. Und dann haben die so ein Bild gemacht. • Foto um 1955

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Als das Unglück auf dem Hochdrucker geschah, war ich zwar schon versetzt worden, aber meine Verbindungen nach dort waren ja nie unterbrochen worden. Es war eine Dampfleitung geplatzt und im Nu stand der ganze Raum voll heißem Dampf. Schwer verletzt konnte sich der Maschinist Theo Kramer noch an Deck retten. Die Ärzte sagten damals, es war ein Wunder, daß er noch lebt. Er hätte es zu einem großen Teil seiner robusten Natur zu verdanken. Aber die Folgen spürt er heute noch. (Siehe dazu in diesem Buch das Kapitel 2.3.3: Kesselexplosion auf E 039; E.Sch.)

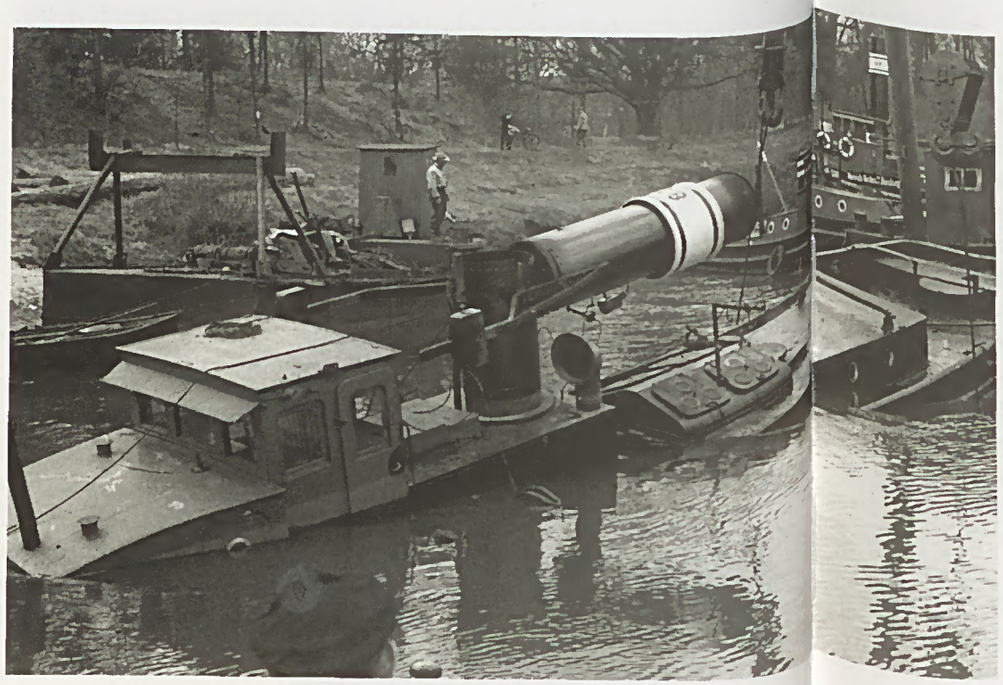
Die Besatzungen der Dampfschlepper bestanden aus vier Mann. Dem Schiffsführer, Maschinisten, Bootsmann und Heizer. Die großen Schlepper hatten noch zusätzlich einen Schiffsjungen. Der Schiffsführer war verantwortlich für Schiff, Besatzung und Schleppanhang. Er war Vorgesetzter und mußte für das Fahrgebiet die dafür erforderlichen Patente besitzen. Der Maschinist war für die Maschine zuständig und bediente den Manöverstand. Der Bootsmann war verantwortlich für die Reinhaltung des Schiffes, kochte Essen und bediente die Trossen. Die Heizer waren meist gelernte Metallhandwerker. Er erzeugte den Dampf. Bei den Besatzungen der Schlepper war untereinander meistens ein sehr gutes Verhältnis.

Aufgaben als Wachmaschinist
Aufpassen auf die Schlepper, wenn da Heizungen ausgefallen sind. Oder wenn die um fünf Uhr abfahren mußten, hab' ich die Motoren laufen lassen. Daß sie ein bißchen warm waren. Diese Motorschlepper hatten ja keinen Maschinisten mehr. Da war das ja schon wieder hinfällig. Die haben ja alles neu gemacht. Die Umsteuerung konnte man dann vom Ruderhaus aus machen. Vorher ja nicht. Das mußte der Maschinist machen.

Maschinist Th. Kramer,
Schleppamt Emden, 1995

Das ist der in Meppen, der ist abgesoffen, der Hundertachtzehn. Der hat angeblich das Seeventil offengelassen und dann kann das Wasser durch diese Pumpen in das Schiff laufen. Der da Wache hatte, der Papenburger, der mußte lange bezahlen da dran. Nach fünf Jahren, glaub' ich, da ist er freigesprochen worden. H.B., der hat da Wache gehabt. Der hatte nicht aufgepaßt. Der mußte ja Kontrollen machen. Dafür hat man ja Wache.

Maschinist Th. Kramer,
Schleppamt Emden, 1995



Bergungsaktion von E 118 • Fotos um 1950

Zur Bergung von E 118 kann ich nicht so viel sagen. Die Bergungsarbeiten fanden bereits statt, da war ich aus dem Krieg noch nicht (zurück). Aber auch ich bin der Meinung, es war an der alten Schleuse Meppen. Die Schleuse war ja nicht mehr in Betrieb. Die Schlepper hatten dort ihren Liegeplatz, wenn kein Schleppauftrag da war. Außerdem hatten wir dort auch noch ein kleines Ausrüstungsmagazin. Wie ich mich erinnere, hatte E 572 eine Pumpenvorrichtung an Bord. Wenn Sie den hellen Streifen zwischen den beiden Schleppern betrachten, der kann nur von dem ausgepumpten Wasser herkommen.

Schiffsführer F. Kleinert,
Schleppamt Emden, 1991–95

Ein Dieselschlepper war einem Dampfschlepper meist überlegen. Der Dieselschlepper war immer fahrbereit, während der Dampfschlepper erst Dampf machen mußte, vom Manövrieren ganz zu schweigen. Auf einem Motorschlepper konnte der Schiffsführer alle Manöver selber vom Ruderhaus aus geben. Beim Dampfschlepper ging alles erst per Telegraf über den Maschinisten im Maschinenraum. Beim Motorschlepper gab es verschiedene Arbeitsweisen. Beim ersten war noch ein Maschinist nötig, weil die Manöver nur vom Maschinenraum ausgeführt werden konnten. Die anderen Arten brauchten keinen Maschinisten mehr. Die Schiffsführer mußten eine Motorenprüfung ablegen. Die erste Arbeitsweise war so: Sollte der Motor rückwärts laufen, mußte der Motor erst angehalten werden, dann stellte der Schiffsführer einen Hebel auf 'zurück' und warf den Motor mit Luftdruck wieder an; beim 'voraus' war alles wieder umgekehrt. Diese Art war etwas schwierig. Beim zweiten Fall war zwischen Motor und Schraube ein Wendegetriebe eingebaut. Der Motor konnte bei allen Manövern laufen bleiben. Durch das Wendegetriebe waren alle Manöver möglich. Der Schlepper E 238, wo ich zuletzt an Bord war, hatte noch eine andere Arbeitsweise. Der Motor lief beim Manövrieren immer, die Schraube hatte verstellbare Flügel, mit deren Verstellen alle Fahrstufen möglich waren.

E 226 beim Anlegen mit beladenen Schleppkähnen
Wo dieses Anlegemanöver aber stattfand, kann ich wirklich nicht erkennen. E 226 war früher ein Dampfschlepper (La Mont, E.Sch.), dem später ein Motor eingebaut wurde. (Gut zu erkennen auf diesem Foto vom 11.3.1959 ist das schwierige Überbrücken von Schrägböschungen mittels eines langen Landstegs. E.Sch.)

Schiffsführer H. Gerdes, Schleppamt Emden, 1995

Da der Dieselkraftstoff zollverbilligt war, mußte meistens der Zoll eingeschaltet werden. Dort beantragte das Schleppamt die Freigabe der benötigten Menge. Dann forderte das Schleppamt von den Ölfirmen Angebote an. Die günstigsten Firmen erhielten natürlich den Zuschlag. Jetzt wurden die Mengen an die in Frage kommenden Bunkerstellen verteilt. In Oldenburg bestellten die Motorschlepper das Tankboot. Das Tankboot pumpte meist oberhalb der Schleuse Oldenburg den Kraftstoff in die Bunkertanks des Schleppers. Die Dampfschlepper mußten hinunterschleusen und im Hafen beim „Rheinumschlag" die Kohlen bunkern. In Emden unterhielt das Wasser- und Schiffahrtsamt eine Bunkerstation für Dampfer. Dort wurden auch die Monopolschlepper versorgt. Die Motorschlepper konnten genau wie in Oldenburg das Tankboot bestellen. Dann konnten die Motorschlepper noch in Haren bunkern. Hier fand das Tanken während der Fahrt statt. Das Tankboot kam beim Schlepper längsseits und pumpte über. Hier bunkerten wir am liebsten. Der

Da wird gebunkert. Das gab's bei Duisburg nicht mit solchen Kränen. Das ist in Meppen, bei Boll. Das ist ein Kanalanleger, ein Kohlenhändler. ▪ Foto um 1955

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Tankbootführer war auch der Besitzer des Bootes und war immer großzügig uns gegenüber. Die Dampfschlepper konnten noch in Meppen bei einer Kohlenfirma Boll bunkern. In Bergeshövede habe ich selber nie gebunkert. Ich weiß heute nicht mehr, ob wir es von Emden aus schafften. Über den Verbrauch des Diesels mußte jeden Tag genau Buch geführt werden. Es mußte mit den Schleppstunden übereinstimmen und wurde vom Zoll öfter überprüft.

Alle Gegenstände, die für den Betrieb und die Instandsetzung der Fahrzeuge nötig waren, konnten wir an der Maschinenbetriebsstelle in Emden, eine zeitlang auch in Meppen, erhalten. Die Zentrale für solche Beschaffungen war aber beim Maschinenamt in Bergeshövede. Wir hatten Anforderungsscheine an Bord, die wir vom Inspektor unterschreiben lassen mußten.

Nun noch einmal zum Kochen. Es wurde alles gegessen, wie an Land auch. Fast alle besaßen ein Stück Land oder Garten, und während der Erntezeit wurden viele Gartenfrüchte mit an Bord gebracht.

Bei den Schleppkähnen gab es ja auch viele verschiedene Bauarten. Die Rheinschiffe ließen sich am leichtesten schleppen, die Elbkähne am schwersten.

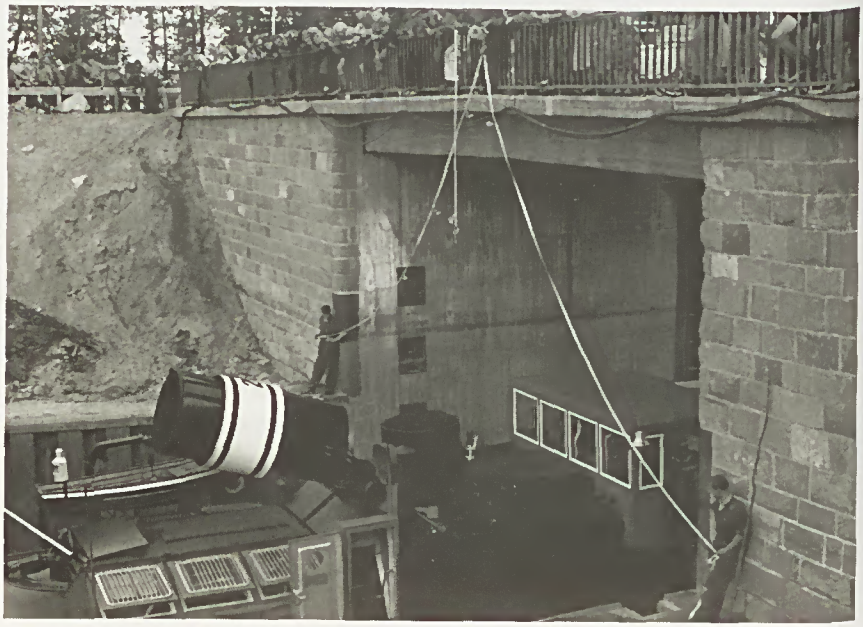
Vor der Brücke Kamin runterdrehen mit der Winde. – Da haben wir schlimme Unfälle gehabt. Da haben sich manche Leute die Unterarmknochen gebrochen. Die wollten dann im letzten Moment hinspringen, an der Kurbel drehen, dabei haben sie sich den Knochen gebrochen. Es gab verschiedene Kurbeln, es gab welche mit einem Drahthaspel und einem Kontergewicht draußen. Und dann gab's auch welche mit einer Kardanwelle mit Kontergewichte.

(Bei den anderen Dampfern ohne Winde:) Wer gerade da war, hat gezogen. – Meistens haben die ja im Ruderhaus ein Quätschchen gemacht, der Maschinist saß ja meistens im Ruderhaus. Dann hat jeder, der da gerade dran war, gedreht. – Meistens hat der Stocher gezogen. Nachher, wie das im Ruderhaus war, mußte der Schiffsführer das machen.

Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994

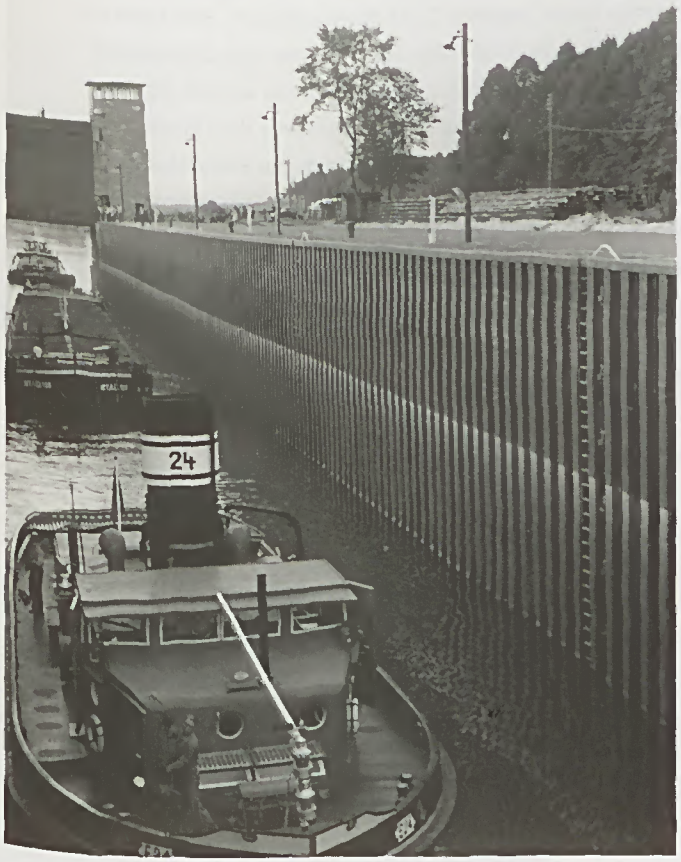
Leerkähne werden stets auf doppeltem kurzen Draht geschleppt, denn bei geringstem Wind wären sie auf langem Draht nicht mehr steuerfähig. Grundsätzlich wurden beladene Kähne immer auf langem Draht geschleppt. Kommt nun so ein Schleppzug vor einer Schleuse an, dann müssen beide Kähne die Drähte aufkürzen. Die normalen Kähne hatten eine Breite von 8,20 m. Die überbreiten 9,20 m und eine Länge von 67 m. Die alten Schleusen waren 10 m breit. Dieses gilt jetzt alles, wenn von unten in die Schleuse eingefahren wird. Dann haben die Kähne nur wenig Wasser unter dem Boden. Der Schlepper geht nun mit langsamer Fahrt in die Schleuse; sobald der erste Kahn mit dem Kopf in der Schleuse steht, gibt der Schlepper äußerste Kraft voraus, denn das ganze von den Kähnen verdrängte Wasser muß ja nach hinten ablaufen. Der zweite Kahn muß ja auch noch soviel Fahrt haben, daß er in die Schleuse kommt. Von oben in die Schleuse fahren ist natürlich leichter. Der Wasserstand in der Schleuse ist ja dann ein paar Meter höher.

Fuhr der Schlepper nicht mit in die Schleuse, dann konnte er dem Kahn eine Art Anfahrhilfe geben. Dafür ist auf dem Rhein der Ausdruck 'semmen' üblich. Bei uns nannte man es, einen Kahn schießen lassen. Das ging so: Der Schlepper nahm den Kahn auf den Haken und fuhr Richtung Schleuse. Kurz vor der Einfahrt warf der Schlepper (den Draht) los, scherte aus und ließ den Kahn in die Schleuse laufen.



Beim Anlegen gab der Schlepper einen langen Ton als Achtung zum Festmachen und einen kurzen. Das war für Steuerbord. Auf dem Kanal war ja Rechtsverkehr. Morgens beim Ablegen wieder einen langen Ton 'klarmachen zum Ablegen'. Etwa zehn Minuten später ein 'lang', ein 'kurz' zum Loswerfen. Auf der Ems, durch die vielen Krümmungen des Flusses, wurde nach beiden Seiten ausgewichen. Nach Steuerbord ein kurzer Ton, nach Backbord zwei kurze Töne. Zusätzlich wurde eine blaue Flagge gesetzt an der Seite, wo man sich passierte.

Bei schlechteren Kanalstrecken waren es nicht die Leerkähne, welche den Sog verursachten, sondern die beladenen. Wenn sich zwei beladene Schleppzüge an solchen (schmalen) Stellen begegneten, war es von Vorteil, wenn etwas mit der Fahrt runtergegangen wurde, denn je höher die Geschwindigkeit, je größer die Sogwirkung. Dabei konnten die Kähne leicht aus dem Ruder laufen und sich gegenseitig anziehen. **(Fortsetzung auf Seite 112)**



Schleppdampfer E 24 fährt mit zwei beladenen Schleppkähnen in die neue Meppener Schleuse ein.

• Fotos: 25.11.1954

Der Schleppzug befindet sich auf der Fahrt von Emden nach Bergeshövede. E 24 ist einer von sechs Doppelschraubenschleppern, die das Schleppamt Emden besaß. Mit 500 PS Maschinenkraft waren dies für die damalige Zeit die stärksten Schlepper. Im Winter wurden diese Boote zum Eisbrechen eingesetzt. Da ich selber auf der E 20 (ein Schwesterboot von E 24) gefahren bin, kann ich mich noch gut erinnern, unterhalb der Schleuse Herbrum eine Eisdecke von etwa 60 Zentimetern Dicke aufgebrochen zu haben. Wegen ihrer Größe und Stärke wurden diese Boote haupsächlich auf der Emsstrecke: Emden bis Meppen eingesetzt.

H. Gerdes, Schleppamt Emden 1955

Die Fahrt eines Schleppzugs von Emden zu Berg nach Bergeshövede Die Schleppkähne, die im Emdener Hafen ihre Ladung gelöscht oder geladen hatten und somit fahrbereit waren, mußten sich auf der Schleppbetriebsstelle schleppbereit melden. Hier wurde dann der Schleppschein nach den vorgelegten Papieren ausgestellt. Die Schlepper, die vorher gebunkert und sonstige Ausrüstungsgegenstände, Schiffsmaterial und Proviant usw. an Bord genommen hatten und somit ebenfalls schleppbereit waren, erhielten dann turnusmäßig den Schleppauftrag. Der Schlepperführer, der nun auch gleichzeitig Schleppzugführer war, ging als erstes zur Zollstation mit dem Schleppschein. Hier erhielt er dann den Zollabfertigungsschein für seinen Schleppzug. Dann wurde der Schleppzug zusammengestellt und der Schlepperführer gab Signal für die Schleuse, die er benutzen wollte, um aus dem Hafen auszufahren auf die offene Ems. Waren es mehrere Schleppzüge, die ausfahren wollten, wurde die Seeschleuse benutzt; einzelne benutzten auch die Nesserlander Schleuse. Die Seeschleuse konnte sechs Schleppzüge zu je zwei Kähnen auf einmal schleusen; dagegen die Nesserlander Schleuse einen Schleppzug. Die geschleppten Fahrzeuge einschließlich des Schleppers durften eine Gesamtlänge von 165 Metern nicht überschreiten, weil die Schleusen von Herbrum bis Bergeshövede nur bis 165 Meter in ihrer Schleusenkammer schleusen konnten.

Nachdem die Emder Schleuse verlassen und die offene Ems erreicht war, passierten wir nach halbstündiger Fahrt das bei Ditzum vor Anker liegende Zoll-Ems-Wachschiff. Hier holte ein Zollboot den vom Emder Zoll ausgestellten Passierschein ab. (Die Schiffsführer vom Schleppamt Emden waren alle auf Zolltreue vereidigt und konnten mit ihren Schleppern ohne weitere jegliche Formalitäten die Zollkontrollstellen im Emder Hafen und auf der Ems passieren.) Vom Wachschiff aus erreichten wir nach etwa fünfstündiger Fahrt die erste Schleuse Herbrum der kanalisierten Ems.

Bis Bergeshövede – so weit wurde die Strecke hauptsächlich von den Schleppern des Schleppamts Emden befahren – mußten fünfzehn Schleusen durchfahren werden. In Meppen war eine Wechselstation. Hier wurden von der Schleppbetriebsstelle aus die starken Emsschlepper mit den von Bergeshövede kommenden kleineren Schleppern die Schleppzüge gewechselt. Dann fuhren die von Bergeshövede kommenden Schlepper mit dem neu übernommenen Anhang zurück und die Emsschlepper wieder zu Tal in Richtung Emden oder Dörpen.

Schriftlich mitgeteilt vom Schiffsführer A. Fürup, Schleppamt Emden, 1991–95

Schleppzug bei Seegang in Zufahrt auf den Hafen Emden • Foto: Frühsommer 1959

Zeichen zum Überholen „Ein Lang, ein Kurz." Das Zeichen muß genau so beantwortet werden. Normalerweise muß er dann langsamer fahren. Aber das wird dann gar nicht gemacht. Aber das ist Vorschrift.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Rauhes Wetter beim Auslaufen eines Schleppzugs aus dem Hafen Emden Bei den meist nordwestlichen, mitunter starken Winden baute sich vor der Hafeneinfahrt schnell eine rauhe See auf. Wegen der vorgelagerten freien Fläche des Dollart gab es keinen Schutz; Ein-, Auslaufen bedeuteten daher bei ungünstigen Wetterbedingungen Gefahr für tiefabgeladene (oft offene) Erzschiffe. Freibord 5 bis 10 cm, Tennebaumhöhe 70 bis 80 cm! Schon 1 bis 1,50 m hohe Wellen bedrohten die Kanalkähne, zumal sie beim Auslaufen quer zu Wind und Wellenschlag gerieten und zudem der Trossenzug des Bootes eine Schräglage bewirkte. Überkommendes Spritzwasser konnte den ohnehin schon geringen Freibord der Kanal-Flundern (wie man die besonders flachbordigen, ohne Sprung gebauten Erzkähne auch nannte) gefährlich schnell reduzieren.

Der Ems-Seitenkanal Oldersum-Emden war zusammen mit dem Dortmund-Ems-Kanal gebaut worden, um eben diese Gefahren zu vermeiden. Doch andererseits war die Gefährdung überschätzt worden, und da der Seitenkanal später nicht ebenfalls für Schleppzüge mit zwei Kähnen ausgebaut worden war, wurde dieser „sichere" Nebenweg selten benutzt – allenfalls von selbstfahrenden Kleinschiffen.

Schiffsführer F.-W. Achilles, Lünen, 1991

Dichter Schiffsverkehr auf der Ems. Ungewöhnlich ist, daß das Bereisungsboot „Lippe“ (Bildmitte) auf Seite an einem Schleppkahn festgemacht hat. Eigentlich nur zur Überwachung des nautischen und betrieblichen Schlepperein-satzes standen dem Amt Emden die Bereisungsboote „Lippe“ und „Stever“ zur Verfügung.
▪ Foto: Frühjahr 1961

Spritzwasser Wenn das so draufplätschert wie hier auf ein Weserschiff, das ist sofort Eis. (Das ist) entweder in Emden oder Seeschleuse Papenburg. Das ist die Seeschleuse Papenburg, sicher, klar. Das scheint Papenburg zu sein.
▪ Foto: Datierung unbekannt

Schiffsführer H. Gerdes, Schleppamt Emden, 1994

Nach dem Krieg war der Kanal in einem schlechten Zustand. Wie mir die Schleusenmeister erzählten, waren Schiffe der Kriegsmarine dafür verantwortlich. Sie hielten sich nie an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Ganze Teile der Böschung waren eingefallen und versandeten das Fahrwasser. Aber schon bald setzten die Ausbesserungen ein, gleichzeitig wurde der Kanal dabei auch verbreitert. Während dieser Zeit war der Verkehr teilweise nur einschiffig. Wurde dann von Landposten geregelt.

Wenn es zum Wochenende ging, hatten wir natürlich lieber Firmenkähne im Schlepp. Mit denen konnte man besser eine Liegestelle besprechen, wo man Sonntag machen konnte, auch wenn vielleicht etwas früher Feierabend gemacht werden mußte. Mit den Partikulieren war das nur schwer zu machen. Sie wollten die Fahrzeit bis zur letzten Minute ausnützen. Es konnte dann schon mal sein, daß keine Bahnstation erreicht wurde. Auch für die Privatschiffer mußte man schon etwas Verständnis haben. Sie wollten ja möglichst schnell ihren Bestimmungsort erreichen, für sie war es ja bares Geld. Es war wie überall, es gab Gute und weniger Gute darunter. Zu einigen bildeten sich in all den Jahren Freundschaften.

Zu dem Streik 1950 kann ich folgendes erklären. Er ging eigentlich von den Wasser- und Schiffahrtsämtern aus. Wir haben nur zu deren Unterstützung mitgemacht. Da die Beamten kein

Streikrecht hatten, wurde ein Notdienst für die Privatschiffahrt hergestellt. Durch verschiedene Störaktionen hatten wir versucht, diese Fahrt zu unterbinden. Mit nur wenig Erfolg. Denn unter Polizeieinsatz wurde die freie Fahrt wiederhergestellt. So war der Streik dann auch nach wenigen Tagen wieder beendet. Ob wir damals etwas damit erreicht haben, kann ich heute nicht mehr sagen. Später fuhr ich eine Zeit auf dem Bereisungsschiff „Lippe". Dort fanden mitunter auch Besprechungen statt, unter anderem mit unserem Amtsvorstand und dem Betriebsratsvorsitzenden W. Heinrichsdorf. Wie ich mich erinnere, waren die Gespräche sachlich, möchte sagen, fast freundschaftlich geführt worden. Jedenfalls war später von einem Streik niemals mehr die Rede.

Zur Behinderung der Privatschiffahrt beim Streik: Auf dem Kanal hatten wir Kähne längsseits gelegt, so war das Fahrwasser gesperrt. Auf der Ems wurde gedroht, unter den Brücken durchfahrende Schiffe mit Steinen zu bewerfen. Der Schleusenbetrieb konnte nur kurz behindert werden, weil die Polizei sofort einschritt. Der Streik selbst wurde von allen Bediensteten befolgt.

Der Niedergang der Schleppschiffahrt tat uns allen sehr leid. Entlassen wurde ja niemand. Wir wurden zu den Wasser- und Schiffahrtsämtern oder zur NATO versetzt. Aber noch heute treffen sich die noch lebenden Angehörigen einmal im Jahr zum gemütlichen Klönschnack. Mitunter fahre ich mit dem Wagen nochmals zu meinem alten Wirkungskreis. Es stimmt einen traurig, wenn man dies jetzt sieht: Wo einst reges Leben war, herrscht jetzt Todesstille. Die Schleppschiffahrt ist Vergangenheit. Mit meiner Versetzung nach Bremen war meine Dienstzeit beim Schleppamt beendet. Aber noch gerne denke ich daran zurück.

Schiffsführer F. Kleinert, Schleppamt Emden, aufgeschrieben und als Gespräch mit E.Sch. aufgezeichnet zwischen 1991 und 1995

Die Mindener Dampfschlepper M 117 und M 119 werden zum Verschrotten nach Elsfleth überführt. • Foto: Oktober/November 1956

Unter Deck:
Arbeit vor dem Kessel und zwischen den Maschinen

Erfahrungen als junger Heizer

Ich war damals ein junger Heizer, ich wollte aufhören. Das war 1949. Sechs Monate war ich bei dem drauf, das war auf der 80.

Es gab ältere Maschinisten, die wollten ja nichts mehr tun, teils waren das beamtete Maschinisten. Die waren noch vom Ersten Weltkrieg oder von dem 100.000-Mann-Heer. Ich weiß nicht, ob Ihnen das schon mal jemand erzählt hat. Die haben diese Glacéhandschuhe angehabt, die faßten die Umsteuerung nur mit den Handschuhen an. Und das ist das Einzige, was sie gemacht haben. Und wenn eben möglich, dann mußten sie als Heizer auch noch bugsieren, neben dem Kesselbedienen. Der Maschinist saß meistens beim Käpt'n oben drin und erzählte seine Witze. Dann guckte er mal runter und sagte: „Alles klar." Ja, ja – und das war eine Bullenhitze, das vergess' ich nicht. Ich hatte ihm schon ein paar mal gesagt, das geht nicht: Ich kann nicht heizen, komm' überhaupt nicht aus dem Kessel raus, und dann bugsieren! Das ging hin und her. Dieser Mitteldrucker war ja eine ziemlich große Maschine. Und der Kessel war so im Hintergrund mit wenig Belüftung. Wenn draußen 30 Grad Wärme waren, dann hatte man unten mindestens 50, 60, 70 Grad drin. Und dann nicht raus!

Also ich wog 140 Pfund bei meiner Länge, ich konnte das ab, ich hatte eine gute Lunge. Aber dann hat's mir gereicht. Wie er gar nicht runter kam, da hab ich dann die Heizerschaufel genommen, hab' ein paar mal an den Bunker geschlagen und dann ist er vor Schreck runter gekommen. Ich sag': „Ab heute Feierabend! Sie bugsieren genauso wie ich. Ich mach' das wohl gerne mit, aber nicht tagelang hier alles alleine machen. Das geht nicht."

Der junge Heizer Karl Schäfer (erster von links) auf dem Hochdrucker M 029 – Die Besatzung ist klar zum Schleppen in Richtung Minden. • Foto: 1950

Am Freitag sind wir in Minden eingelaufen. Am Samstag hatten wir frei für einen gefahrenen Sonntag und dann bin ich am Montag auf den 029. Da hab' ich eine sehr gute Ausbildung gehabt bei dem Strohmeier. Da war ich drei Jahre auf dem Hochdrucker drauf. Die Hochdrucker waren die kompliziertesten, aber auch die hochempfindlichsten. Wenn sie da zwei, drei Fehler machten, das konnte tödlich sein. Da mußte man aufpassen. Da durfte man nicht nachlässig drauf sein, und man mußte auch sehr schnell sein.

Der Strohmeier war meiner Meinung nach einer der intelligentesten Maschinisten, die sie da hatten. Ich will den anderen das nicht absprechen. Er hatte bloß keinen Beruf gelernt und das Handicap haben sie ja leider Gottes immer bei staatlichen Betrieben. Die stellten im Kesselhaus ja nur Leute ein, die ein Metallgewerbe, irgend einen Beruf gelernt hatten, damit sie die auch gleichzeitig in der Schlosserei einsetzen konnten. Das war der Grund. Und wenn einer nicht Schlosser oder nicht Schmied oder Dreher oder sonst was war, dann konnten sie den höchstens als Arbeiter einsetzen. Arbeiter hatten sie genug, aber die gelernten brauchten sie immer wieder. Nicht unbedingt für den Beruf, aber der Staat verlangte das immer. Und dieser Strohmeier, der soll angefangen haben zwölf Jahre mindestens als Heizer. Wirklich, der konnte so viel; der hat Verbesserungsvorschläge gemacht, der hat einiges getan. Das hat sich dann der K. unter den Nagel gerissen, der Ingenieur. Der K. kam dann immer zu ihm hin: „Ja, in Ordnung." Dann hat der sich das alles aufgespeichert. – Der Strohmeier hat, wenn wir abends da saßen, das gab's gar nicht, der hat mit uns gerechnet, Wurzelziehen. Das hatte ich in der achten Klasse gar nicht mehr gehabt. Nach Feierabend.

Also wir sind eine sehr gute Mannschaft gewesen. Findet man selten, auch dieses Zusammengehörigkeitsgefühl. Obwohl, es ging nicht wie heute, alles „Du". Das ging immer mit „Sie". Ich fand es richtig und ich würde es heute noch richtig finden. Ein gewisser Abstand muß da sein. Ich hab' immer gemerkt, da, wo alles mit Du war und so weiter, da ging es so viel in's Private rein. Da wurde Dienst mit dem Privaten schon gar nicht mehr auseinandergehalten. Das hab' ich da gelernt. „Herr Kapitän" bzw. Maschinist, nur die unteren Grade wie der Matrose, das ging bloß Karl und Heinz. Also nicht Herr Kapitän, sondern zum Beispiel Herr Block. Mit Wilhelm Strohmeier, das ging nach zwei Jahren, da hat er mir sein Du angeboten. Da ging's dann Wilhelm und Karl. Da sind ja Sachen passiert: Da haben sie im Kesselraum sogar einen Strich gezogen, einen Kreidestrich, das ist mein Bezirk und das ist Dein Bezirk. Der eine ist die Heizecke und der andere die Maschinenecke, sozusagen. Das ist passiert, wo sie sich so in den Haaren hatten, da wollte der Heizer nicht mehr die Maschinen bedienen und so. Das ist aber nicht bis oben hin gegangen; da ließen die sich nicht drauf ein da oben. Denn der Heizer mußte an sich immer da sein, der mußte für alles da sein. Der war der Erste und der Letzte. Die Arbeit war nicht leicht.

Kompliziert und hochempfindlich: die Hochdrucker

Der Primärkreislauf im Kessel, der durfte nur 110 atü haben, das war das Höchste. Wenn der abblasen tat, das war schlecht. Man hatte bloß 200 l destilliertes Wasser in Reserve in einem Tank. Und ein Sicherheitsventil, das 110 Atmosphären Druck standhalten soll. Wenn das einmal undicht ist, dann sabbelt das immer nach. Das kriegen sie eigentlich nicht mehr dicht. Das Ventil muß ausgebaut und neu eingeschliffen werden, dann war es wieder dicht. Und wenn sie dann aber längere Zeit unterwegs waren, dann kamst du mit den 200 l einfach nicht aus. Es kam drauf an, wenn man dann so ein paar Tricks kannte, was verboten war, dann hat man dafür gesorgt, daß es dicht wurde. Ja, also etwas draufgelegt. Das wurde dann allgemein gemacht, sonst wären sie gar nicht weitergekommen.

Der Primärkessel arbeitete im Schnitt mit 80 bis 90 kg-Atmosphären. Bei normaler Fahrt. 55 kg waren auf dem Sekundärkessel. Das war der Fahrbetrieb. Und dann schmiß man, wenn der auf 50 runter war, immer vier, fünf Schaufeln Kohlen rauf und dann ging er wieder hoch auf 55 und der Primär stieg ja mit. Wenn die Elemente sauber waren – das war das Wichtigste überhaupt beim Hochdrucker: Die Elemente durften nicht dreckig werden; das konnte nur passieren, wenn sie kein vernünftiges Weichwasser machten.

Den Primärkessel durftest du gar nicht durchblasen, während er den höchsten Druck hatte. Da konnte passieren, daß da vorne die Wasserstandsanzeige reißt, daß das wegflog. Da waren extra Absicherungen mit Kugeln drinnen. In dem Moment, wo das Wasserstandsglas platzt, in dem Moment flogen Kugeln gegen die Leitungsöffnung und sollte das dicht sein. Das hat dann doch mal einer gemacht. Der hat den Primärkessel durchgeblasen. Darf man nicht machen. Da ist gleich alles weggeflogen. Also bei niedrigem Druck ja. Aber den brauchte man an sich gar nicht durchblasen, den Primär, im Grunde genommen nicht, weil das ja mit destilliertem Wasser war. Der blieb immer sauber. Aber der Sekundär, oben, ist ganz klar, da kommt auch Dreck zwischendurch. Den mußten sie am Tag schon ein bis zwei Mal durchblasen.

Die Wasserstandsanzeige war beleuchtet, sonst haben sie ja keine Kontrolle mehr. Wenn jetzt da kein Licht hinter war und der Heizer sieht das nicht und das Wasser sackt dann... das ging ja schnell auf dem Hochdrucker! Das war ja in Minuten. Ein, zwei Minuten nicht hingeguckt, supp war das schon unter dem niedrigsten Wert. Das mußten sie ja alles selber regulieren ständig, die Speisepumpen. Sie hatten ein kleines Ventil vorne am Kessel – sie standen ja dann immer oben –, dann mußten sie immer um die Ecke gucken: weniger geben, mehr geben. Man konnte immer mehr oder weniger Wasser zulassen. Da war man den ganzen Tag auch noch nebenbei mit beschäftigt. Und wer sich da nicht drauf konzentrierte und wenn sie dann einen Heizer hatten, der nachlässig war, der sagte dann nichts, dann war das Wasser einen Moment runtergesackt, daß die Rohre oben frei wurden und dann brannte der Dreck da drauf fest und dann wunderte man sich nachher, Mensch: der Kessel hat ja 5 bis 7 kg mehr Druck drauf, der Primär, das gibt's doch gar nicht. Also normalerweise, zu 90 % würde man sagen, der Stoker hat Mist gebaut.

Die Anlage, die beiden Hochdruckmaschinen, die mußten sie richtig eingestellt haben. Die Öler: Wenn da zuviel Öl auf die Hochdruck-, Mitteldruck-, Niederdruckkolben drauf kam, das können Sie sich ja vorstellen, das wird vom Dampf mitgerissen; das ging über einen Ölabscheider, da sollte das Öl abgesetzt werden, aber das klappte nicht immer bei zuviel Öl, wenn zuviel Öl von den Ölern kam. Das schafft so ein Ölabscheider überhaupt nicht. Und dann wurde es wieder mitgerissen auf den Kessel. Und das darf nicht sein! Wenn der Heizer nun einen Moment nicht aufpaßt und das Wasser stand ein bißchen tiefer, dann kam diese Ölschicht auf die Elemente, die in dem Sekundärkessel waren. Da brannte das Öl dann fest. Und dann ging der Druck hoch. Dann ging der Druck hoch auf 95, 100, 110. Da konnten Sie gar nicht mehr vernünftig heizen. Sie konnten auch gar nicht mehr voll fahren. Ich muß sagen, das ist mir eigentlich nie passiert. Das kam durch die gute Ausbildung, daß mir das nie passiert ist. Ich hab da immer drauf aufgepaßt.

Es gab einige Fahrzeuge, die deswegen nicht klar kamen. Ganz einfach. Sie müssen da stundenlang beisitzen, stundenlang vor den Ölern vorsitzen und die Tropfen zählen. Das sind ja so viele Schmierstellen gewesen. Und dann: Alle 40 Sek. ein Tropfen. Aha. Das hatte man sich genau ausgerechnet. Der Hochdruckkolben bekam mehr, weil das ja mit überhitztem Dampf war. Der Mitteldrucker bekam weniger und der Niederdrucker an sich gar nichts, weil das Öl ja von dem Dampf mitgenommen wurde, so daß der Niederdrucker von dem Dampf selbst mitgeölt wurde. Wenn sie das einmal eingestellt haben, dann lief das, dann war das in Ordnung.

Und dann passierte es auch, wenn die Grötzner-Öler zu knapp eingestellt waren, dann war der Druck so groß, daß der Gegendruck von der Maschine in den Öler reinschlug. Dann sagten wir, er fing an zu kotzen. Dann mußten wir aufpassen, da flog ihnen das kochende Öl entgegen. Das wurde so flüssig wie Wasser.

Wir haben in Herne gebunkert. Also wir waren von Minden nach Herne hingefahren, daß der Sekundärkessel 55 atü hatte, also den höchsten Druck für den Arbeitsbetrieb, und dann hatte ich 80 bis 85 Kilo auf dem Primärkessel. Der ging ja dann automatisch mit. Und dann hatten wir Kohle gebunkert in Herne. Ich weiß noch, das gab einen Riesenkrach. Ich hatte morgens sogar noch abgeschäumt, weil wir Zeit hatten im Herner Hafen vor der Schleuse. Und da war auf einmal der Druck 10 Kilo höher, statt 85 auf 95. Das war das einzige Mal, daß wir mit Heinrich richtig in Gang kamen. Da sagte er: Du hast das Wasser sacken lassen! Auf dem Sekundärkessel, wissen Sie, daß die Elemente frei lagen. Da ging der einfach nicht von ab. Ich sag', das hab' ich nicht; ich sag', ich hab' immer aufgepaßt, das passiert mir gar nicht. Nein, da blieb er drauf bestehen. Bis nach Bergeshövede hatten wir da praktisch keine Sprechstunde miteinander. Dann hat er uns morgens um sechs Uhr rausgeschmissen – um acht Uhr sollten wir schleppbereit sein. Und da hat er mich einfach um sechs Uhr rausgeschmissen aus der

Koje und gesagt, wir müssen hinten den Dampfreiniger reparieren. Ich sag', wieso? Keiner sagt was, können wir endlich einmal ausschlafen und jetzt so, nur weil der Druck höher ist, wo ich keine Schuld dran habe! Und dann stellte sich später heraus, als wir in Minden gebunkert hatten, das waren die Kohlen gewesen. Die bei Monopol, die kauften ja hier in Minden einfache Kohle und die in Herne, die hatten bessere, die hatten diese Anthrazit-Kohle. Da hat's dran gelegen. Die hatte einen höheren Heizwert. Aber er war intelligent genug, gleich zu merken: Mensch, das waren die Kohlen! Da hat er sich entschuldigt. Ich sag', dafür eine ganze Reise nicht miteinander sprechen, sondern nur Ärger!

Bei den Vertretungen war das immer ärgerlich. Bevor man als Maschinist fest angestellt wird, bin ich auf fast allen Schleppern Vertretung gefahren. Drei, vier Jahre Vertretung: Da ziehen sie alles durch. Das war schon ärgerlich, wenn sie dann auf einen Schlepper rauf kamen, der Heizer schmeißt die Kohlen rauf, ich will die Maschinen aufdrehen, kommt gar nichts. Da fuhren sie mit 45/50 kg-Atmosphären. Ich sag, das geht nicht. Die Elemente müssen raus, die müssen gereinigt werden. Aber es lag an den jeweiligen Maschinisten.

Auch Wasserwechsel mußten sie machen beim Hochdrucker. Wir machten das regelmäßig einmal in der Woche mit Trinatriumphosphat und Ätznatron. Das war an sich ein ziemlich teures Zeug, glaub' ich. Der Ingenieur K. war da an sich gegen. Aber es ging ohne dem nicht. Das wurde zugesetzt über die Knorr-Pumpen. Im Eimer lösten sie das vorher mit Dampf auf, da mußten sie natürlich den Kopf zur Seite halten. Das können Sie sich ja vorstellen, was da für Gase rauskommen. Das war so ein halber Eimer voll Ätznatron, er wurde mit Wasser vollgemacht und dann mit Dampf zum Kochen gebracht. Und dann wurde es über die Knorr-Pumpe auf den Sekundärkessel gebracht. Das machte man überwiegend, wenn man wußte, wir bleiben irgendwo einen Tag liegen. In Magdeburg z.B., da blieben wir immer ein bis zwei Tage liegen. Oder wenn wir wiederkamen nach Minden und hatten ein bis zwei Tage frei, dann blieb der Kessel ja in Betrieb und dann brodelte das da in dem Kessel und der Schmutz auf den Elementen löste sich zum Teil auf, was da drin war. Das haben sie abgeschäumt, sagte man dazu. Dann wurde Wasserwechsel gemacht. Im Dampfer war vorne die Vorpiek. Da war nur Weichwasser drin. Das waren so ungefähr sieben bis acht Kubikmeter. Das Wasser wurde zu 3/4 gewechselt über den Kessel. Das dauerte eine bis eineinhalb Stunden mit den Pumpen. Dann hatten Sie den Kessel immer intakt.

Der Hochdrucker M 017 mit einem leeren und drei Ladungskähnen von Osten kommend passiert das VW Werk Wolfsburg (MLK). Der ursprünglich für das Schleppamt Magdeburg gebaute, dann kurzfristig in Braunschweig und ab Oktober 1948 in Minden beheimatete Schlepper wurde nach 1957 an das Schleppamt Emden abgegeben; nach seiner Motorisierung erfolgte die Rücküberführung nach Minden unter der Nummer M 284 am 2.9.1962.
▪ Fotos: 1957

Kesselexplosion auf 017

Das mit dem Unfall war auf dem 017. Und zwar war der neu gebaut gewesen, das hab' ich erst später erfahren. Der hatte schon einen Rohrreißer, das haben die uns aber nicht gesagt. Der Heizer und der Maschinist, die waren beide tot. Die haben so was ja immer verschwiegen. Dann wär man ja auch vorsichtig gewesen von vornherein. Aber Vorsicht nutzt ja sowieso nichts, vorsichtig muß man schon sein, aber das kann man ja nicht verhindern. – Die 017 ist wieder in Betrieb genommen worden, als das in Ägypten mit dem Suezkanal war. (Gemeint ist die Suezkrise: Verstaatlichung des Suezkanals durch Ägypten und Gefahr der Sperrung für den internationalen Schiffsverkehr; der israelische und britisch-französische Angriff gegen Ägypten erfolgte Ende Oktober 1956; Waffenstillstand am 6. November 1956. Ergänzung von E.Sch.) Der Suezkanal war zu und jetzt kam auf einmal das Öl nach hier nicht mehr hin. Und da war auf einmal wieder Dampf in. Zu der damaligen Zeit hatten sie ja die Gaser schon umgebaut auf Diesel und vom Dampf haben sie gesagt, davon können wir uns so langsam verabschieden. Und dann kam das aber mit der Suezkrise und dann haben sie diesen Schlepper wieder überholt, weil der neu war. Den haben sie auf der Bergeshöveder Werft generalüberholt. Das war der erste Schlepper, den ich fest als Maschinist gekriegt hatte. Da waren zwar mehrere Bewerbungen da, aber bei Monopol, da ging es wirklich nach Leistung. Also das war ganz wichtig. Also Zuverlässigkeit – und auch nach der Reihe. Aber nach der Reihe kann man eben nicht immer gehen.

Na ja, ich hab' die Probefahrt mit dem 017 damit gemacht; da war alles angeblich in Ordnung. War es ja auch. Bei dem Kessel, da war das wichtigste, daß die Explosionsklappe – die war ja eingebaut worden wegen der tödlichen Unfälle –, die Feuerklappe ging nach innen in die Feuerungskammer hinein auf. Die konnte nicht nach außen aufgemacht werden. Und bedient haben sie diese Klappe nur mit dem Fuß. Sie mußten immer, wenn sie heizten, den Fuß draufhalten und dann die Kohlen von links aus dem Bunker, oder die Schüppe wechseln und die Kohlen von rechts aus dem Bunker holen. (Einwurf von Frau Schäfer: Jetzt weißt Du auch, woher Du's am Rücken hast.)

Einmal kriegte ich einen Heizer, das war der B. Der war Klasse, soweit, bloß wenn sie sich manchmal einen nahmen, also dann... Man mußte abends das Feuer immer gut abbänken, abdecken. Wir lagen einmal in Braunschweig, Hochsommer. Da hat er abgebänkt, kam aber zu spät nachts wieder. Also der Dampf war auf fünf Kilo weggefallen. Das ist schlecht für den Kessel, wenn der morgens auf fünf Kilo ist, dann kriegen sie kaum die Turbine in Gang. Na ja, und morgens denke ich dann, was ist denn da los. Dieser Krach und Lärm da. Ich guck um die Ecke: Ja, da hatte er nur noch fünf Kilo drauf. Und die Turbine machte nur ganz langsam höööööö. Das Feuer war sogar aus. Der mußte das Feuer erst wieder neu aufbauen. Der Druck ging ja nicht sofort ganz weg, wenn das Feuer aus war. Da er zu spät aufgestanden war, und wir sollten früh morgens bunkern und gleich wegfahren mit einem Schleppzug nach Magdeburg, da hat er innerhalb von ein paar Minuten, was gar nicht gut ist für den Kessel, fünfzehn bis achtzehn Kilo gehabt. Ich sag', mach' langsam, jag' ihn nicht hoch. Aber als er so fünfzehn, achtzehn, zwanzig Kilo draufgehabt hat, hat er die Turbine voll laufen lassen. Bei zwanzig Kilo hab' ich die Maschine angewärmt, weil wir in Gang kommen mußten. Eins hatte ich nicht beachtet, was er nicht gemacht hatte an dem Morgen: Man mußte immer ein Ventil aufmachen, damit im Kessel ein Durchlauf war, also ein Umlauf von Dampf. Wenn dies Ventil nicht auf war beim Anheizen, gerade beim Hochjagen von fünf bis acht Kilo auf fünfzig Kilo, also in dem Moment können die Rohre ausgeglüht werden. Das kann dadurch passieren. Sie hatten nach dem Rohrefegen einen überhitzten Dampf von gut 500 C°. Die Dampfleitungen um das Hauptdampfventil am Kessel waren dunkelrot von der Hitze des Dampfes. Das glaubt manch einer nicht.

Der Hochdrucker D 05 manövriert am Kanaldreieck Bergeshövede • Foto um 1955

Na ja, das Ventil hatte er also nicht auf und dann hat er den ganzen Kram, den Dampf, hochgejagt und ich dann runter, zu der laufenden Maschine, wir mußten ja ganz schnell bunkern und weg. Wenn da fünf Kähne warten, muß man pünktlich sein, das geht ja nicht. Und der Alte, der Käpt'n, der war da ziemlich genau darin. Der Heizer hatte zuviel Glut in der Feuerung. Mensch, Du hast das Ventil ja nicht aufgemacht. Ja, das weiß ich ja, aber das hab' ich vergessen. Ja, sag' ich, das ist aber nicht gut für den Kessel. Na ja, dann sagte der Käpt'n: Beide Maschinen „stop", und gab dann „rückwärts". Also rückwärts fahren, um von der Böschung wegzukommen. Das war das Schlimme ja beim Hochdrucker, wenn einer so ein Höllenfeuer drin hat, dann geht bei „stop" der Dampf ganz schnell hoch bei zuviel Feuer – dann jagt der hoch. Der ist nicht zu halten, der Kessel, wegen der Glut. Und dann machte man an sich die Feuertür auf. Das war erlaubt, aber das ist alles mit Risiko. Da lag ein Keil. Man kann diese Klappe mit diesem Keil festsetzen, dann kam kühle Luft in den Feuerraum rein und dann stieg er nicht so schnell hoch. Und da hab' ich zu ihm gesagt: Stell' die Knorrpumpe an, Kaltwasser auf den Kessel rauf – das war das Normale, was man machte. Er sagte, Mensch laß uns doch... Ich sag': Nichts, der Keil kommt da nicht zwischen. Das hat mir mein Leben gerettet. Ich sag', da kommt kein Keil dazwischen, die Knorrpumpe anstellen! Er wollte nicht. Ich sag': Glaubst Du, ich will die Bullenhitze im Rücken haben. Ich stand direkt zwischen den beiden Maschinen und war am Bugsieren und er sagt, er will einen Keil reinmachen und sich dann oben an Deck hinstellen. Und ich hab' die Hitze im Rücken und der Kessel bläst sowieso weiter. Dann hat er die Knorrpumpe angestellt und ich sag': „Und den Keil raus!" Das Wasser aus der Knorrpumpe ist Kaltwasser, das kommt direkt aus der Vorpiek. Das Wasser ging über die Pumpe auf den Kessel. Der Kessel bläst bei 55 Kilo ab. Das ging ja automatisch: Fünfundfünfzig Kilo und dann bläst er; doch trotz des Abblasens ging der hoch fünfundfünfzig, achtundfünfzig, sechzig, einundsechzig, weil zuviel Feuer im Kessel war; also das ist überhaupt nicht gesund für den Kessel. Durch die Knorrpumpe ging er in dem Moment langsam wieder runter.

Der Alte fuhr jetzt rückwärts mit dem Schlepper, beide Maschinen hatte ich jetzt auf „rückwärts“ und dann stoppt er ab und das hat einen Moment zu lange gedauert, dies Abstoppen. Er stoppt ab und sagt: Beide Maschinen einen Schlag „voraus“. Dann hab' ich umgesteuert und den Dampf aufgerissen, dann: Beide noch einmal „stop“. Das ging alles über Sprachrohr. Einen Telegrafen haben wir später gehabt. Und Telegrafen nützten nichts bei zwei Maschinen. So muß er oben wenigstens überlegen und denken. Mit 'nem Telegrafen kommen sie nicht mit, beide Maschinen zu bedienen. So muß er sich besser vorbereiten, was vor ihm ist, und dadurch komme ich dann unten in der Maschine auch mit. Na ja, und dann gibt er wieder beide Maschinen „stop“ und die Knorrpumpe hatte der Heizer wieder abgestellt, und er stand oben an Deck. Und dann gibt es 'nen Riesenknall. Einen Riesenknall, der Heizer hatte Glück, der war oben. Wir hatten Glück, wir waren höchstens von Land entfernt fünf bis sechs Meter, zwei, drei Schlepper lagen da noch. Ich bin also zwischen den Maschinen vor den Notausgang geflogen, das war meine Rettung.

Der Maschinist, damals, der Strohmeier, der hatte mir gesagt: Wenn Dir das mal passiert, atme nicht ein, denn der überhitzte Dampf ist ja nicht zu sehen, der ist ja blitzschnell in der Lunge. Das war ja ein Rohrreißer. Also wie sich das abgespielt hat, das kann man sich gar nicht vorstellen. Der Knall ist, Sie hören und sehen nichts mehr, meine Haare waren so ziemlich weggesengt, Augenbrauen, durch diesen überhitzten Dampf. Aber ich habe nicht eingeatmet, denn dadurch ist der Maschinist auf der 02 gestorben. Wenn Sie den überhitzten Dampf einatmen, dann verbrennt die Lunge, dann haben Sie so Bläschen auf der Lunge, hat er mir erklärt, so war das bei dem damals gewesen. Und da gehen Sie dran kaputt. Also sehen konnte ich ja sowieso nichts wegen der Asche. Jetzt war ja die Feuerklappe zu. Wäre die auf gewesen, dann wären mir die paar Zentner Glut auch noch in den Rücken geflogen. Dann wär' ich sowieso dran.

(Auf der Rückseite des Kessels gab es einen sogenannten Explosionsschacht, der durch das Deck nach oben ins Freie führte; er war mit einer Klappe verschlossen. Bei einer Explosion wurde sie vom Druck aus der Feuerung aufgestoßen. Anmerkung von E.Sch.) Die mußte immer gangbar sein. Da habe ich jeden Tag nach gesehen. Einen kleinen Tick dran und dann schlug die nach hinten auf. (Auf Deck war der Schacht mit einer lose aufliegenden Abdeckung verschlossen.) Die flog dann weg und dann sollte das ganze Feuer, alles nach draußen wegfliegen.

Erstmal war ich dran. Also ich den Notausgang hoch und die Klamotten waren trotz alledem leicht am Brennen, leicht am Glühen. Sehen konnte ich nichts. Da hörte ich bloß, wie die riefen: Karl, laß Dich fallen nach links. Da hatte ich dann die Reling in der Hand und hab' mich nach links ins Wasser fallen lassen; da haben sie mich dann rausgezogen. Na ja, durch das Wasser kam ich dann

wieder voll drauf. Mensch, ich sag', der Kessel darf nicht ausglühen, weil man ja glaubte, da wär noch Feuer drin; der war immer noch am Blasen wie sonst was. Ich sag', ich muß da sofort wieder rein, ich muß das Feuer rausreißen.

Dann haben sie so nasse Säcke gehabt, die haben sie bei mir rübergelegt. Der Heizer ging mit. Durch das Scheinlight (Lichtluke; E.Sch.) über der Maschine sind wir zum Kessel hin runtergekrochen, zwischen die Maschinen, und haben die Feuertür aufgemacht. Und Sie werden es nicht glauben, da hätten Sie mit einem Handfeger das Kehrblech nicht halb voll gekriegt. Das hatte so geklappt: Die ganze glühende Kohle, alles hinten raus und hoch. Und dann sahen sie erst, was los war. Das ganze Deck war verbrannt. Also der ganze Kessel, so sauber ist der noch nie gewesen. Ich hätte mir das nie vorstellen können, daß durch eine Explosion der Kessel so sauber war – das hatte ich nicht geahnt. Mein Glück ist nur gewesen, wie gesagt, daß die Klappe zu war und ich hab' die Luft nicht eingeatmet. Verletzungen? War nichts. Ich hatte bloß ein rotes Gesicht und die Haare angebrannt so ein bißchen, das war alles.

Also das Schlimmste war, was jetzt auf einen zukommt. Das Schlimmste bei der ganzen Sache ist, die waren ja immer drauf aus, die suchten immer einen Schuldigen. Regreßpflichtigkeit. Da haben wirklich Schiffsführer für einen abgerissenen Draht, das hat mir mal ein Schiffsführer erzählt, bezahlen müssen; wenn er grob fahrlässig war, dann hat er bezahlen müssen. Da haben sie monatlich immer ein paar Mark vom Lohn abgezogen. Der Ingenieur K. ist damals gleich angekommen mit dem Dienstwagen, hat die Sache angesehen. Ja, sagt er, das werden wir feststellen. Wenn der Kessel ausgeglüht ist durch Eigenverschulden, durch grobe Fahrlässigkeit, dann wurde man degradiert. Dann konnten sie nur noch als Heizer fahren. Das war auch besser, wenn sie dann kündigten.

Dann wurden wir abgeschleppt nach Bergeshövede. Da stellt sich heraus, die Rohre waren schlecht eingewalzt. Das ist im Krieg passiert. Es wurde gesagt, durch Sabotage. In Holland auf einer Werft sind die, glaube ich, gebaut worden. Die Walzungen haben die damals angeblich nicht vorschriftsmäßig gemacht, vielleicht nachlässig, extra, und da ist er dann rausgerissen. (Hersteller des Kessels auf 017 war die Schiffs- und Maschinenbau AG, Mannheim; Baujahr 1942, Nummer 528/529. Zusatz von E. Sch.) – Sicher, es war auch der Überdruck da. Aber passiert wäre es vielleicht so oder so. Aber der Schreck ist so groß danach. In Bergeshövede, auf der Werft, haben sie das Rohr neu eingezogen. Sie haben dann noch ein paar Kleinigkeiten gemacht, bei den Antriebswellen waren die Keile los und so weiter. Wir wollten dann den Kessel wieder in Betrieb nehmen. In dem Moment kommt ein Düsenjäger drüber weg. Das vergeß' ich nicht. Da gibt's doch diesen Knall. Der Heizer war schon wieder raus und ich wollte schon hinterherlaufen. Das war der Schreck, der noch drinsaß, von dem, was passiert war, vorher.

Ob einen das noch weiterverfolgt? Ja. Sie stellen sich anders hin. Irgendwie haben sie immer das Gefühl – aber mit der Zeit hat sich das auch verloren. Denn das hätte ja auch nicht viel geändert. Der Schlepper blieb auch längere Zeit noch in Betrieb.

Die sind lange in Betrieb gewesen, die Hochdrucker. Die brauchten ja wenig Kohle, darum ging's ja. Die hatten die Hälfte an Kohleverbrauch wie die anderen. Der hatte dieselbe Hochdruckanlage, das waren diese Wagner-Kessel, das war dasselbe wie die „Bismarck" drin hatte, bloß daß die mit Ölfeuerung fuhren. (Das am 27. Mai 1941 im Atlantik versenkte Schlachtschiff „Bismarck" hatte zwölf ölbefeuerte Wagner-Kessel. Frdl. Hinweis von O. Schmidt)

Die Mitteldrucker fuhren mit Naßdampf, die hatten nicht den großen Druck drauf. Ich meine, gefährlich war alles, beide. Ob einer bloß acht Atmosphären Druck hat oder achtzehn oder – Dampf ist immer gefährlich. Aber wenn man da aufpaßt, dann geht das.

Ich hab' auch nie mit nacktem Oberkörper gearbeitet. Es gab viele, die das getan haben. Die haben manchen Brandflecken abbekommen. Die Rohrleitungen sind ja nicht immer hundertprozentig dicht, so daß das runtertropft, und das tut ganz schön weh, wenn da was raufkommt auf den Körper. Und das war an sich auch verboten. Man sollte immer etwas anhaben. Ich hab's nicht gemacht. Haben die meisten nicht gemacht. Die meisten haben immer einen Schlosseranzug angehabt und ein Hemd.

Ich hatte ja das Patent für Dampf und Diesel, und dann wußten sie von vornherein, ich kann auf allen fahren. Jetzt waren aber nicht so viele Hochdrucker da. Am Anfang hatten sie nur drei Stück im Bundesschleppamt Minden. Das war die 028, 029 und 030. Nur die drei waren damals in Minden. Und dann wurde das ehemalige Schleppamt Magdeburg, das nach dem Krieg nach Braunschweig verlegt worden war, von Minden übernommen. Die hatten einen Mitteldrucker, die 84, und die anderen Hochdrucker. Das waren einige gewesen. Die kamen bei uns zu, und dadurch mußten wir auf einmal auch in die DDR fahren, was man vorher gar nicht wußte. Das war ärgerlich. Vorher sind wir bis höchstens zur Zonengrenze gefahren. Die Braunschweiger mußten auch nach Minden, das war für die auch ärgerlich. Die mußten ihre freien Tage in Minden verbringen.

Die Gasschlepper M 400 mit Maschinist K.-H. Wetter und M 403 (?) mit dem Maschinisten K. Schäfer liegen in Schleppbereitschaft am Braunschweiger Hafen. Die Ehefrauen der genannten Männer sind an Bord. Individuelle Unterscheidungsmerkmale zwischen den Schleppern waren neben den Nummern die persönliche Ausstattung: hier die Gardinen hinter den Kajütfenstern. ▪ Foto: 1953

Maschinen, kränker als der Maschinist: die Gaser

Dann mußte ich auf den Gasern fahren. Das Schlimme bei den Gasern ist ja immer nur das eine gewesen: Die Gasschlepper, nicht alle, aber gerade die, wo ich immer Vertretung machen mußte, da waren die Maschinen kränker als der Maschinist. Das war der Nachteil. Da war die 401, die war berühmt dafür. Und die 403, wo ich die Gasvergiftung hatte. (K. Schäfers Bericht dazu wird im nächsten Kapitel wiedergegeben; Anmerkung v. E.Sch.) Der Maschinist hat immer nebenbei Körbe gemacht, Weiden abgeschnitten an den Böschungen und machte Körbe und Flaschenschiffe, machte der. Da hat der sich so mit beschäftigt, daß ihn das gar nicht mehr interessierte, wie seine Anlage war. Der hat bei der Überholung auch nicht aufgepaßt. Wo ich die Gasvergiftung hatte, das hätte auch nicht passieren dürfen. Später wurde der mal strafversetzt zu mir als Heizer. Ich bin aber ganz gut mit dem klargekommen.

Mit Einverständnis der Besatzung und einer entsprechenden Eintragung im Permit (für die DDR-Fahrt) durfte die Familie schon mal mitfahren, da diese Reisen (fernab des Wohnorts; E.Sch.) manchmal bis zu sechs Wochen dauerten.

Maschinist K. Schäfer, Schleppamt Minden, 1995

Mit den Gasern war das so. Ich kam von dem einen runter, eine Reise gemacht von Bergeshövede nach Minden oder nach Braunschweig und zurück – die Maschinisten nahmen ja meist nur eine Woche Urlaub –, dann lief ich in den Hafen ein, dann konnt' ich mit dem Moped schnell nach Hause fahren, gerade eben für die Aufrüstzeit... Es ist schon passiert, daß die Maschinen schon vom anderen Schlepper liefen und ich da schon rübergehen mußte. Ich sag': Moment, Moment mal, ich muß aber wenigstens nach Hause und ein bißchen Verpflegung holen. Ein bißchen Geld muß ich auch haben. Also so flog ich vom einen zum andern. Daß meine Frau sich nicht hat scheiden lassen, ist noch ein Wunder.

Und wenn ich nun diese Schlepper sah, diese 401, das war eine Katastrophe. Da kam ich nicht aus der Maschine raus. Die ballerten und knallten, immer war schlechtes Gas der Grund, der Generator war verschlackt. Ja, verschlackt war der, weil sie Wasser raufkippten. Man hatte den Wagen mit Brechkoks und Schwelkoks vollgeladen, dann fuhr der die Schienen am Generator hoch, oben in den Trichter kippte man das dann rein und die Zellradschleuse verteilte

Familie Schäfer auf dem Hochdrucker M 09 in Richtung Magdeburg (MLK) ▪ Foto: 1954

Frau Schäfer Das ist wirklich so. Ich meine, die haben jetzt ein hartes Leben gehabt, aber die Familie auch. Die war wirklich nicht zu beneiden. Wie oft gingen die Familien sonntags spazieren und ich saß mit meinen Kindern immer alleine hier. Das sind dann immer so die schlimmsten Tage. Dann war ich manchmal so wütend! Man hat zu der Zeit auch kein Auto gehabt, gar nichts; dann mit vier Kindern. Alle fuhren dann zum Wasser, zum Schwimmen. Mein Mann war dann auch so, wenn er zuhause war und wir wollten vielleicht einmal zum Schwimmen fahren, dann sagt er: Ich hab' keine –; ich hab jeden Tag Wasser um mich, Wasser, Wasser; laß mich bloß mit Wasser in Ruhe. – Heute fahren wir gerne zum Schwimmen, aber heute ist das auch was anderes.

den Koks in den Generator. Das waren mehrere Feuerschichten da drin. Der obere Teil vom Koks darf aber nicht zum Brennen kommen, sonst verbrennt ja das Gas. Und wenn die Kohle in dem Gasgenerator nun schief liegt und glüht, das ist nichts, dann haben sie schlechtes Gas. Dann sind sie da beigegangen und haben diese Karre, diesen Wagen voll mit Wasser gemacht und dann hoch, oben rein in den Trichter, da hat er dann das Wasser reingekippt und in dem Moment ging das Feuer ja aus. Und das Erstaunliche, was passierte: Diese Schlepper liefen ja mit 400 Umdrehungen auf der Schraube und dann lief er auf einmal 450, 460 Umdrehungen. Weil er diesen Schwung hatte durch den Wasserdampf. Und dann sackten die Schichten im Generator zusammen. Das Feuer ging aus und dann sackte der Generator in sich zusammen und dann ging das wieder eine Zeit. Aber das konnten sie nicht laufend machen. Dann verschlackte der Generator. In Minden, da hat man dann einen Reparaturzettel geschrieben, daß der Generator gereinigt werden muß.

Hier unten am Generator, da lief dann die Schüssel. Die konntest du einstellen, daß sie sich langsam drehte. Dann drehte sich die Schlacke und Asche dabei raus. Und dann wird mit der Kratze oder mit der Hand die Schlacke rausgerissen. Das klappte nämlich nicht immer mit der Kratze, da mußten sie mit der Hand reinfassen. Und Handschuhe, die kriegten sie ja damals nicht so ohne weiteres, was heute alles Pflicht ist. Damals, da sagten sie dann, das ist ein Angeber, wenn da einer Handschuhe anhatte. Mein Gott, meine Hände, die sahen manchmal aus... Dann haben sie da ein Loch im Generator und dann sackt der wieder nach. Und auf dieser Reise ging das gar nicht.

Da haben wir in Hannover an der Fahrenwalder Straße, am Anleger an der Brücke, angelegt – das war natürlich ein Hammer da, in Hannover. Wir liegen da in Hannover; abends, 20.00 Uhr, haben wir Feierabend gehabt. Wir mußten ja damals ziemlich lange arbeiten von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr abends. Da sagt der Matrose, ich glaub, es war der S., Karl, da gibt's einen Trick. Wenn du oben auf dem Generator die Stopfen runternimmst – der Generator hatte ungefähr von der Wand bis hier die Größe, also ungefähr drei bis vier Meter im Umfang. Da waren alle dreißig, vierzig Zentimeter Stopfen. Das war zum Stochern des Generators mit der Stange, daß das innen etwas runtersackt. Wenn du jetzt die Stopfen runternimmst, dann kommt das mit Sauerstoff in Verbindung und dann knallt das, ganz klar, und bei jeder Explosion sackt der Koks runter. Alle die Hohlräume sind dicht. Ich sag, meinst du, das kann ich riskieren? Ich meine, hier mitten in Hannover!?

Wir haben die Scheinlights über dem Generator alle nach oben aufgemacht. Der Matrose machte das mit. Und dann hat das geballert und geknallt, mindestens 20 Minuten! Die ganze Brücke stand schwarz voll Menschen und an der Böschung standen sie. Die haben immer mitgejubelt: Jetzt kommt wieder – rrroms! Dann ging er wieder hoch, dann kamen die Stichflammen, dann flog wieder Grus von der Asche auch mit hoch. Das hörte gar nicht auf. Der ballerte und ballerte weiter.

Da hab ich natürlich Bammel gehabt. In dem Augenblick, ich denk, was machst du? Ich kann nur eins tun. Ich mußte schneller sein als der nächste Knall. Ich hab dann aufgepaßt, wie lange das dauerte, und ich weiß nicht, wieviele Stopfen das waren, ob das acht oder zwölf waren, die müssen Sie ja in dem Moment, wo er geknallt hat, alle blitzschnell raufkriegen. Dann ist das ja vorbei, nicht. Dann kommt kein Sauerstoff mehr rein. Dann hab ich zu dem Matrosen gesagt: Komm her, du nimmst die Stopfen, die hatte ich ja vorher nach draußen mit hingenommen, damit ich die auch behielt, weil die ja sonst mit weggeflogen wären. Ich sag, du nimmst die rechte Seite und ich die linke Seite. Ne, ne, ne. Nein, das mach' ich nicht mit. Ja, ich hab' sie aber raufgekriegt. So wie es wieder knallte, nicht wahr, blitzschnell rein in den Maschinenraum und als alle Stopfen drauf waren, mit einem Hechtsprung wieder raus. (Er lacht bei dieser Erinnerung. E.Sch.) War aber in Ordnung.

Bis zum nächsten Morgen hatte ich die Klappe unten am Generator aufgemacht, damit die Füllung von unten anfängt zu brennen, aber der hat sich derart gesetzt, daß ich morgens mit Müh und Not eine Maschine in Gang gekriegt habe. Dann sind wir mit einer Maschine angefahren. Das war von der Brücke bis nach Lohnde. Kurz vor Lohnde lief auch die zweite Maschine mit halber Kraft. In Lohnde mußte man normalerweise anlegen, weil da auch nach Hannover-Linden Kähne hinkamen. Da war die Schleppbetriebsstelle. Die Kähne wurden da aufgeteilt. Da habe ich mich gemeldet, daß nur eine Maschine lief. Früher hatten sie ja keinen Funk. Ich hatte zwar kurz vor Lohnde die zweite Maschine in Gang gekriegt. Aber sie müssen sich innerhalb von einer Stunde für einen Reserveschlepper entscheiden. Man kann ja nicht mit zwei/drei km pro Stunde durch die Gegend fahren. Fünf war Pflicht und dafür hatte ich ja zuwenig drauf gehabt. Ich kriegte die Maschinen auch nicht hoch. Ich wußte, er kommt – kommt er, oder kommt er nicht hoch. Und dann haben wir rübergerufen in Lohnde: Schickt den Karl Althoff, das war der Garantiemaschinist; noch keinen Schlepper schicken. Ich komme damit weiter, aber wir können die Kilometerzahl damit nicht halten. Der kam dann mit dem Motorrad raus. In der Höhe Kohlenfeld war der schon mit dem Motorrad da. Das hat mich ja wohl geärgert. Das war besser und besser geworden. Das wurde immer besser. Als er kam, da liefen schon beide Maschinen – voll; mit 370, 380 Touren liefen sie jetzt schon, und es wurde immer besser. Was sollte ich jetzt machen, der Karl war da. Das Motorrad mußten wir dann an Bord nehmen, blitzschnell anlegen, das Motorrad rüber, das war übrigens ein Samstag gewesen. Na ja, und er auch rüber: Was ist denn? Ich sag, Karl, wenn ich ehrlich sein soll, es ist gar

nichts mehr. Dann ist er runtergegangen. Dann hab ich ihm das erklärt, was ich gemacht habe. Können wir ja keinem erzählen, sagt er, wir müssen ja einen Grund finden, warum ich gekommen bin. Die Maschinen liefen immer mehr. Das ist noch nie gewesen, sagt der Käpt'n, die Umdrehungen, die der lief, bis nach Minden. Das waren die Typen von den Deutschen Werken, es gab zwei Typen; das waren die älteren. Der lief wirklich mit 420, 430 Umdrehungen; jede Maschine. Wir hatten den Schleppzug dran. Wir liefen einen bis zwei Kilometer mehr. Das war viel damals. Was das ausmachte. Wir konnten aufdrehen, wie wir wollten, da knallte nichts, da lief alles. Da war alles wunderbar intakt. So war die Komödie halt.

Dann hat er da oben gesagt (gemeint ist die Betriebsführung; E.Sch.), ja, da war was an der Zündung. Das hat er fertiggemacht. Denn da, an dieser einen Stelle, sollten wir nicht unbedingt beigehen. Das hat er dann angeblich fertiggemacht, dann war es gut. Er konnte ja nicht erzählen, daß ich die Stopfen da rausgenommen hatte... Das könnte man heute gar nicht mehr machen.

Das langsame Fahrtaufnehmen, das geht ja gar nicht anders, das Gas muß ja auch kommen. Der Generator muß erst einmal richtig in Betrieb sein. Er braucht einen Augenblick. Es gab unvernünftige Schiffsführer, die drehten einfach auf. Dann fing er sofort an zu knallen. Das blieb nicht aus. Aber überwiegend waren sie ja vernünftig. Sie wußten, sie mußten langsam aufdrehen. Wenn der Generator gut intakt war, kann man ruhig sagen, nach zehn Minuten gab er auch voll. Man blieb da sowieso unten drinnen und paßte auf. Denn die hatten ja noch mehr Nachteile. Wenn sie die morgens nicht in Gang kriegten, die Maschinen, sie hatten ja auch nur zwei Flaschen mit Luft und jede hatte 30 Atmosphären drauf, dann mußten sie die Maschinen damit in Gang kriegen. Sie hatten ja keinen Hilfsdunki (Kompressor; E.Sch.) gehabt. Das war ein Riesennachteil. Das hat ja keinen Sinn, Maschinen anzuschmeißen, wo das Gas schlecht ist. Wenn die eine nicht ansprang, nahm man sofort die andere. Weil die eine dann schon wieder nasse Zündkerzen hatte usw., dann ging man zu der anderen Maschine, hat einen Moment gewartet, dann hat man das Gas kontrolliert mit einem Feuerzeug oder was man gerade hatte, mit einem Streichholz. Die Flamme mußte so eine gelbliche Farbe haben, so gelblich-rot, und durfte auch nicht von selbst ausgehen – so kleine Probierhähne waren da dran –, dann mußte man ungefähr wissen, was los war. Wenn zuviel Wasserdampf drin war, dann kam das nicht. Dann liefen sie nicht. Dann habe ich einen Moment gewartet und die zweite fast immer in Gang gekriegt. Bei der anderen mußten sie dann wieder die Zündkerzen herausnehmen. Das war umständlich. Das war ein 6-Zylinder. Da mußten sie zwölf Schrauben losdrehen, an jedem Kerzenhalter waren ja zwei Schrauben dran, 22er Schlüssel dafür, Steckrohr drauf, raus. Da hat der Matrose immer mithelfen müssen. Blitzschnell die Kerzen wieder wechseln oder saubermachen und dann wieder einbauen. Das dauerte natürlich – und wenn sie noch so schnell machten: sieben, acht Minuten dauerte das. Und dann kam auch die zweite Maschine dran.

Andere Tricks gab das auch noch. Auf den Deutzern war das manchmal schlechter. Das hab ich über den Karl Althoff gelernt.

Der hatte immer ein bißchen Benzin dabei. Dann hat man eben durch den Indizierhahn auf den Kolben – oder Zündkerzen raus, dann ein bißchen Benzin rein auf jeden, und dann zündet der ja sofort. Das ist ja ganz klar. Und meistens schafft man das auch, dann mußten sie mit dem Mischventil regulieren, alles mit Gefühl: Wuuh, wuuh, wuuh. Da haben wir manchen Scherz dabei gehabt, egal, die Gaser waren ein Teufelszeug. Wenn da die Maschinisten fest an Bord waren und Ahnung hatten und ihren Pflichten nachkamen, die hatten keine Probleme damit.

Fehler unterliefen nur, was Maschinenfehler waren, das hing oft mit der Werkstatt zusammen. Kostensachen. Das Schleppamt gab ja immer Geld ab nach Bonn. Die haben ja immer Riesenüberschüsse früher gehabt. Die haben aber immer das billigste eingekauft. Vielleicht wissen Sie das von den Werkstattleuten. Die haben nie neue Ventile gekauft. Da wurden die alten Ventile aufgeschweißt, das müssen Sie sich mal vorstellen, die haben sie aufgeschweißt und wieder abgedreht und dann kriegten sie die alten Ventile wieder auf die Zylinderköppe drauf.

Zwei, drei Zylinderköpfe hatten sie ja immer in Reserve an Bord liegen. Da sind sie auch unterwegs beigegangen. Bei den Einschraubern sind das ja mächtige Köppe gewesen. Die haben wir dann runtergebaut und den neuen Kopf wieder rauf. Dann lief das auch wieder. Das hab ich sogar einmal während der Fahrt gemacht. Eine Maschine abgestellt und mit der anderen gefahren. Denn wenn ein Einlaßventil kaputt war, Auslaß war nicht schlimm, beim Auslaß machte der immer bloß blop, blop, blop oben im Auspuff, aber sowie im Einlaßventil ein Loch war, dann ging der Motor runter. Dann mußten sie unten immer stehenbleiben und da konnten sie das mit dem Mischventil auffangen, aber es war schlecht.

Ja, Zylinderkopf wechseln während der Fahrt haben wir gemacht, das war eine Schweinearbeit. Die Deutzer waren die kleinsten Maschinen, die waren nicht so kompakt wie die von den Deutschen Werken. Die größten, die Achtzylinder waren auf den Einschraubern. Da hat der Matrose dann mitgeholfen. Man hat da unten so einen kleinen Laufkrahn gehabt mit einem Kettenzug. Obwohl, das war eine Mordsarbeit sowieso, den einen raus, den anderen drauf. Dann mußten sie auch die Kipphebel, die Ventile wieder ganz schnell einstellen, das muß ja alles übereinstimmen. Auch daß die Einlaßventile richtig stehen. Darum ging es ja auch, daß einer, wenn möglich, einen gelernten Beruf hatte. Denn die suchten immer einen Schuldigen, wenn etwas kaputt war.

„Das gibt's gar nicht": Kolbenausreißer

Ich kam auf einen Deutzer z.B. drauf. Abends eingelaufen, nächsten Morgen auf den gleich rüber. Abends spät reingekommen, da gab's ja den Wachmaschinisten, da war immer einer da, der die Kessel unter Dampf hielt, das war meistens ein älterer Mann oder der gesundheitlich schon nicht mehr konnte und der war dann Wachmaschinist. Der hatte dann für uns eine Nachricht da liegen, wenn oben, auf der Betriebsstelle, auch schon keiner mehr da war. Dann mußte ich nächsten Morgen mit dem weiterfahren, das war, wie gesagt, ein Deutzer. Und da mußten sie ja die Maschinen durchtörnen am Schwunggewicht, das ist unbedingt erforderlich. Das ist – jetzt komm ich nicht auf den Ausdruck. Der Auspuff wurde ja gekühlt. Da ist Wasser dann da oben drin. Ich komm da noch auf den Namen. Und wenn da im Auspuffsammelrohr, jetzt hab' ich's, ein Loch drin ist, dann konnte das Wasser in den Zylinder reinlaufen auf den Kolben. Das stand dann auf dem Kolben. Und oben, auf dem Zylinderkopf, waren ja die Indizierhähne, die mußten sie aufdrehen. Und jeden Morgen mußten sie die Maschine durchdrehen mit der Törnstange. Am Schwunggewicht. Das machte immer: scht, scht – der Druck auf jedem Kolben. Man sah ja, wenn eventuell Wasser drauf war. Das war nicht gut. War alles klar, ließ man die Maschine an.

Na ja, ich hatte alle auf, habe durchgetörnt, die andere Maschine durchgetörnt, alles in Ordnung. Habe die Indizierhähne zugemacht, laß die Maschine an, der sprang bloß auf drei Pötten an, auf drei Zylindern bloß. Bei den Deutsche Werke-Motoren war ja auf jedem Zylinder ein Anlaßventil und bei den Deutzern nur drei an einer Maschine. Die holperten dann so. Da war der Hebel zum Einkuppeln dann und hier drehten sie die Luft auf, mit der linken Hand. Und dann fing der an zu klötern, fängt an zu zünden, springt an, und in dem Moment gibt es einen Riesenkrach. Und ich hab' Glück und steh' da ein bißchen mehr nach links hin, da geht der Kolben an der Seite heraus. Knallt an der Seite raus! An mir vorbei, die ganze Maschine im Eimer. So ein Loch drin! Kannst Dir ja vorstellen, das ist Gußeisen, was da von der Maschine durch die Gegend flog. Das war der 458 oder 457, ich weiß nicht, einer von denen ist das gewesen.

Jetzt ist eine ganze Maschine im Eimer. Da können Sie sich ja vorstellen, die kommen ja sofort an. Das war morgens um sechs Uhr. Wir sollten um sechs Uhr fahren, als das passierte, und die Werkstatt fing um halb acht an zu arbeiten. Da kommt als erster der Vorarbeiter an. Das mußte ja gleich gemeldet werden. Gemeldet sowieso, da ging ja nichts mehr, lief ja nix mehr, mußte ja ein anderer Schlepper fahren. Erstmal blieben ja die Kähne liegen. Der erste Schlepper, der dann kam, war um halb acht auch da. Die Leute brauchten erst um acht Uhr kommen, also der fuhr dann mit denen um acht Uhr los, also mit zwei Stunden Verspätung. Ist ja ganz klar, daß diese Partikuliere oft ärgerlich waren, wenn so etwas passierte. Denn die Motorschiffahrt, die kam jetzt langsam richtig in Gang, und die fuhren immer an denen vorbei und machten die große Kohle. Da sagte der C. P., der Vorarbeiter, – wie sagte der nochmal? Das ist wohl dein Patent, sagte er, was Du jetzt los wirst. Wenn so etwas passierte, angeblich, sagte er: Du hast nicht getörnt. Ja, ich habe getörnt. Das gibt's gar nicht. Ich sag', ich habe getörnt und die Sache ist erledigt; da war kein Wasser drauf. Das passiert gar nicht, sagte er, normalerweise. Dann kam der Meister S. anschließend hinterher. Dann kam der H., der Baurat kam an. Das kann man sich ja vorstellen. Dann stehen da so mindestens zehn, zwölf Mann stehen da rum. Jeder gibt sein Wissen kund und was nicht alles. Und dann kommt auf einmal der Käpt'n runter. Mich hatten sie also soweit, ich habe nicht getörnt. Ich sage: Genügt mein Wort nicht? Ich sag: Ich habe getörnt, beide Maschinen durch, die eine lief; diese schmeiße ich an, nicht wahr, und dann geht der

Kolben an der Seite durch, wie die Maschine lief. Mehr kann ich da nicht zu sagen. Und ihr nehmt das gar nicht von mir an. Nein, sagt der Meister, das geht gar nicht, Karl. Du hast nicht getörnt. Und da kommt der Käpt'n an, den kannte ich damals noch gar nicht richtig, bloß vom Ansehen kannte ich den: Ich höre das die ganze Zeit lang jetzt schon, sagt er, da kann man doch mal sehen, wie ihr mit dem Menschen umgeht, wenn der alleine ist. Aber er war nicht alleine. Ich war schon im Steuerhaus. Ich bin ja gerade gekommen und hab mich erst ins Steuerhaus reingesetzt – der kam nämlich immer mit dem Fahrrad von Niedernwöhren. Die von Niedernwöhren, die fuhren 20 km mit dem Fahrrad. Die waren sportlich, die Jungen. Das hab ich gar nicht mitgekriegt, wie der kam. Wir lagen an der Kaimauer hier gleich an der Wasserstelle. Sagt er, und man hört ja, wenn einer törnt, also jedes Mal, wenn man die Stange in die Schwungscheibe reinmacht, dann klötert das und man hört auch dieses scht, scht; sagte der, der hat beide Maschinen durchgetörnt, meine Herren. Ich bin Zeuge.

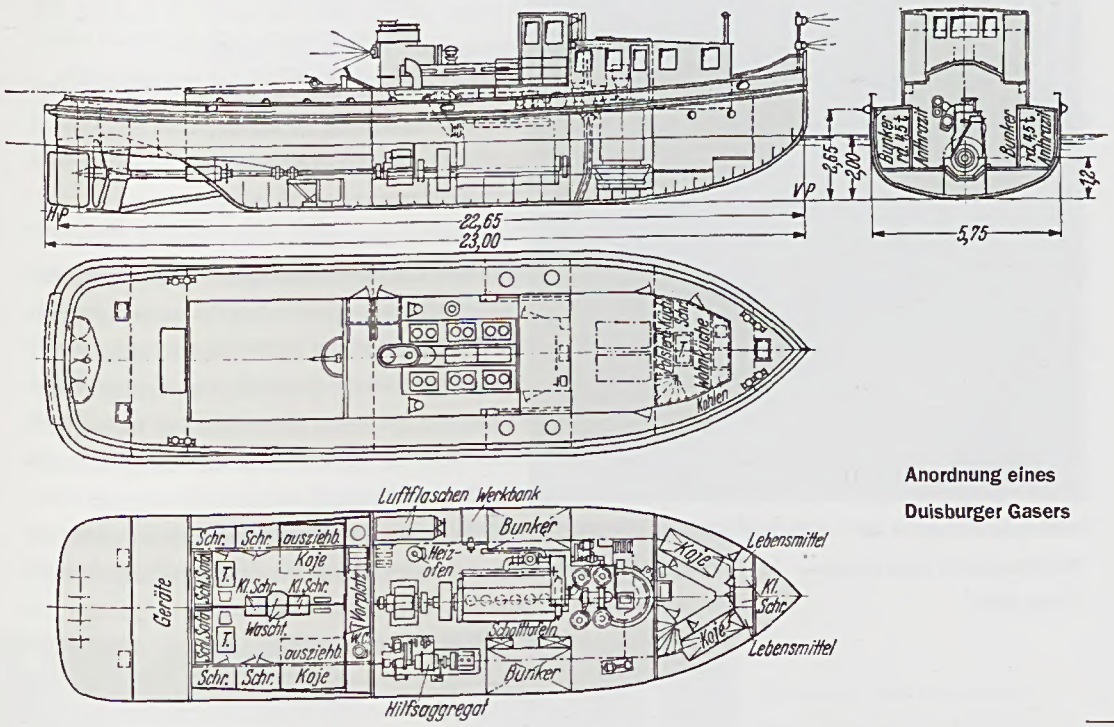
Ja, wo soll das denn dann dran liegen? Und da war dann C. P., der Vorarbeiter, der war für diese Gaser zuständig: Dann gibt's nur noch eine Möglichkeit. Alle Köppe runter! Da haben sie alle Köpfe runtergenommen und was stellt sich raus? Da waren drei Buchsen angerissen. (K. Schäfer beschreibt an dieser Stelle ausführlich den Sitz der Buchse. E.Sch.) Genau unter dem Rand, waren sie angerissen.

Da haben sie gesagt, das gibt's doch nicht. Dann haben sie alle Deutzer untersucht und da waren noch welche dabei. Da hatte der H., der Baurat, der hatte nicht die Originalbuchsen bestellt. Das stellte sich dann raus. Der hatte einen ganzen Haufen mehr bestellt und zwar so eine Billigware. Die sind nachher alle im Schrott gelandet. Die durften nicht mehr verwendet werden. Einmal ist noch einer von den Deutschen Werken kaputt gegangen. Aber bei den Deutzern, das ist einwandfrei bewiesen worden, er hat die falschen Buchsen gekauft und dadurch ist das passiert. Was das ausmacht! Nur wegen dem Geldsparen nehmen wir nicht die Originalbuchsen, sondern... das konnte einem auch das Leben kosten. Aber da hat ja keiner dran gedacht und davon geredet.

Auszüge aus Gesprächen mit dem Maschinisten Karl Schäfer, Schleppamt Minden, am 23.03.1995 und am 6.7.1995, aufgezeichnet und bearbeitet von E.Sch.

Knattern, pruttern, pröcheln: Erfahrungen mit Gasschleppern

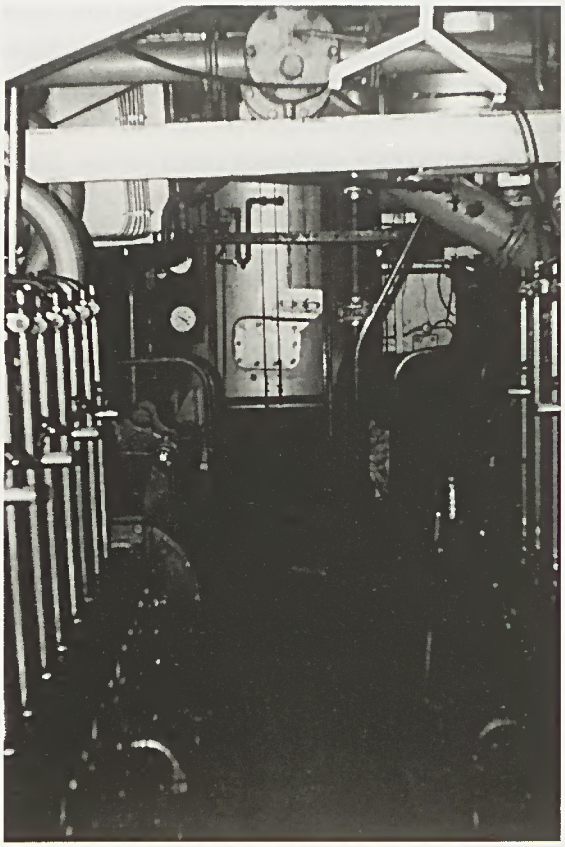
Theorie der Gaserzeugung ■ Im Gegensatz zu gewöhnlichen Rostfeuerungen, bei denen der Brennstoff nur in einer niedrigen Schicht aufgetragen ist, wird im Gaserzeuger die Kohle zu einer hohen Säule aufgeschichtet. Die eigentliche Verbrennung findet nur in der unteren, auf dem Rost liegenden Kohlenschicht statt, während die darüberliegenden Schichten infolge Mangels an Sauerstoff nicht verbrennen können, jedoch durch die Wärme der durchziehenden Gase auf Rotglut erhitzt werden. Diese rotglühende Kohle wirkt nun auf die durchströmenden Verbrennungsgase reduzierend, das heißt sauerstoffentziehend. Hierdurch werden die nicht brennbaren Bestandteile dieser Gase, Kohlensäure und Wasserdampf in brennbare Gase verwandelt. **Gaserzeuger Körting. Hannover (1936). S. 4**



Anordnung eines Duisburger Gasers

M 400 auf der Werft, dahinter M 410; beide Schlepper erhalten die große Überholung der Maschinenanlage und einen neuen Unterwasserschiffsanstrich. Bei der Überholung wurden die Gasmotoren zerlegt, Zylinderköpfe abgebaut, Kolben gezogen und auch die Kurbelwelle von den Lagern befreit. Auch der Generator wurde geleert. Das ganze dauerte meist vier Wochen. Man freute sich darauf, jeden Abend zu Haus zu sein, wenn man nicht auf einem anderen Schlepper Vertretung fahren mußte. ▪ Foto: 1951

Maschinist K.-H. Wetter, Schleppamt Minden, 1995



Körting-Gasgenerator im Maschinenraum eines Gasers ▪ Foto: 1960

Die Beschickung des Gas-Generators erfolgte von oben, deshalb war auf den Gasern kein Heizer notwendig. (E.Sch.) Da hat der Maschinist nichts mit zu tun. Das wurde von Deck, vom Bootsmann oder vom Schiffsjungen, gemacht. Später hatte man auch wohl noch einen Anlernheizer an Bord, die solche Anlagen auch bedienen konnten. Dann haben die das gemacht.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Warum Schiffs-Gasanlagen? ■ Wir brauchen Schiffs-Gasanlagen anstatt Dieselanlagen, um den billigen und in Deutschland reichlich vorhandenen festen Brennstoff bevorzugt zu verbrauchen, an Stelle des teuren, in Deutschland von Natur wenig vorhandenen flüssigen Brennstoffes. (...)

Zur Schiffsanlage gehört ein Maschinist. Wir empfehlen nicht, die Anlage ohne Bedienung – vollautomatisch – auszuführen und arbeiten zu lassen. Nach unseren Erfahrungen arbeitet die Anlage am besten, bei der dem Maschinist alle schwere körperliche Arbeit durch Hilfseinrichtungen abgenommen worden ist, er jedoch gezwungen worden ist, die Anlage einzustellen und zu überwachen. Der Mann macht sich bezahlt.

Ein zweiter Punkt: Der Dienst auf Gasschiffen ist kein „Himmelfahrtskommando". Die Anlagen sind so sicher gebaut, die Bedienung ist so einfach und leicht erlernbar, daß jeder Maschinist sie beherrschen kann. Gasvergiftungen sind Seemannslatein oder die Folgen sträflichen Leichtsinns, gegen den selbst die Götter der Unfallverhütungsvorschriften vergeblich kämpfen.

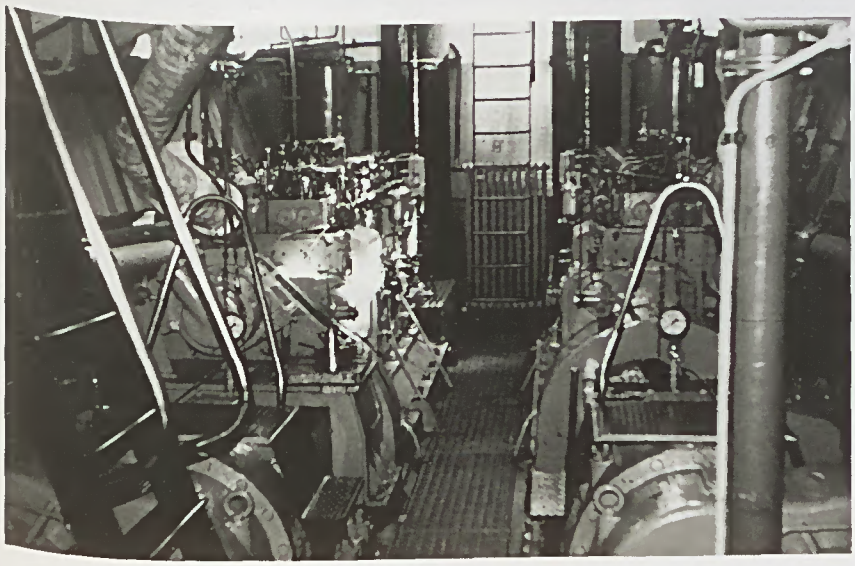
Das Waschwasser und die Abgase haben den typischen Generatorgasgeruch. Vor allem schwefelhaltige Brennstoffe zeichnen sich durch diesen Odeur aus. Dieser Geruch ist aber nicht identisch mit Vergiftungsgefahr! **Ministerialrat von Rohr, Berlin (Quelle unbekannt; um 1936)**

Unfallverhütung auf den Gasschleppern ■ Der Gasantrieb birgt Gefahren für Gesundheit und Leben in sich, die weder der Dampf-, noch der Dieselantrieb bringen können. Gegenüber Land-Gasanlagen kommt im Schiffsbetrieb hinzu, daß der Maschinen- und Generatorenraum eine tiefe Wanne darstellt, aus der es wie aus einem Keller keinen natürlichen Abfluß für etwa angesammelte Gase durch Öffnen von Türen und Fenstern gibt.

Neben dem Schwefel in Gestalt von Schwefelwasserstoff (H_2S) und schwefeliger Säure (SO_2) enthält das Generatorengas als besonders heimtückische Bestandteile mit rund 1/4 seines Volumens das Kohlenoxyd, das ja geruchlos und deshalb nicht bemerkbar ist. Die beiden Schwefelgase hingegen fallen bereits in stärksten Verdünnungen durch ihren Geruch auf und warnen dadurch rechtzeitig, wenn auf der anderen Seite auch der Geruch leicht Anlaß zu übertriebener Sorge gibt.

Nun ergaben die mehrere Tage durchgeführten Messungen bei Fahrt gegen den Wind Gehalte von 0,04 g/Nm³tr H_2S und 0,015 g SO_2 im Maschinenraum, mit dem Wind nur 0,014 g bzw. 0,005 g. Im Ruderhaus wurden nur Spuren festgestellt, in den Wohnräumen in Fahrt wie im Stillstand nach Abstellen der Motore kaum Spuren oder gar nichts.

Im normalen Betrieb waren danach irgendwelche schädlichen Einwirkungen auf die Gesundheit nicht zu befürchten, selbst wenn überempfindliche Nasen glaubten, warnen zu müssen. Die langjährigen Betriebserfahrungen haben das auch durchaus bestätigt. Voraussetzung dafür ist neben sorgfältiger Überwachung der Anlage ständiges gutes Lüften, wozu die vorhandenen Oberlichte, Fenster und Türen ausreichende Möglichkeiten bieten. Warme Gase sind leichter als die Luft und steigen deshalb nach oben. In den Bedienungsvorschriften, die von den Schleppämtern erlassen sind, ist auf die Wichtigkeit des Lüftens hingewiesen und u.a. ausdrücklich vorgeschrieben, daß der Maschinenraum vor dem Betreten gut entlüftet wird. Hierzu sind das Anfachgebläse, das, wie oben mehrfach erwähnt, dicht über den Flurplatten absaugt und ein besonderer Turbolüfter von 6.000 m³/h Leistung in Gang zu setzen. Die Schalter befinden sich oben am Niedergang in dem Motorenraum, von Deck aus nach Öffnen der Eingangstür erreichbar.



Backbord- und Steuerbord-Gasmotoren von M 400, vom Generator aus gesehen.
▪ Foto: 1960

Maschinist K.-H. Wetter, Schleppamt Minden, 1995

Diese Gaser knatterten, prutterten, pröchelten mit Aussetzern.

Partikulier F.W. Achilles, Lünen, 1993

Die Turbolüfter drücken frische Luft vom Aufbau nach unten in den Maschinenraum, die durch ein Verteilerstück auch unter die Gangborde geleitet wird. Bemerkt sei, daß die Luftrosetten der Dampfluftgemischleitungen am Generator allgemein so tief angeordnet werden, daß sie ständig etwa vorhandene schwere Gase über den Flurplatten weg mit ansaugen.

Vorsicht ist dagegen bei Störungen oder Undichtigkeiten geboten. Die Gefahrenquellen sind vor allem: Ausgeleierte Zellenradschleusen, zu weit ausgeschliffene Laufbuchsen, die Gase in das Kurbelgehäuse treten lassen, und endlich Explosionsklappen auf den Gemischleitungen, Gassammlern usw., weil sie u.U. nach einem Knaller nicht wieder dicht schließen. Die Abhilfen sind: konische Metallsitze in den Explosionsklappen (...), Entlüftung der Kurbelgehäuse (...), und rechtzeitiges Auswechseln der Zellenradschleusen (...).

Bei Arbeiten an gasführenden Apparaten und Leitungen muß stets ein Mann von außen den die Arbeit Ausführenden beobachten, um im Notfall sofort eingreifen zu können. Ferner sind Atemschutzgeräte wie das Auer-S-CO-Filter und ein Wiederbelebungsgerät mit Sauerstoff sowie Lobelinspritzen an Bord zu halten. Nach Erledigung von Ausbesserungen muß mit Seifenlauge auf Dichtigkeit nachgeprüft werden, wozu das Anfachgebläse den Innendruck bis zum Wasch-Exhaustor liefert.

Es empfiehlt sich auch, die Ausschaltung des Wasch-Exhaustors so einzurichten, daß sie bei stärkeren Gasausbrüchen von außen ausgelöst werden kann.

Durch alle diese Vorsichtsmaßnahmen sind alle Gas-Unfälle so gut wie ausgeschlossen, wenn sie beobachtet werden. Leider neigt der Mensch dazu, Warnungen in den Wind zu schlagen, so daß doch hin und wieder Unfälle eingetreten sind. Die Betriebsüberwachung muß es sich deshalb zur Pflicht machen, die Besatzungen der Gasschlepper bei jeder passenden Gelegenheit auf die Gefahren hinzuweisen.

Zur Sicherstellung der Besatzungen ist noch eine regelmäßige ärztliche Untersuchung für angebracht gehalten. Endlich ist ständige Versorgung mit Milch als gutes Gegenmittel gegen etwaige schädliche Einwirkungen der Gase eingeführt.

Um das frische, mit Kohlenoxyd geladene Gas von dem Innern des Schleppers fernzuhalten, werden alsbald nach dem Abschalten der Motoren und bis zu deren Wiederanwerfen Verlängerungen von 1,5 m Länge auf die Kamine und Entlüftungen gesteckt; wird der Schlepper dann noch besonders beim Anlegen mit dem Bug vor den Wind gelegt, bleiben die Wohnräume auch bei geöffnetem Fenster gas- und geruchfrei.

Bemerkt sei an dieser Stelle noch, daß sich die Abwassermengen der vielen Gasschlepper, zu denen noch eine erhebliche Anzahl von auf Generatorengas umgestellten Dieselselbstfahrern kommen, als völlig unschädlich für die Fischzucht im Kanal wie für die Uferbepflanzung erwiesen haben. Auch der in heißen Sommern sehr starke Badebetrieb litt in keiner Weise. **Aus einem maschinenschriftlichen Gutachten von OBR Schulze I.R., Varel 1948**

Die Gaser ■ Die stanken ja wie die Pest. Da kriegten wir extra einen halben Liter Milch pro Tag als Sonderzuteilung. Für das Gas sollte das gut sein. Da wurde dann gesagt, wenn man zuviel Gas geschluckt hatte, dann sollte man so eine Dose Milch trinken und dann anschließend Finger in den Hals, daß es wieder rauskam. Die Milch sollte das Gas dann wieder rausbringen.

Wer hat Ihnen diese Anweisung gegeben? (Frage von E.Sch.) Da kriegten wir extra Lebensmittelkarten, daß wir die kaufen konnten. Der Schiffsführer, der war dafür zuständig; der Maschinist nicht. Auf die Gaser bekamen wir eine halbe Stunde (Zulage; E.Sch.), als Bootsmann nachher –. Wir mußten auf den Maschinisten – der durfte morgens alleine nicht in den Maschinenraum rein. Da mußte von oben einer beobachten, daß er da nicht umfiel. Weil, da konnte irgendwas undicht sein; das ist alles schon passiert. Und dafür gab's 'ne halbe Stunde Auf- und Abstochstunde abends. Das kriegte der Bootsmann dann bezahlt.

Haben Sie von tödlichen Unfällen gehört? (Frage von E.Sch.) Ja. Aber so viele sind das nicht gewesen. – Das wurde auch manchmal so gedreht, daß das nicht ... – daß das nicht auffiel. Der einzigste, der aufgefallen ist, das ist der S. gewesen. Der hat auf der Werft gelegen und hat Reparatur gehabt. Und die mußten wohl den Generator saubermachen. Der Generator: Da war ja innen der Brennraum und dann war so eine dicke Wand mit Wasser rund 'rum als Isolation, daß der nicht an zu glühen fing. Der Wasserraum war wohl irgendwo durchgefressen. Und da haben die den Generator leergemacht. Und, na ja, der S. war am Wühlen und der hat dann wohl auch zuviel von den Gasen eingeatmet und hat Feierabend noch gemacht, ist aber nicht nach Hause gefahren und hat dann abends am Tisch gesessen. – Der hat aber erst mit seinen Kollegen tüchtig einen genommen. – Gesoffen auch noch. – Und dann hat er gefrühstückt und ist dabei eingeschlafen. Und morgens kommt der Bootsmann und sagt: Mensch, Fritz, es ist acht und Du sitzt hier immer noch und frühstückst! Da hat er vom Abend vorher noch dagesessen. Und zuletzt hat er ihn so gerüttelt und da ist er tot gewesen. Und dann wollte sein Junge (in der Untersuchung) auf Gas raus. Und dann haben sie ihn untersucht und untersucht. – daß die alle Gas geschluckt haben. Die Maschinisten, da sind einige, die da zwanzig, dreißig Jahre und noch länger gefahren sind auf den Dingern, die sind ziemlich alt geworden. – Eins ist, die hatten alle schlohweiße Haare.

M 81 beim Eisbrechen auf dem MLK • Foto: 1953

Der H. K., der war ja so gaunerig, der wollte mit Streichhölzern sparen. Ehe daß die Maschine in Gang gebracht wurde, wurde doch immer probiert, ob du genügend Gas hast. Da hattest du doch so einen Hebel, machtest den auf, dann hattest du soooo eine

Stange Gas. Brannte prima. Und so lange wie das nicht brannte, konntest du die Maschine nicht anstellen. Und damit er nicht immerzu Streichhölzer brauchte, solche Gauners waren das damals, hielt er die Nase da drauf, und ich sollte aufpassen da oben, daß er nicht umfiel. Ich sag', H., das kannst Du Dir nicht erlauben. Der hatte auch manchmal solche Anfälle, das war aber etwas anderes. Den haben sie auf Gas verdächtigt, dann ist er richtig untersucht worden; dann hatte der Gehirnbluten zwischendurch gehabt.

Was war denn das für ein Vertrauensarzt damals, wo wir dann hingehen mußten? Die alten Rentner, wenn sie Rentner werden wollten. Der hatte doch, wurde so im allgemeinen gesagt, der hätte ein Einsehen für die Gasschlepper. – Ja, ich glaube, wir haben von dem Gas nicht so einen Schaden genommen wie vielleicht von dem Asbest, wo die Auspuffrohre mit zugewickelt waren. Die Auspuffrohre, die wurden ja glühend, wenn wir nachts fuhren; richtig rot sahen die aus. Und die waren ja alle mit Asbest bewickelt. Und denn alles so lose, wie es früher einfach so war. – Nicht so wie jetzt, die werden ja jetzt noch mit Blech ummantelt. – Ja, da hat man ja drunter gearbeitet. Oder wenn man in den Maschinenraum ging, das war ja auch noch bei den Motorschleppern und denn dieser Staub – manchmal waren die Maschinen von dem Asbest richtig staubig weiß. Auch auf den Motorbooten! Das war vielleicht noch gefährlicher. Aber damals wußte man das ja nicht, daß Asbest so gefährlich war.

> Alles staunt und wundert über M 400, alles wundert sich und lacht, wenn er eine Reise macht.
>
> **Maschinist K.-H. Wetter, Schleppamt Minden, 1994**

M 400 mit Schleppzug in freigebrochener Fahrrinne auf dem Weg nach Bergeshövede (MLK)
▪ Foto: 1953

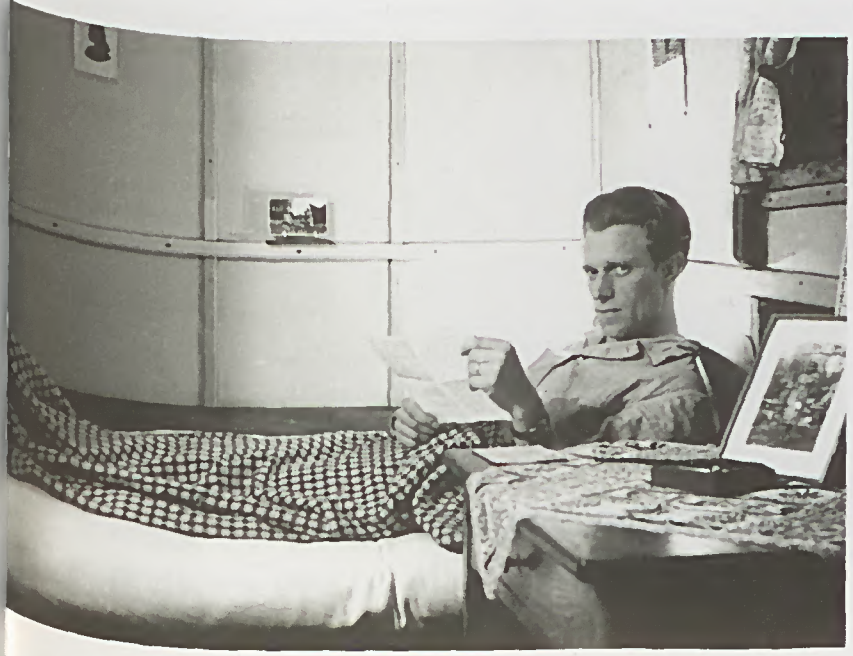
Nur das schlimmste war nachher, wenn auf den Gasern jetzt Feierabend gemacht wurde, der Generator war jetzt richtig in Wallung und jetzt wurden die Maschinen abgestellt, dann wurde das Wechselventil rumgeschmissen und dann ging das ganze Gas im Schornstein hoch. Und dann mußte –, wurde oben so ein zwei Meter Schornstein aufgesetzt, daß das ein bißchen höher wurde, weil wir ja sonst (während der Fahrt) nicht unter den Brücken durchgingen, und das stank! – Wir machten abends ja Feierabend. Wenn wir jetzt Wind von vorne hatten, dann haben wir abends den Schlepper gedreht, daß wir Wind von hinten hatten, daß der Gestank über den Steven wegging, weil die Kajüten ja hinten waren. Und dann hatte sich der Wind wieder gedreht, dann sind wir nachts wieder raus und haben nochmal gedreht. Also sommertags konntest du kein Fenster aufmachen nachts und dann die Hitze da drin! – Wenn es nun verbrannt wurde, so durch die Auspuffe,

dann war das, glaube ich, nicht so gefährlich wie von Autos. – Wenn man so unter den Brücken durchfuhr und der Auspuff ging unter der Brücke durch und das schlug wieder so zurück und man stand zufällig beim Deckschrubben hinten auf der Kajüte, es war ein schwefeliger, beißender Geruch.

(In Bergeshövede, an der Schleppbetriebsstelle; E.Sch.) Haben wir ja alle immer vorne am Berg gelegen. Die Betriebsstelle war ja vorne oben am Berg. Und die Duisburger, wenn da Gaser lagen, dann hauten die immer ab; die fuhren entweder nach drüben, nach der Werft rüber oder sie legten sich hier bei der kleinen Schleuse, bei Baumann hin, daß die den Gestank nicht so mitkriegten. Nun wirbelte das da am Berg auch so: Also das war verheerend. – Nun muß man aber dazusagen, wenn man sich dran gewöhnt hatte... – ... dann merkte man das gar nicht mehr so. (Siehe zu Bergeshövede auch die Abbildungen auf Seite 79, 184,185 und das Kapitel 3.3; E.Sch.)

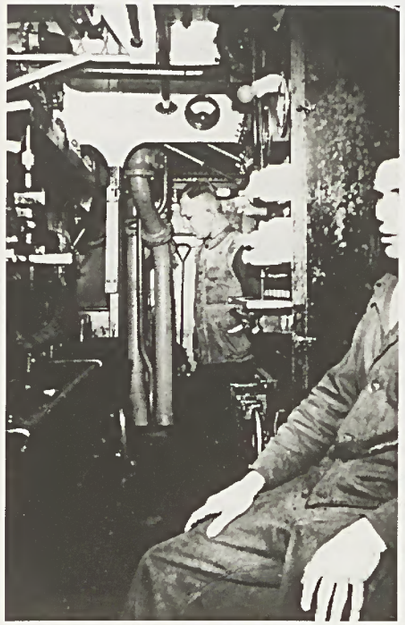
Mir haben Emder Monopoler erzählt, daß die Mindener auf den Gasschleppern immer eine etwas blassere Gesichtsfarbe gehabt hätten. (Frage von E.Sch.) Ach Gott, ist einem gar nicht so aufgefallen. – Nee, wüßte ich nicht.

Haben sich denn auch die Partikuliere über den Gasgestank beschwert? (Frage von E.Sch.) Ja, öfter haben sie: Oh, heute nacht habt ihr uns wieder die Bude vollgestunken! Wenn der Wind dann so runterschlug und auf die Schiffe runter –. – Kriegen wir wieder so einen alten Stinker vor, sagten sie denn. – Aber die waren am bequemsten gegenüber die alten Dampfschlepper. Da hattest du die doppelte Arbeit. Erst mal das Personal. Hier auf dem Gaser warst du mit drei Mann. Wenn ein Schiffsjunge da war, war der als Hilfe da, der hat den Bootsmann unterstützt. Aber auf diesen Dampfschleppern – allein dieser Dreck, der aus dem Schornstein kam. Also der war ja dauernd dreckig. – Durch diese Turbine; die saugte ja die feine Flugasche, die ging ja alle – und den Sommertag, wenn der Wind still war, ging der Qualm nach oben und die olle Asche, die rieselte alles wieder runter. Und dann fiel sie oben auf's Deck und der Wind wirbelte das dann wieder hoch und schwupp in die Fenster rein. Drei, vier mal mußte man ab und zu den Dampfer abfegen. **Schiffsführer K. Beßler und F. Koller, Schleppamt Minden, 1994**



Maschinist K.-H. Wetter in der Koje auf M 400 Die alten Gaser (400 – 410) hatten zwei Kammern, eine für den Schiffsführer und eine für Maschinist und Bootsmann in Doppelkoje. Zusätzlich gab es eine winzige Kajüte für einen Schiffsjungen. Die hatte sich H. Hägermann eingerichtet. So konnten wir getrennt schlafen. Der Bootsmann war ja sozusagen der zweite Maschinist und der Maschinist der zweite Bootsmann. Es kam auf gute Zusammenarbeit an. ▪ Foto: 1950

Maschinist K.-H. Wetter, Schleppamt Minden, 1995

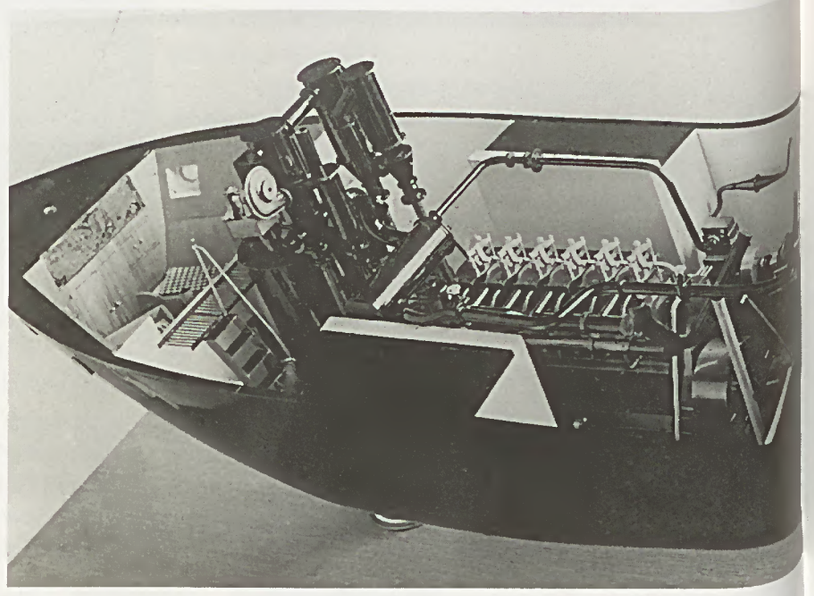


Im Maschinenraum des Duisburger Gasers D 412: Gut zu erkennen ist die räumlich Enge zwischen der Maschine (links) und der Schalttafel (rechts). ▪ Foto um 1952

■ Man hat diese Anthrazit-Schlepper, da hat man viel mit Teer zu tun gehabt. Die ganzen Leitungen, das war alles voll Teer zuletzt. Dann muß das ja gereinigt werden und dann lief das wieder. Und das hat man mit dieser Braunkohle ja nicht. Die Mindener, die hatten das nicht. Die hatten mit Teer nichts zu tun. Aber wieder gefährlicher. (Gemeint ist das geruchlose Kohlenmonoxyd, das aus undichten Leitungen bzw. Verbindungen austreten kann. Anmerkung von E.Sch.) **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

■ Wir mußten selbst Gas machen mit Anthrazit und da sind viele umgekommen. Die Anthrazit-Gasschlepper waren hier „D 212", „D 213" „D 214" und „D 215". Ursache waren Kohlenmonoxyd-vergiftungen. Und da war ich die ganzen Jahre drauf. **Schiffsführer W. Hülsmann, Schleppamt Duisburg, 1994**

Die Duisburger Gaser ■ Bei Duisburg mußten wir pro Tag einen Liter Milch trinken. Diese vier Gasmotorschlepper. Da kriegten wir so eine grüne Karte, brauchten wir nicht bezahlen, diese Milch, und mußten jeden Tag einen Liter Milch trinken. Das mußte wohl für Entgiftung sein oder irgendwas, nicht. Aber Kontrollen oder daß da irgendwas passiert ist, habe ich nie gehört. (Diese Aussage bezieht sich auf die Zeit vor 1939. E.Sch.) **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**



Ansicht eines Duisburger Gasers im Modell

Das Modell zeigt den Schlepper D 414. (E.Sch.) Das war seinerzeit eine unangenehme Angelegenheit. (Gemeint sind die Gasgeneratoren; E.Sch.) Wir haben seinerzeit die Motoren gleich so bauen lassen, daß sie jederzeit auf Dieselbetrieb umgestellt werden konnten. Da wurden die Zylinderköpfe ausgetauscht, andere Ventile, und dann war der Fall geritzt, wie man so sagt. Das Modell überreichte mir Ministerialrat Buhrow, der Direktor des BSB: „Ich kann das!" – weil die anderen so ungläubig guckten. Da bin ich stolz drauf. Sie können sich ja vorstellen, daß ich als alter BSBer nun daran hänge. Wie gesagt, das ist ein Geschenk und bis zu meinem Lebensende möchte ich es gerne hierbehalten. Ich hoffe, daß Sie das verstehen, daß ich mich nicht davon trennen kann. Zumal es ein Geschenk war.

Ein Monopoler, Schleppamt Duisburg, 1995

■ Zu meiner Zeit – 1957 bis 1963 – wurde keine Milch mehr ausgegeben. Es wurden Untersuchungen an verschiedenen Stellen im Maschinenraum während der Fahrt durch den Betriebsinspektor mit einem Gasspürgerät durchgeführt. Ein zweites Gerät hatte der Maschinenbetriebsleiter in Minden.

Waren solche Gasprüfgeräte auch an Bord? (Frage von E. Sch.) Nein, die hatte nur der Betriebsinspektor. An Bord eines jeden Gasers war ein Beatmungsgerät mit Sauerstoff. **Maschinenbetriebsleiter H. Bulmahn, Schleppamt Minden, 1995**

Betrifft: Gasvergiftung auf M 403 ■ Das Gas war geruchlos, daher nicht bemerkbar. Vorgang: Mit dem Schleppzug kurz vor Minden, während der Arbeit im Maschinenraum Lähmung der Beine, versuche liegend zum Ausgang zu kommen, anschließend Bewußtlosigkeit.

Bootsmann Fricke sah zum Glück in den Maschinenraum rein und sah mich bewußtlos vor dem Generator liegen. Der Kapitän gab sofort Notsignal zum Ankern des Schleppzugs. Beide holten mich aus dem Maschinenraum und belebten mich mit einer Sauerstoffmaske, die auf jedem Gaser vorhanden war. Dieses geschah drei Kilometer vor Minden. Bootsmann Fricke übernahm die Wartung der Maschinen bis Minden. Obwohl ein Dienstwagen vorhanden war, mußte ich in Begleitung von Bootsmann Fricke mit dem Fahrrad zum Betriebsarzt Dr. Leiste fahren. Dieser meinte lapidar, mir könnte nur viel frische Luft helfen und die hätte ich ja zur Genüge auf den Schleppern, also mußte ich sofort wieder meine Arbeit aufnehmen, allerdings auf Dampfschleppern.

Als Folge meiner Vergiftung und der Tätigkeit auf den Gasern bekam ich laufend Magenschleimhautentzündungen und Magengeschwüre. Ich litt da zwanzig Jahre unter, bis zu meiner Operation, wo mir zwei Drittel des Magens entfernt wurde. **Schriftlich mitgeteilt von dem Maschinisten Karl Schäfer, Schleppamt Minden, 14. Januar 1995**

■ 'ne Verantwortung hatte man da. Da war mir mal passiert, wir kamen an, Feierabend. Alles abgestellt: Luft zu, Öl zu, alles zu. Und dann hatte ich alles vorschriftsmäßig gemacht, mit einem Mal schrieen sie: Mensch, ihr könnt noch nach Peine hinfahren; morgen früh um sechs ist da einer leer (ein Schleppkahn). Dann kommt ihr Sonnabend noch nach Minden hin, das war am Freitag abend. Mensch, Fritz, schmeiß an die Maschine! Luftflasche aufgedreht, wups, lief, losgeschmissen – also nach draußen, später waren wir ja nur mit zwei Mann an Bord (auf den Motorschleppern; Anm. von E.Sch.); das

war später. Und dann losgeschmissen, losgefahren, Leerfahrt. Und kurz vor Peine wurde eine Maschine unruhig, blieb stehen. Mensch! Da fiel mir ein, Teufel noch mal, hast du ja die Ölzufuhr vorhin gar nicht aufgedreht. Da war die Maschine zehn Kilometer – alle beide. Ich drehte auf das Öl: Sch, ging das, sch. Mensch, denk' ich. Und die andere lief ruhig weiter. Die hatte wohl noch Reserve. Und denn, ich habe zuerst gar nichts gesagt. Und dann waren wir ja hin, schmissen wieder an, sprang auch wieder an. Aber den anderen Morgen, als ich törnen wollte, –. So, mit der Hand, mußtest du ja törnen, damit die Maschine auf dem richtigen Punkt stand, auf dem unteren Totpunkt. – Mit der Törnstange. – Da ging das so schwer, da wußte ich, daß die Lager hin waren. Und dann haben wir den ganzen Tag damit gefahren nach Minden. Die andere Maschine hatte nichts abgekriegt. Nach Minden hin: Ja, die geht so schwer zu törnen. Da unten wurden dann die Klappen aufgemacht. In dem Öl unten waren Späne drin. Nun kamen die Lager raus. Die Landmaschinisten hatten ja was zu tun denn in Minden, die Arbeiter. Er wurde überholt, drei Wochen, vierzehn Tage oder was. Das haben sie dann alles selber gemacht. Die Lager wurden mit Blei ausgegossen. Jeder hatte seinen besonderen Posten. **Schiffsführer K. Beßler und F. Koller, Schleppamt Minden, 1994**

■ Die letzten ehemaligen, umgebauten Gaser des Schleppbetriebs lagen im Werfthafen Herne. Der große Sammelplatz für die ausgemusterten Schlepper war der „Friedhof" Fuestrup (= die alte Fahrt mit der heute unter Denkmalschutz stehenden Dortmund-Ems-Kanal-überführung über die Ems zwischen Gelmer und Ladbergen nördlich von Münster; E.Sch.). **Ein Monopoler, Schleppamt Duisburg, 1995**

Der Duisburger Gasschlepper D 415 wurde 1950 auf Dieselbetrieb umgebaut und umgenummert auf D 215. Die Maschine wurde dann vom Schiffsführer gesteuert; der Schlepper fuhr ohne Maschinist.
▪ Foto: 1939

Die Umrüstung der Gasmotoren auf Dieselbetrieb ■ Mit der zunehmenden Schiffahrt kam die Erkenntnis, daß die während des Zweiten Weltkriegs ausschließlich zum Einsatz gekommenen Gasschlepper für Braunkohlen-Schwelkoks wirtschaftlich nicht rentabel waren, da die Schleppleistung relativ niedrig war. So wurde zunächst überprüft, ob eine Umrüstung dieser Gasmotoren auf Dieselkraftstoff möglich war. Die Überprüfung ergab, daß eine Vielzahl von Umrüstungsteilen und -arbeiten notwendig war. (Die Durchführung der Umrüstung erfolgte in den Jahren 1957 bis 1964. Frdl. Hinweis von H. Bulmahn, Minden) Eine genaue und detaillierte Beschreibung dieser Arbeiten in diesem Bericht wäre zu aufwendig. Deshalb wird hier nur das Wesentliche der Arbeiten beschrieben. Die Gasmotoren mit einer Leistung von 2 x 120 PSE (Doppelschraubenschlepper) wurden mit Braunkohlen-Schwelkoksgas betrieben, das in einem an Bord befindlichen Gasgenerator erzeugt wurde. Neben der Tatsache, daß diese Gasmotoren nur eine begrenzte Motorenleistung von 120 PSE hatten, waren die Gase stark schwefelwasserstoffhaltig und nicht gerade gesundheitsförderlich. Für die Motoren waren diese Gase für alle seine beweglichen Teile reines Gift. Das Hauptproblem bei den Umbauarbeiten war die Tatsache, daß die auf Dieselkraftstoff umzurüstenden Motoren gegenüber den gasbetriebenen Motoren wesentlich höhere Zünddrucke hatten. Um diese höheren Drucke abzufangen, mußten verstärkte Pleuelstangen, Kurbel- und Pleuellager sowie Kolben erneuert werden. Der Einkauf dieser Teile und die Umbauarbeiten betrugen pro Schlepper ca. 350.000 DM. Nach dem Umbau konnte somit die Motorenleistung bis auf 200 PSE je Motor gesteigert werden. Dies bedeutete eine wesentliche Steigerung des einzelnen Schleppers. Ein Schleppverband konnte um zwei bis drei Schleppkähne erweitert werden. Allerdings zeigten sich auch einige negative Einschlüsse. Durch die höheren Zünddrucke traten im Schiffskörper Schwingungen auf, die auf jeden Fall beseitigt werden mußten. Dies wurde mit dem Einbau von zusätzlichen Sicherungsspanten an den kritischen Stellen und die damit verbundene Lastverteilung so gut wie beseitigt. Im Steuerhaus wurde außerdem ein auf Schwingmetall gelagerter Lattenrost auf dem Fußboden aufgebracht.

Abschließend kann gesagt werden, daß sich die Umrüstung der Schlepper auf Diesel voll und ganz bewährt hat. Der vorstehende Bericht kann naturgemäß keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Nach meiner immerhin 20jährigen Tätigkeit als Maschinenbetriebsabteilungsleiter wurde der Bundesschleppbetrieb am 31.12.1967 aufgelöst. Diese Entscheidung ist in der damaligen Zeit nur von wenigen Beteiligten verstanden worden. Die vorgenannte Entscheidung brachte das folgende Ergebnis. Eine energiesparende Schleppschifffahrt, bezogen auf zu befördernde Tonnage bei fünf bis sechs Schleppkähnen mit insgesamt 400 PSE, mußte dem Motorschiff weichen. Daß mit ca. 500–600 PS bei einem Ladevolumen von 1.000–1.200 Tonnen ein wesentlich höherer Energieverbrauch in Kauf zu nehmen war, war schon unverständlich. Der größte Teil der Privatschiffahrt (Partikuliere) sind dabei zwangsläufig auf der Strecke geblieben, da sie mit den Schiffahrtsgesellschaften nicht Schritt halten konnten. Aber mit den Segnungen der Profitgesellschaft haben wir uns ja inzwischen abgefunden. **Schriftlich mitgeteilt von dem Maschinenbetriebsinspektor Georg Hohmeier, Schleppamt Minden, 1992**

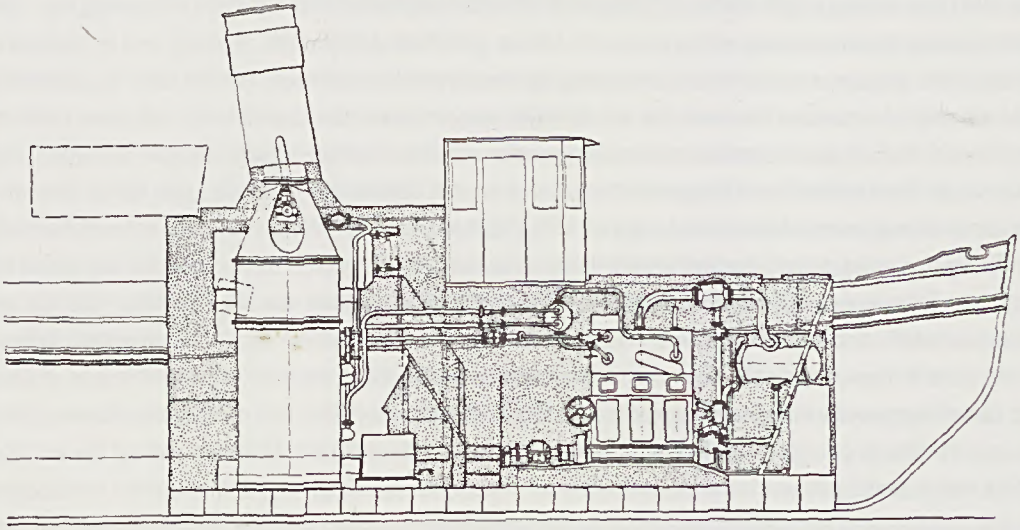
Das ist ein Duisburger, aber ein Gasschlepper ist das. Guck, die haben alle neue Nummern gekriegt. Die sind auf Motor umgebaut worden. Damals wurden ja alle Schlepper bei Monopol immer ausprobiert. Darum haben die soviele Sorten. Sonst hätten sie ja viel weniger gehabt. (Gemeint sind die Schleppertypen; E.Sch.)

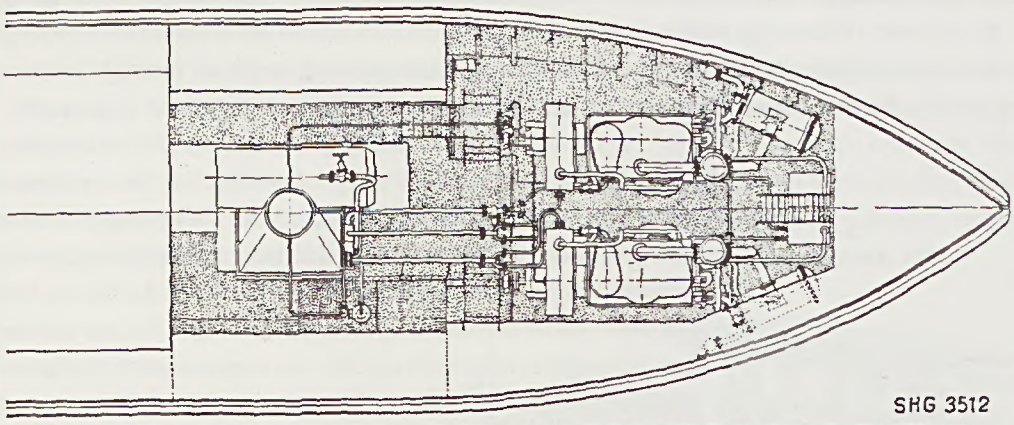
Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

HOCHDRUCKDAMPF AUCH IN DER BINNENSCHIFFAHRT

HOCHDRUCK-MASCHINENANLAGE Bauart „SCHMIDT“

für Zwei-Schrauben-Schlepper





SHG 3512

Zwei-Schrauben-Hochdruckdampfschlepper mit Schmidt-Kessel und -Maschinen

Leistung: 125/150 WPS je Maschine

Siehe: Koerbel, Schlepperneubauten 1938, Heft 7 8. Seite 196 dieser Zeitschrift

SCHMIDT'SCHE HEISSDAMPF-GESELLSCHAFT M.B.H.

KASSEL-WILHELMSHÖHE

Werbeanzeige aus der Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1938. Seite 297.

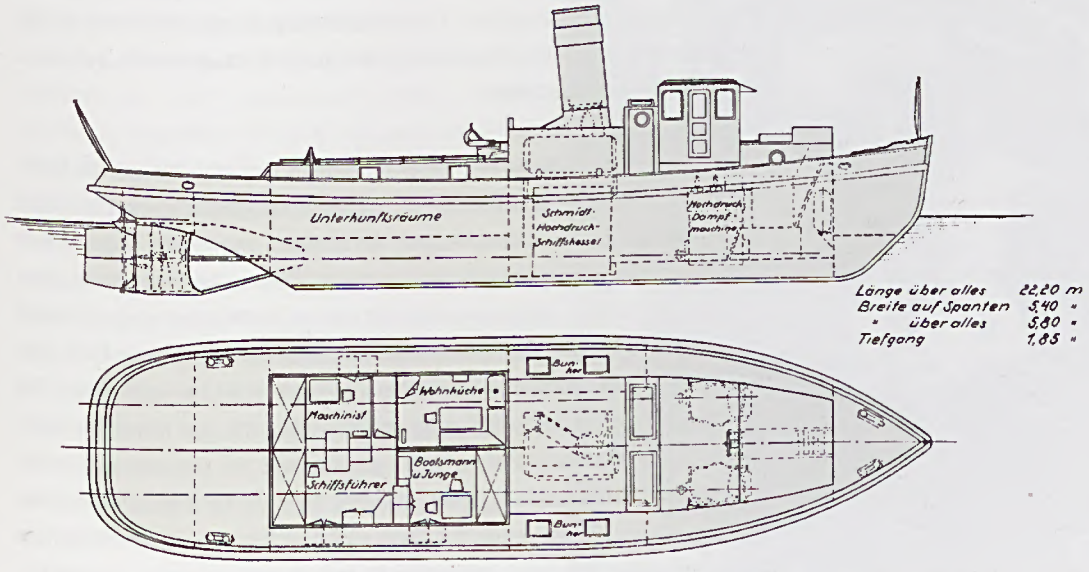
110 atü Heizdampf, Betriebsdampf 55 atü: Erfahrungen mit Hochdruckern

Technische Information ■ Die Schmidt-Hartmann-Bauart unterscheidet sich von den üblichen Dampferzeugern dadurch, daß der eigentliche Dampfkessel nicht durch die Feuerungsgase, sondern durch den Dampf beheizt wird. Die Feuergase bestreichen die Rohre eines Heizkessels und erst dessen Dampf beheizt die Heizkörper in dem darüberliegenden Betriebsdampfkessel; der Heizdampf fließt als Wasser wieder in den unten liegenden Heizkessel zurück. Der befeuerte Heizkessel hat also immer dieselbe Füllung, die in ihm ohne besondere Hilfsmittel auf Grund der Schwerkraftwirkung umläuft. Er wird bis auf den gelegentlichen Ersatz der Leckverluste nicht gespeist. Der dampfbeheizte Kessel wird gespeist und betrieben wie jeder andere Kessel mit vorgeschaltetem Rauchgasvorwärmer und nachgeschaltetem Überhitzer (...)

Im Betriebe fällt vor allem die große Einfachheit des Schmidt-Kessels auf. Es ist alles genau so wie beim gewöhnlichen Kessel, so daß der Heizer gar nicht zu wissen brauchte, daß es sich um eine Sonderbauart handelt. (...) Siederohrreißer sind in der Anlage nicht vorgekommen. Für den Fall von Werkstoff-Fehlern sind sie natürlich nie völlig ausgeschlossen. **Quack und Kaißling, Sonderdruck 1939, S. 1 und 7.**

Zwei Mindener Hochdrucker

▪ Foto: 1953



Zeichnungen aus der Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1938. Seite 195.

■ Das Anheizen selbst aus kaltem Zustand dauert etwa eine Stunde und zehn Minuten, dasjenige im normalen Betrieb mit aufgebänktem Feuer dreißig bis fünfunddreißig Minuten. **Schulze, Sonderdruck 1939, S. 2**

Die Aufgaben des Maschinisten an Bord des Hochdruckers ■ Der Maschinist ist verantwortlich für die ganze Anlage. Daß alles klar läuft. Zwei Maschinen standen ja da drin. Und wenn was kaputtgeht, mußte das gemacht werden, soweit wie man das kann. Durch Bordmittel. Und dann: diese Kesselanlage war ja schwierig. Das waren ja zwei Kessel und dieser Überdruck, das waren ja 420 Grad Überhitzung und dann 110 atü auf dem Kessel, das war schon gefährlich. Das hat dann schon gezischelt da drin. Und dadurch konnte man da nicht raus aus den Maschinenräumen. Bei den anderen Schleppern, da konnte man mal an Deck laufen, oder – dann lief das. Da nicht. Nein. Da war auch kein Sitzgelegenheit im Maschinenraum, daß man sich da hinsetzen konnte. Das war, auf den anderen Schleppern war das ja.

Aber während so einer langen Fahrt von mehreren Stunden, da muß man doch mal sitzen? (Frage von E.Sch.) Nein, das geht nicht. Darum sage ich ja, daß diese Strecke von Bergeshövede nach Minden, das war ein Zuchthäuslerbetrieb. Also ein Zuchthäusler hätte das nicht gemacht. Wir mußten das ja. Wir mußten durchhalten. (Aushalten und Durchhalten und Mundhalten! Einwurf von Frau Kramer.) Morgens ist man aufgestanden: Kanal. Mittags immer noch Kanal. **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

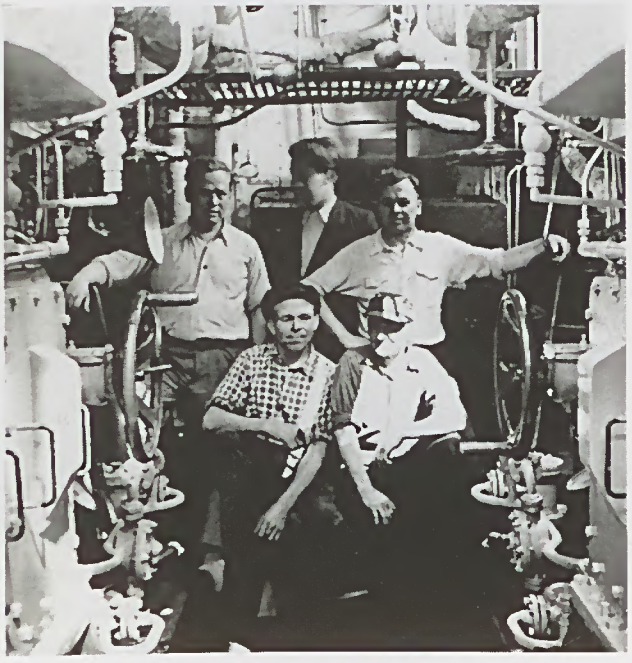
■ An Bord war eine Wofatit-Anlage zur Wasseraufbereitung, die bei richtiger Bedienung ein Kesselwasser mit fast Nullwerten in den Speichertanks abgab. Als Basenaustauscher wurde zur Wiederholung ein vergälltes Salz gebraucht. Dem fertigen Wasser wurde dann eine kleine Menge Hydrazin, ich glaube etwa 50 ccm zugegeben, zur Sauerstoffentnahme. Der Weichheitsgrad des Wassers wurde mit einer Seifenlösungmessung festgestellt. **Maschinist H. Schepers, Schleppamt Emden, 1995**

■ Wegen die Maschinen hatte man nicht viel Arbeit, aber die Meßgeräte! Weil der ja Überhitzung und diesen Hochdruck von 110 atü – und dann diese beiden Kessel, die mußten dann noch abgestimmt sein. Da mußte man schon aufpassen. Da mußte man schon ganz gut aufpassen, daß das schön lief. Wenn der Kessel zuviel Wasser kriegte, mußte man wieder abstellen. Und wenn er wieder fällt, wieder zugeben. Also da konnte man wirklich nicht bei weglaufen. Da gab's keine automatische, da mußte alles mit der Hand gemacht werden. Man wußte ja zuletzt genau, wie es lief und daß man mal fünf Minuten weggehen konnte, das wußte man schon. Aber eigentlich konnte man dat Ding nicht verlassen. Einer mußte im Maschinenraum sein. **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

■ Das ist doch bei den Hochdruckern so gewesen, die hatten doch verschiedene Kesselexplosionen. Dafür gab's mehrere Ursachen. Und zwar, wenn die zu schnell die Maschinen angefahren haben, dann brach unten im Primärkessel der Kreislauf zusammen. Dann gab's da eine Dampfblase. Und das glühte so schnell aus bei der Hitze, da waren ja 110 Atmosphären Druck drauf, das ist ungefähr so, als wenn 'ne Bombe explodiert. Dann haben sie das ganze Feuer hinten an Deck liegen und der Kessel ist so sauber, als ob sie den mit Preßluft ausgeblasen haben. Dann ist natürlich der Dampf sofort weg. Die Feuerung war so gebaut, daß die Klappe zum Maschinenraum sofort zufiel und hinten ein Explosionsschacht war, und dadurch wurde der ganze Kesselinhalt nach oben geschleudert und fiel auf Deck. Der Bruno (Bruno Glockow, Schiffsführer, ehem. Marineoffizier und späterer Betriebsinspektor; Zusatz von W. R.) hatte mal gemeint, er wäre auf eine Mine gelaufen und ist ins Wasser gesprungen. Die Wasserschutzpolizei hat vom Ufer gerufen: Die Leichen im Maschinenraum liegen lassen! Und dann kamen der Heizer und der Maschinist rausgekrochen. Die sahen aus wie die Bergleute. (Alle Beteiligten lachen.)

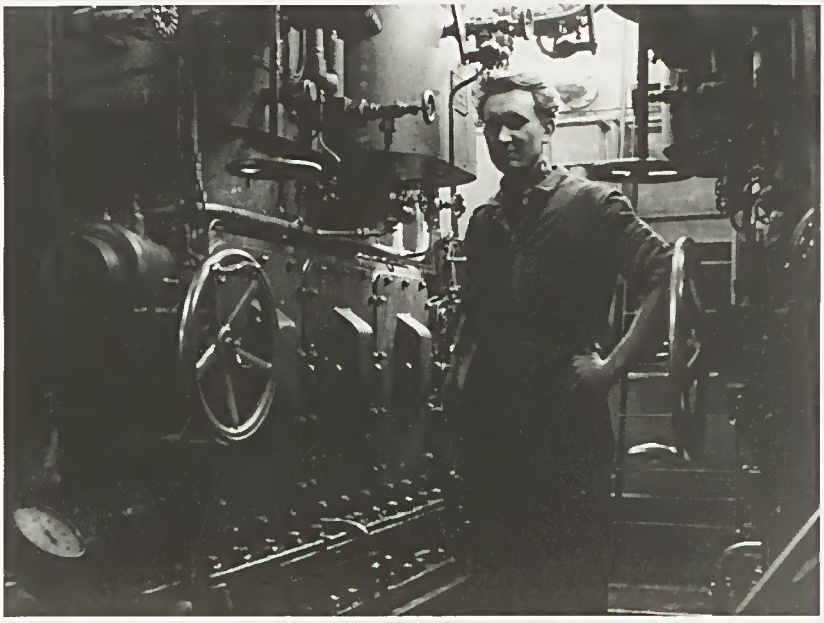
Ich hab nicht gern auf den Hochdruckern gefahren, weil die gefährlich waren. Dann platzt ein Rohr –; man mußte aufpassen. Die fuhren 600 Grad überhitzten Dampf. Wenn da, was oft vor kam, ein Flansch undicht wurde, die wurden mit Weicheisen verpackt, dann konnte man sich verhältnismäßig sehr schnell verbrühen. – Übrigens waren die Hochdrucker ganz gut zu stochen. Das waren schöne Boote.

Wenn du dann aber einen Schiffsführer hattest, der „voll" fahren nicht wollte, sondern immer zu ängstlich war und langsam fuhr, dann wußtest du nicht, wohin mit dem Dampf. Ein Maschinist war so ängstlich, daß der die Maschinen nur mit 3/4 Kraft fuhr. Der hat die neuen Maschinen immer auf 60 Prozent gefahren. Da hab ich Vertretung gemacht. Da kam der Heizer und sagte, das ist hier ein Seelenverkäufer im Stochen. Ich sag, das ist ja Quatsch. Das Boot, das muß laufen. Wir sind dann vor den Schleppzug gegangen, ich hab die Maschine auch voll laufen lassen. Und wenn bei mir am Telegraph auf „voll" stand, dann kriegte der Schiffsführer auch „voll". – Voll war voll. – Da gab's ja gar keine Diskussionen. Der Schiffsführer, der



Im Maschinenraum des Duisburger Hochdruckers D05 ▪ Foto um 1952

mußte das sagen, der mußte ja wissen, wie er fährt. Und das wäre einfach unkollegial gewesen, den mit halber Kraft durch den Kanal treiben zu lassen. Dann hatte der die Schwierigkeiten gehabt. Und dieser Maschinist hatte also nie voll gefahren, nur 60 Prozent. Und dann sagte der Schiffsführer, das versteh ich nicht, Willi, der läuft ja ganz anders wie sonst. Und dann kam der Maschinist wieder, der Stocher hatte Krach mit ihm und der Schiffsführer auch: Beim Willi da ging das ganz anders ab hier. Dann hat er behauptet, der Roßburg hat mir die Maschine kaputtgefahren. Ich sag, das laß ich nicht auf mir sitzen, komm, laß mal die Maschine voll drehen. Was ist hier kaputt? Da hab ich ihm gesagt: Du bist ganz unkollegial. Du läßt den Stocher da mit 60 Prozent quälen, der kriegt kein' Abdampf auf die Turbinen, der weiß gar nicht, wie mit dem Feuer zurechtkommen. Wenn du voll fährst, hat der ja ein viel leichteres Arbeiten. Der hat ja auch gesagt, beim Willi, da brauch ich mich überhaupt nicht quälen. Bei dir, da bin ich den ganzen Tag da nur im Feuer am rumfuhrwerken. Und dann hat der Maschinenbetriebsinspektor zu ihm gesagt, wenn du noch einmal auf 60 Prozent fährst, dann gehst du von Bord, verlaß dich darauf. **Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994**



Die Position des Maschinisten zwischen den beiden eingekapselten Hochdruck-Maschinen • Foto: 1953

Wir haben in der Kappe gestanden, im Niedergang. – Da ist doch über der Treppe so eine Kappe, die man zurückziehen kann. Ja, da waren wir Experten drin. Die Treppe runtergehen, das gab's nicht. Da sind wir runtergesprungen. – Ein Sprung, dann waren wir unten. – Das waren immerhin 1,80 bis 2,00 m, die wir hinuntergehüpft sind. – Wie ich angefangen habe, da gab's noch die Holzpantinen, da waren die eher unten wie ich. Ich hab die immer verloren. – Wenn wir Feuer geputzt haben und man hatte Schuhe an, dann konnte es passieren, daß man die Schuhe offen hatte und ein Stück Glut oben rein kam. Und wenn sie Holzpantinen an hatten, dann konnten sie diese Stückchen schnell wieder wegschmeißen. Und das war auch so, die Holzpantinen kosteten nicht viel, 2,50 oder so. – Billige Dinger. Meist haben die Ostfriesen die selber gemacht. Ein Stück Holz, ein Brett, geschnitten, das Oberteil angenagelt. – Ich hab da noch welche von meinem Vater zu Hause, die haben die an Bord getragen. Die hat er immer von Schleswig-Holstein mitgebracht. – Ich hab' die nicht gerne angezogen.

Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994

■ Im Sommer, da hat man einen Arbeitsanzug angehabt. Die Jacke, die hast du ja beim Stochen nie angehabt. Und dann hast du das Schweißtuch umgehabt und so ein Arbeitshemd an. – Oder eben eine Jacke drüber. – Wie ich gestocht habe, auf den Hochdruckern, da war das so heiß gewesen drin, im Maschinenraum. Wenn sie die Hand auf den Arm oder auf den Bauch gelegt haben, ungekühlt, dann hat man das überhaupt nicht empfunden. Wir hatten ja sogar Asbesthandschuhe zum Stochen. Die gesamte Isolierung auf den Booten war Asbest. Ich bin überzeugt davon, daß jeder von uns da was abgekriegt hat. Mit Asbestose oder so. Denn das war alle mit Asbest und Asbestmatten verkleidet, die Rohre, der ganze Kessel. Die Rohre wurden mit Asbest umwickelt, dann hat man da ein Drahtgeflecht rum gemacht und dann wurde noch eine Asbestmatte rum genäht und dann mit Gips wurde das dann glatt gemacht und gestrichen. Und bei der Hitze, das ganze Zeug flog da im Maschinenraum rum. Wer weiß, ob sich das nicht eines Tages bemerkbar macht – Vorsorge gab es nicht, Unfallschutz ebenfalls nicht. **Schiffsführer W. Hülsmann und J. Leist und Maschinist W. Roßburg, Schleppamt Duisburg, 1994**

■ Wie ist das eigentlich mit der Temperatur in so einem Kessel- und Maschinenraum? (Frage von E.Sch.) Also diese (normalen) Schlepper, am Sommertag, es geht. Ein Hochdrucker, da konnte man Spiegeleier braten auf diesen Motoren. Da war's ganz fürchterlich. Also diese normalen Hochdrucker (gemeint sind die zwanziger Mitteldruck-Schlepper; E.Sch.) oder Rohrkessel, die waren gut.

Bei diesen Temperaturen schwitzt man ja sehr stark, man hat einen hohen Flüssigkeitsverlust. Haben Sie Mineralwasser getrunken oder haben Sie Tabletten gehabt? (Frage von E.Sch.) Nö, hauptsächlich Wasser, Leitungswasser. Ja, der Körper ist drauf eingestellt.

Im Maschinenraum, woll'n wir mal sagen, da ist nicht jeder für geeignet. Man muß ein bißchen hart sein gegen sich selbst. **Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995**

Die Holzpantinen des Maschinisten W. Roßburg

Kesselexplosion auf E 039: drei Ansichten, ein Unfall

Der Maschinist erinnert sich

Das war ein Hochdruckschlepper von Minden: 039. Die haben wir in Bergeshövede übernommen, die Schlepper. Man mußte da so einen Kursus mitmachen und dann konnte man damit fahren. Und da sagt der, der auf dieser 039 war, der Maschinist: Sei vorsichtig, ich hab hier schon mal eine Kesselexplosion gehabt; der ist nicht in Ordnung, dieses Fahrzeug. Na ja, man war beim Schleppamt, man mußte ja an Bord. Und dann ist das auch hier gut gegangen. Und dann, eines morgens, 1959 im Februar: Kesselexplosion. Da waren zwei Kessel. Primärkessel und Sekundärkessel. Und der Sekundärkessel, damit wurde gefahren. Der hatte den Dampf. Und der ist auseinandergeflogen. Da war ich verbrüht. Nicht verbrannt, verbrüht mit dieser Hitze: 70 Prozent.

(Einwurf von Frau Kramer:) Das sehen Sie noch jetzt an den Händen jetzt, an den ganzen Armen und sowas; die Knochen konnte man liegen sehen.

Jeder Schlepper, wenn der einen Anhang kriegt, muß der aufgestocht werden, weil dann der Dampf sofort fällt. Die Maschinen werden ja dann schneller gestellt und dann muß man schon gut antreten, daß der Dampf wieder kommt. Und dann läuft dat.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Gab es an Bord eine Erste-Hilfe-Ausrüstung? (Frage von E.Sch.) Nein, nichts, gar nichts.

Maschinist Th. Kramer, Schleppamt Emden, 1995

Ich hatte sooo einen Kopp. (Herr Kramer zeigt, daß der ganze Kopf dick geschwollen war. E.Sch.) Der Kessel ist explodiert. Wir fuhren ja mit 420 Grad Überhitzung, und wir waren gerade in Betrieb. Wir haben morgens gerade abgelegt und dadurch war das noch nicht voll in Betrieb. Also das Anfangsstadium. Wenn wir voll gefahren hätten oder wir hätten schon eine Stunde gefahren, dann wäre etwas ganz Schlimmeres gelaufen.

Was passiert da in so einem Moment? (Frage von E.Sch.) Ja, was passiert? Ich hab das Bewußtsein hab ich erst behalten. Und dann hab ich gesagt, gieß mir Öl über den Körper. Also Motorenöl hatten wir ja genug. Und dann kriegte ich diesen Starrkrampf. Das ist, als wenn man in so einem Blech sitzt. Dann wußte ich nichts mehr. Dann habe ich mich in Lingen im Krankenhaus wiedergefunden. Ja, so ist das.

Wie sind Sie denn da aus dem Kesselraum herausgekommen? (Frage von E.Sch.) Aus dem Notausgang. Das hab ich noch fertiggebracht. Sonst wäre ich ja nicht lebendig geblieben. (Der Notausgang) ging vorne an Deck. Diese ganze Maschinenanlage war ja im Vorderschiff. Bei den anderen war das ja in der Mitte. Und hier lag alles im Vorderschiff. Also, das waren auf sich ganz schlechte Boote. Ich weiß gar nicht, daß man so etwas bauen konnte. Und man konnte auch kein – fünf Minuten durfte man den Maschinenraum nicht verlassen. Dann war alles durcheinander. Das funktionierte nicht richtig. Man mußte hieran stellen und da mußte man drehen, daß alles schön lief.

Sie sagten, Sie haben einen Kursus bekommen. Waren Sie nach dem Kursus sofort mit der Maschine vertraut? (Frage von E.Sch.) Ja, war ich gleich mit vertraut. Ich hab auch hier in Emden viel Vertretung gefahren. Ich mochte das wohl. Ich hatte Motorrad an Bord, Autos gab es ja nicht. Und wenn wir dann in Emden lagen: Du, Theo, willst du nicht eben nach Lingen fahren oder nach Meppen, da ist ein Schlepper, da ist einer krank geworden? Ja, will ich wohl. Hatte meine Vorteile dann natürlich auch wieder. Mal einen freien Tag oder „Fahr mal nach Hause, hier wird heute nichts mehr gebraucht." – sonst nicht, aber das war schon gut.

Um noch einmal darauf zurückzukommen: Sie sind also mit vollem Bewußtsein an Deck gekrochen? (Frage von E.Sch.) Ja, mit vollem Bewußtsein an Deck gekommen und mit vollem Bewußtsein gesagt: Holt Öl und gießt mir Öl über den Kopf, über den Körper. Motorenöl, nicht. Der Heizer, der hat mit dem Rücken –. Die Tür ist zugeschlagen, der Haupteingang, J. hieß der, und diese Tür ist ihm in den Rücken gehauen. Ich sag zum J., geh', geh' du mal nach hinten, tu mal meinen Tee austrinken. Der war nicht so körperlich auf der Höhe. Der war bei mir als Heizer. Und das ist mein Glück gewesen oder sein Glück gewesen, sonst, der wär nicht wieder rausgekommen. Ja.

Auch ein Hochdrucker Das ist da, wo ich die Explosion gehabt hatte, Nullneununddreißig. Muß denn ja von Duisburg gekommen sein. (039 war seit 1946 in Braunschweig beheimatet, ging Ende 1948 nach Duisburg, in den 50er Jahren nach Minden und wurde am 10.2.1959 an das Schleppamt Emden übergeben. Die Verschrottung erfolgte 1965. E.Sch.) – Diese Tür da, da war der Eingang vom Maschinenraum. Hier vorne bin ich dann rausgekommen. Das waren neue Boote, aber für die Besatzung war das sehr schlecht. An Deck war alles eng, und im Maschinenraum konnte man nirgends sitzen gehen. Man konnte den Maschinenraum nicht verlassen. Wohnungen waren wieder gut, das kann man nicht sagen. Der Schornstein wurde vom Ruderhaus aus umgelegt.

Maschinist Theo Kramer, Schleppamt Emden, 1995

2.3.3 152

Da hat's bestimmt eine Untersuchung geben? (Frage von E.Sch.) Ja, da muß ich sagen, da hat das Schleppamt sich oder, die haben sich viel Mühe gegeben. Die haben eine Ärztin von Frankreich herkommen lassen. Die hat mich dann behandelt da in Lingen. Ich war nicht transportfähig nach Münster. Und das ist dann auch hier alles sehr gut verlaufen. Ja, und dann wird man von 100 Prozent auf 90, 80, 70, wird man ja immer runtergestuft. Na ja, zuletzt war da nichts mehr und dann bin ich wieder an Bord gegangen. Nein, nicht an Bord gegangen. Da bin ich als Wachmaschinist in Emden an Land geblieben. Ich wollte nicht wieder fahren. In Maschinenräumen nicht. Ja, ein Schock, wenn man das wieder sieht, diese Anlagen, das funktioniert dann nicht mehr. Und dann haben die auch gleich zugestimmt.

Haben sich Personalrat und Gewerkschaft auch damals für sie engagiert? (Frage von E.Sch.) Ja. Da haben wir Berufung eingelegt, weil die von 100 Prozent auf 20 Prozent gegangen sind. Und bei 20 Prozent kriegte man keine Entschädigung. Aber dann haben die das nicht durchgekriegt und haben gesagt, in Aurich, wenn ich später auf Rente wollte, machte das keine Schwierigkeiten und dann hätte ich den Vorteil. Und das hab ich auch gehabt. Ich bin ja mit 60 in Ruhe gegangen.

Wie lange hat dieser Krankenhausaufenthalt gedauert, bis Sie nachher wieder arbeiten konnten? (Frage von E.Sch.) Mitte 1961, der Unfall war Anfang 1959.

Sind Sie die gesamte Zeit im Krankenhaus gewesen? (Frage von E.Sch.) Nein, nachher zu Hause. Dann ab und zu mal nach Münster, zur Klinik.

Es sind keine Schäden zurückgeblieben? (Frage von E.Sch.) Nein, ich bin damit zufrieden. Muß ich sagen, ich war auch damit zufrieden, daß ich wieder arbeiten konnte. Denn es wäre sehr schlecht ausgelaufen, wenn ich nicht wieder arbeiten könnte. Wegen Rente. Die Jahre fehlen ja. Damals wurde nicht so verdient, wie die letzten Jahre. Das ist eben so, wenn man innerliche Verletzungen hat. Ich hatte ja alles innerlich, ich hatte die Lunge verbrannt, den Kopf kaputt, Augen kaputt, ich war zwei Monate vollständig blind. Ja. Da gibt's nichts für. Die Ärzte, wo man kommt, die wollen was sehen. Und danach geht alles. Danach geht alles. Na ja, aber es ist ja gut gelaufen.

Haben die Kollegen Sie besucht? (Frage von E.Sch.) Ja, doch, doch, doch, ja, ja, ja. Und der Schütz, der war ja jede Woche einmal da. Der war Maschineninspektor.

Wie muß man sich so eine Explosion vorstellen, ein lauter Knall? (Frage von E.Sch.) Ein Knall, genauso wie ein 8,8 Geschoß. Ein furchtbarer Knall ist das.

Wußten Sie sofort –? (Frage von E.Sch.) Sofort, also ja, da, da, vollständig, weiß man sofort. Und dann wurden auch die ganzen Schlepper stillgelegt. Anschließend. So schnell, wie sie das machen konnten, sind die aus dem Verkehr gekommen. Naja, und dann kam ich dann ja nach Bad Meinberg in Kur. Und das Kurhaus vom Schleppamt Duisburg war belegt. Und dann kam ich privat. Dann hat man ja morgens zusammen gefrühstückt. Da waren ja mehrere Leute, ich heiß so, der heißt so. Was haben Sie gehabt? – Ja, Kesselexplosion. – Ja, wie kommen denn diese Kesselanlagen in so einen Schlepper? Die stellen wir her, sagt der Mann. Wenn Sie Schwierigkeiten haben, hier haben Sie meinen Ausweis, eine Visitenkarte. Dann rufen Sie an, dann komm ich. – Das wurde ja dann auch in Osnabrück vor dem Gericht – . Ja, aber das ist so niedergeschlagen worden. Naja, wenn da –. Vielleicht haben sie damals auch soviel drangelegt, daß sie da einen Arzt von Frankreich geholt haben. Beim tödlichen Ausgang ist das immer schlimmer. Und nun war ja kein tödlicher Ausgang. Also die Kriminal hat sich da ja nicht eingeschaltet.

Und wer hat da in Osnabrück den Prozeß geführt? (Frage von E.Sch.) Ja, das wird ja wohl das Schleppamt, oder wer das gemacht hat, das weiß ich nicht.

Das Schleppamt gegen den Hersteller? (Frage von E.Sch.) Nein, nein, nein. Da wurde festgestellt, daß das Boot oder die Maschinenanlage einwandfrei gefahren wurde, und dieser Prozeß wird eingestellt. Hätten sie mir da nachweisen können, daß ich fahrlässig gehandelt hätte, dann wäre ich ja schuldig gewesen.

Es gab ja Maschinisten, die gar nicht gerne auf den Hochdruckern gefahren sind? (Frage von E.Sch.) Nein, nein, wollten die nicht. Wollten die überhaupt nicht. Ich sagte ja schon, das war ganz schwierig, auf diesen Dingern zu fahren. Und viele Maschinisten, die da beim Schleppamt Emden waren, die kamen, wie ich schon sagte, von W.T.A.G., Lehnkering... Die hatten ja alle Schlepper. Naja, die waren nicht so geschult. Beim Schleppamt, da mußte man ja hierhin und dahin, also die Schulung war ja besser, muß ich sagen.

Diese Hochdrucker, die kamen ja vom Schleppamt Minden. Und die haben da Revision gemacht, das hat 60.000 Mark gekostet. Und das hat Bergeshövede übernommen für 30.000 Mark. Und dadurch ist auch meine Kesselexplosion entstanden. Die haben da Pfuscharbeit gemacht. Man kann da ja nun nicht auf die Hälfte runtergehen. Die ganzen Kessel mußten geröntgt werden, das haben die gar nicht gemacht. Und da haben die Duisburger gleich gesagt, da geht eine Kesselanlage nach der anderen hoch; die fliegen auseinander. Sagten die schon zu mir, die Maschinisten da: Sei vorsichtig mit diesen Dingern da! Aber die haben das auf die leichte Schulter genommen, die Maschinenbetriebsstelle in Bergeshövede. Na ja, ist ja klargelaufen. Bis auf den einen Fall bei mir.

Haben Sie denn öfter von solchen Unfällen gehört? (Frage von E.Sch.) Ja, der auf meinem Schlepper, der 039, der ist ja schon einmal hochgeflogen bei Minden. Da sagt der, da ist die rechte Maschine ganz weggeflogen und der Eingang in den Maschinenraum ist weggerissen. Was dabei im Maschinenraum bei mir passiert ist, das weiß ich nicht. Mein Vetter sagt, da war ja alles kaputt gewesen. Aber ob das so ist, weiß ich nicht. Und es ist ja gut gewesen, daß ich das bei einer Schleuse gehabt habe, denn die ganze Schiffahrt liegt ja abseits. Man hätt' da ja keine Hoffnung, daß man gerettet werden kann. Oder von Herbrum nach Emden – wie will man da an Land kommen? Geht doch nicht. Also da hätte man keinen Arzt holen können. Und im Mittellandkanal genauso. Da hat man überhaupt keine Verbindung mit den Leuten. Heute hat man Funk an Bord und wat die alle haben.

Denken Sie noch gelegentlich an diese Unfall-Geschichte? (Frage von E.Sch.) Ja, doch, doch; denkt man wohl noch dran. Das ist ja gut gelaufen und –. Ich denke, wenn das so irgendwo anders, auf der Ems oder sonst irgendwo passiert wäre, hätte man ja keine Hilfe gekriegt.

Als Gespräch mit dem Maschinisten Theo Kramer, Schleppamt Emden, am 27.2.1995 aufgezeichnet und bearbeitet von E. Sch.

Der Betriebsinspektor erinnert sich

2.3.3 154 Ich war mit dem Boot unterwegs in Herbrum. Es war morgens um halb acht, da rief das Amt an, ich sollte noch warten mit der Weiterfahrt. Der Oberbaurat kommt sofort nach Herbrum mit dem Wagen, er ist schon unterwegs. Und Sie fahren mit ihm weiter; oberhalb der Schleuse Venhusen da liegt der Schlepper, der Hochdruckschlepper, und der hat 'ne Kesselexplosion. Ich sag', was ist los? Da war ich natürlich in Druck. Ich sag', ist gut, wir fahren hin. Wir fahren los, da sagt er: Wie kann das passieren? Da sag' ich: Das kann ich jetzt aus dem Kopf auch nicht sagen; ich muß erst an Bord sein. Wir kamen an Bord und ich war schon im Kesselraum verschwunden, hab' nur die Aschfallklappen probiert, ob die laufen, ob sie gängig sind. Ja.

Ich sag', wo sind denn H. und K. jetzt? (Das waren die verantwortlichen Fachleute vom Maschinenamt Begeshövede. E.Sch.) Ja, die sind nach Lingen ins Krankenhaus zu dem verletzten Maschinisten gefahren. Die wollen das da aufschreiben, Protokoll machen, und dann wollen sie nach Bergeshövede fahren. Der Schlepper muß sowieso nach Bergeshövede. Dann sagte der Fahrer: Herr Schütz, ich fahr' jetzt gleich nach Bergeshövede und fahr' dann nach Hause. Ich sag', ich brauch' aber das Auto noch. Ich will nach Lingen ins Krankenhaus, wo die beiden liegen. Na, ich kam hin, war der Chefarzt da. Ich hab' mich bei ihm gemeldet. Dann sagte er, ja, die Behandlung hat der Oberarzt. Und der war ganz neu, aber das war unser Glück oder das Glück für den Maschinisten, daß der Arzt eine solche Behandlung von Verbrennungen schon gemacht hatte. Denn der Chefarzt wollte, er sollte gebadet, also gereinigt werden. Und der Arzt hat gesagt, nein, der bleibt trocken; so, wie der da ist, trocknet der erst einmal ab. Er war ja über siebzig Prozent verbrannt.

Als ich reinkam, ich konnte ihn gar nicht erkennen, da war er noch voll Ruß. Und wie ich dann gesagt hab', Herr Kramer, was ist denn los? Sagt er, Herr Schütz! Kommen Sie her! Die Stimme kannte er, sehen konnte er mich nicht und ich ihn auch nicht. Ich hätte ihn nicht erkannt. Dann hab' ich mich da hingesetzt, und dann hat er mir das erzählt. Ich sag', wie konnte das denn passieren? Ja, sagt er, ich weiß es nicht und der zweite – es waren zwei Maschinisten an Bord; die waren früher auf anderen Schleppern, aber weil wir ja Überhang hatten, haben wir keine Heizer eingestellt, sondern haben die Maschinisten dann als Heizer mitfahren lassen, damit sie im Beruf blieben. Wir können uns das nicht erklären, wie da auf einmal der Kessel explodiert ist. Ich kriegte das ganze Zeug, die Schlacke und den Ruß, alles ins Gesicht und der andere, der flog gleich hinten gegen das Handrad. Der hatte ja nur den Rücken kaputt. Der hatte nicht so viel mitgekriegt.

Und dann kam der Arzt, der ihn behandelt hatte. Kennen Sie den Mann? Ja, ich sag', ich kenne ihn genau. Was hat der so für eine Natur? Ich sag', der, das ist ein Brocken. – Ich sag', der hat 'ne Natur! Da brauchen wir keine Angst haben. Er sagt, das geht nur darum, wir müssen wissen, ob er etwas aushält. Darauf kommt es an. Und er kann uns nichts sagen, das sehen Sie ja. Ich sag', nein, da brauchen wir keine Sorge haben, der ist kernig, der hält was durch.

Dann ist in Ordnung, dann machen wir's! Ich sag', und wie sieht's aus? Tja, sagt er, das Schlimmste ist mit seinen Augen und seinen Beinen; da wird er noch lange dran laborieren. Aber ich denke, wenn er was aushält, dann machen wir das mit der Behandlung, dann kriegen wir ihn durch. Ich bin raus und hab' meinem Kraftwagenfahrer gesagt: Hermann, Sie fahren jetzt los und fahren zur Frau Kramer und bringen die Frau Kramer hierher, damit der seine Frau hier neben sich hat. Und der hat's gemacht. Der Schwiegervater vom Kramer hatte ja eine Hühnerfarm. Und dann hat der Kramer zu seiner Frau gesagt: Wenn Du morgen wiederkommst, Herr Schütz hat mir versprochen, er wird jeden Tag dafür sorgen, daß Du, wenn Du herkommen willst, bringt Dich Hermann her, dann bringst Du so ein paar Fächer mit Eiern mit. Der Arzt, der wunderte sich nachher. Da wurde ja genau gemessen, was er eingenommen hat und was er abgegeben hat. Sagt er, der Kerl hat 'ne Verdauung, da ist alles dran; ich hab' Hoffnung! Er wußte aber nicht, daß die Frau ihm immer Eier mitbrachte.

Ich hab' nachher gesagt, Hermann, Mensch, Mensch, Mensch, was macht ihr Sachen! Wenn der Arzt da dahinterkommt – . Nee, da paß' ich schon auf, daß der das gar nicht sieht. Und wenn die Schwester kommt, sieht die auch nicht, daß ich ein Ei trinke. Ich sag', dann ist gut, macht man weiter. Und als er dann so weit war, daß wir ihn raus kriegten, ja, dann stellte sich raus das Leiden an den Beinen und an den Augen. Und dann hab' ich gesagt: Kramer wird nicht entlassen. Und der andere auch nicht. Kramer können wir aber im Schiffsdienst nicht mehr einsetzen, dann kommt er auf's Schleppamt, hier auf unsere Stelle und macht dort Dienst. Zuletzt dann als Wachmaschinist. Denn das Amt wurde ja immer kleiner und als Hilfskraft konnten wir ihn ja nicht einsetzen. Erstmal waren die Augen noch nicht richtig da und die Beine auch. Er konnte ja nicht lange laufen. Dann haben wir ihn als Wachmann eingesetzt bis zuletzt, bis er dann vom Arzt bescheinigt kriegte, daß er arbeitsunfähig ist, und dann war der Fall gelöst. Und wir vertragen uns heute noch.

Er ist ja fast zwei Jahre arbeitsunfähig gewesen. (E.Sch.) Ja, ja, und ich wollte nicht, daß er entlassen wird. Und dann hab' ich gesagt, dann setzen wir ihn als Wachmann ein. Der W., der früher Wache gegangen ist, der fiel aus.

Nun eine Frage an Sie, Herr Schütz, als Fachmann: Wie haben Sie sich denn damals diese Explosion erklärt? Da sind ja Untersuchungen durchgeführt worden. (Frage von E.Sch.) Ja, das kann ich Ihnen ganz genau erklären. Herr H., der Oberbaurat, und K., der Meister von Bergeshövede, die haben sich den Schlepper angeguckt und sind dann in einen Gasthof gefahren und haben das Protokoll erarbeitet. Das ging dann nach Osnabrück zum Gericht. Und ich bin unterwegs, komm' nach Bergeshövede, da kommt H. an und sagt zu mir: Herr Schütz, kommen Sie mal rein zu mir. Ich komm' rein, da sagt er: Da haben Sie aber Glück gehabt! Ich sag', wieso? – Ich habe eben den Bescheid bekommen von Buhrow (dem Direktor des Bundesschleppbetriebs; E.Sch.) und auch vom Gericht von Osnabrück, daß die Sache beendet ist. Schuld ist ein Materialfehler, Verschleiß im Material. Der Fall ist niedergeschlagen, keine Schuld. Da haben Sie aber Glück gehabt, sagt der zu mir. Ich sag', ich nicht. – Wieso nicht? – Ich sag', aber Sie. – Wie kommen Sie darauf? – Ich sag', Herr H., Sie kennen doch das Kesselbuch von

Kesselexplosion Wir haben so etwas nicht verbrochen. (Von der Kesselexplosion auf E 039) Hab' ich nur von gehört, daß da viel Ärger war.

Ein Monopoler,
Schleppamt Duisburg, 1995

dem Schlepper. – Woher wissen Sie das? – Ich sag', ich hab's. – Was haben Sie? – Ich sag', ich hab' das Kesselbuch. Als wir den Schlepper von Minden gekriegt haben, hab' ich mir die Kesselbücher alle mitgeholt. Und Sie haben geschrieben, das weiß ich von K., Schuld war – , die Beleuchtung der Wasserstände wäre nicht in Ordnung gewesen; die Maschinisten, die gefahren sind, konnten nicht sehen, wieviel Wasser im Glas war. Und darum haben die aufgeheizt und da ist der Kessel explodiert, weil in den unteren Rohren kein Wasser war und die kriegen die erste Hitze. Ich sag', ja, das war Ihre Theorie. Nun komm' ich aber mit meiner. Ich sag', erstens, damit wir erst mal den Fall der Beleuchtung der Wasserstände kriegen: Hier ist mein Schleppbericht von der Strecke. Auf der Strecke von Herbrum nach Emden habe ich den Schlepper kontrolliert, habe eingetragen in meinen Bericht: „Die Beleuchtungen der Wasserstände müssen erneuert werden." Ich sag', und das ist das Arbeitsbuch des Elektrikers W.. An dem Tag so und so viel Stunden die Beleuchtung, Kabel und Anschlüsse erneuert. Ich sag', und Sie haben geschrieben, die Beleuchtung wäre fehlerhaft gewesen; wie wollen Sie das jetzt beweisen? – Ja, wie wir da gesehen haben, da war nicht... – Ich sag', Herr H., nach einer Kesselexplosion, da können Sie doch nicht sagen, wo der Wasserstand ist! – Nun wollen Sie mir das...?! – Ich sage: Ganz genau! Wenn ich hier zur Verantwortung gezogen werde, dann liegen Sie drin! – Wieso das? – Ich sag', Herr H., dieser Kessel hat in Minden eine Kesselexplosion vor ein paar Jahren gehabt. Und der hatte gar kein Wasser drin in den unteren Rohren, als sie angeheizt haben. Da waren die ausgeglüht. Und Sie haben, das liegt hier drin (gemeint ist der Nachweis im Kesselbuch; E.Sch.), nur die beiden unteren Rohrreihen rausgenommen. Die dritte mitbeschädigte Rohrreihe haben Sie dringelassen. Und das ist jetzt geplatzt, das können Sie sehen! Nicht ich bin schuldig, Sie hängen drauf. Wenn die jetzt gesagt hätten, es ist fehlerhaftes Verhalten gewesen, dann hätten Sie geradestehen müssen. Dann hat er mich angeguckt. Dann sagt er: Das hab' ich nicht gedacht, aber eins weiß ich, Sie hätten mich davorlaufen lassen! – Ich sag', Herr H., Sie kennen doch den Spruch „Meine Jacke ist mir näher als Ihr Hemd". Und so hätte ich gehandelt. Nicht meinetwegen, sondern im Interesse der beiden Leute. Denen hat man das ja dann auf den Hals geredet, daß sie mit schlechten Wasserständen gefahren wären, und die hätten nicht sehen können, wieviel Wasser drin ist beim Anheizen.

Beim Hochdruckkessel sehen Sie im Wasserstandsglas gerade so viel (Herr Schütz zeigt mit den Fingern eine Wasserstandshöhe im Schauglas von etwa zwei Zentimetern an. E.Sch.). Erst wenn der Druck hochkommt, dann wird ja auch die Wassertemperatur hoch, dann steigt der Wasserstand, dann ist er oben. Ich sag', Herr H., beruhigen Sie sich; da wären Sie ganz schön auf die Nase gefallen. – Gott sei Dank, sagt er, der Fall ist erledigt, aus.

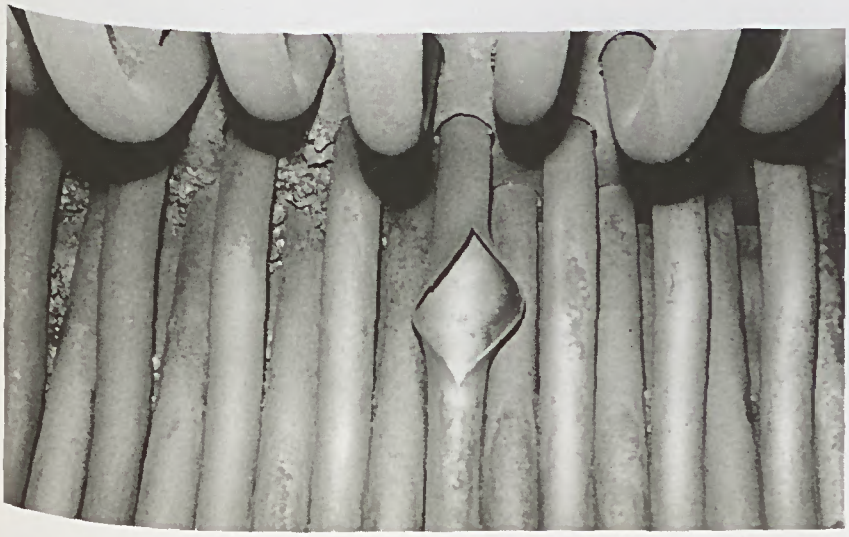
Und als ich dann nach Emden kam, da rief Buhrow an und sagte mir: Ich weiß, daß Sie – ich hab' nämlich gerade mit H. gesprochen. – Der war hier in Emden der Meister. – Der hat mir gesagt, das kann gar nicht stimmen mit der Beleuchtung. Denn Herr Schütz hat, als er wiedergekommen ist von der Strecke, hat er mir den Bericht gegeben „Die Wasserstände sind zu erneuern, Leitungen und die Birnen: Alles ist zu prüfen". Und S., der Elektriker, hat in seinem Arbeitsbuch stehen, daß das gemacht ist. Also an den Wasserständen konnte es gar nicht gelegen haben. – Ja, und dann wurde ja gefragt. Ich sag', nein, damals, als er in Minden die Kesselexplosion hatte, daß die beiden unteren Rohrreihen geplatzt sind wegen Überhitzung und kein Wasser drin. Wie Wasser rein kam, patsch, platzten sie auf. Ich sag', da hätte man die dritte Rohrreihe auch noch rausreissen können. Aber aus Ersparnisgründen..., am falschen Fleck gespart; jetzt haben wir das Malheur! – Tja, Herr Schütz, ist in Ordnung. – War der Fall gegessen. – Wir können alle glücklich, froh sein, daß das Gericht in Osnabrück gesagt hat: Ermüdungserscheinungen im Material, weil er schon einmal Überhitzung gehabt hat. Nun ist der Fall tot. Der Schlepper wird sowieso gleich verschrottet.

Herr Kramer hat mir das auch erzählt, und er sagte mir, daß es in Bergeshövede eine Anlage zum Röntgen von Kesselrohren gegeben hat. Diese Röntgenprobe sei in diesem Fall aber nicht durchgeführt worden. (Nachfrage von E.Sch.)

Das stimmt. Ich sagte ja: Ersparnisgründe. Hat man die dritte Rohrreihe gar nicht rausgenommen, dann konnte man sie auch nicht untersuchen. Man hat die beiden kaputten rausgenommen und hat gedacht, ach, die dritte ist ja noch heil. Verformt hatte sie sich ja noch nicht. Wenn sie sich verformt hätte, hätte man es gesehen. Aber es war nicht zu sehen. Aber die hätten, so wie ich das H. auch vorgeworfen habe, er mußte die dritte Reihe mit rausnehmen. Ich sag', das war Ihre Schuld, nicht meine.

Na ja, Gott sei Dank, der Fall ist erledigt. Ich habe immer gesagt, wenn sie Kummer hatten mit den Leuten, es gibt ja immer welche, wo man Kummer hat, aber erst einmal: Die Leute decken! Wenn sie keinen Fehler gemacht haben, decken.

Als Gespräch mit dem Maschineninspektor Werner Schütz, Schleppamt Emden, am 28.2.1995 aufgezeichnet und in Auszügen bearbeitet von E.Sch.



Rohrreißer im Wasserrohrkessel des Mitteldruckdampfschleppers M 84 aufgrund eines Materialfehlers. Es gab keinen Personalschaden. ▪ Foto: 1959

Maschinenbetriebsleiter H. Bulmahn, Schleppamt Minden, 1995

Aktenvermerk der Verwaltung:
Explosion an Bord des Hochdruckschleppers E 039

Reg. Baurat Geister gab einen ausführlichen Bericht über das Ergebnis der stattgefundenen Unfall-Untersuchung. Aufgrund eingehender Untersuchungen könne man feststellen, daß ein gewisser Wassermangel zur Folge gehabt habe, daß die Einmündung der Fallrohre in die Primär-Obertrommel nicht unterhalb des Wasserspiegels gelegen habe und dadurch die Zirkulation unterbrochen gewesen sei. Dies habe zu örtlichen Überhitzungen und zu dem Rohrreißer geführt. Es müsse daher dem Personal immer wieder zur Pflicht gemacht werden, beim Aufheizen die Primärwasserstände so zu halten, daß sie mindestens vier Zentimeter sichtbar seien.

Bezirkspersonalrats-Vorsitzender Heinrichsdorff wies darauf hin, daß der Maschinist bereits wieder aus dem Krankenhause entlassen sei und sich wieder zu Hause befinde. Die Verbrühungen wären anscheinend nicht so schlimm gewesen, wie es zuerst ausgesehen hätte und man könne schon jetzt damit rechnen, daß er gut damit durchkomme. Man müsse prüfen, welche Schutzmaßnahmen gegen solche Unfälle getroffen werden könnten. Er schlage die Vorhaltung von Takelhosen mit Steg und Schutzhandschuhe für das Maschinenpersonal auf den Hochdruckschleppern vor. Nach seiner Ansicht würden diese Hosen, wenn sie beschafft seien, auch von den Leuten getragen werden.

In: Aktenvermerk über die Besprechung mit dem Bezirkspersonalrat des BSB bei der Hauptverwaltung in Münster i.W. am 3. März 1960. S. 2f.

Auf dem Dampfschlepper St. Antonius von Herne nach Bergeshövede – Kindheitserinnerungen

Ich möchte einmal das Leben und Treiben auf einem Dampfschlepper, nach dem 2. Weltkrieg, aus der Sicht eines Schifferkindes schildern. Mein Vater fuhr mit seinem Dampfschlepper „St. Antonius“ auf dem Kanal und zwar die Strecke Herne–Münster–Bergeshövede. Meine Eltern wollten nicht, daß ich ins Schifferkinderheim kam, und darum hatten wir unsere Wohnung in Duisburg-Ruhrort. In meiner Schulzeit von 1949–1959 in Ruhrort waren ca. 50 Prozent der Klassenkameradinnen Schifferkinder, die in der Nikolausburg, einem Schifferkinderheim, wohnten. Man merkte es, wenn die Sommerferien sich näherten, die Klasse wurde langsam leerer; Schiffer, die mit ihrem Schiff in der Nähe von Ruhrort waren, nahmen ihre Kinder schon mit an Bord.

Der erste Ferientag war da, mein Vater holte uns, meine Mutter und mich, und die Reise ging los. Morgens um 4.27 Uhr fuhr der Zug in Ruhrort ab. Wir fuhren bis Oberhausen, dort mußten wir umsteigen und weiter ging die Fahrt nach Herne. Vom Bahnhof in Herne ging es dann weiter mit dem Bus zum Schleusenweg. Ein paar Meter weiter lag unser Schlepper. Um kurz vor 6 Uhr waren wir da. An Bord angekommen, zog mein Vater sich um, denn nun ging die Reise los. Der Schleppschein, auf dem die zu schleppenden Schiffe standen, wurde auf der Schleppbetriebsstelle geholt. Wieder an Bord ging mein Vater ins Steuerhaus, zog kurz an der Dampfflöte, und wir legten ab. Wir fuhren bis zum Hafen, wo die Schleppschiffe lagen. Die einzelnen Schiffe wurden beim Namen aufgerufen und bekamen den Schleppdraht angereicht, so entstand dann ein langer Schleppzug. Vater stieg mit dem Fernglas aufs Steuerhaus und prüfte, ob alle Schiffe richtig angehängt waren, dann ging es los Richtung Datteln.

Der bevorrechtigte Mietschlepper „St. Antonius“ gehörte mit 275 PS und 5300 kg Zugkraft zu den stärkeren Schleppern im Schleppbetrieb.
▪ Foto: Datierung unbekannt

Zum Thema Schleppdraht-Anreichen, Feuern oder Manövrieren. Ich durfte mich während der Fahrt grundsätzlich nur auf dem Vorschiff aufhalten und spielen. Das hintere Schiff war für mich tabu, nur wenn meine Mutter oder ein Erwachsener dabei war, durfte ich nach hinten aufs Schiff gehen. Diese Anordnung habe ich auch immer befolgt, denn schon mein Großvater hatte mir immer erzählt, was alles mit dem Schleppdraht passieren kann und daß Kinder dort nichts zu suchen hätten. Wenn die Schleppkähne angehängt wurden oder wenn wir eine Schleuse anfuhren, mußte ich ins Steuerhaus und mich dort auf die Bank setzen bis alles vorüber war. Auch meine Mutter kam dann unten aus der Wohnung und blieb an Deck oder hielt sich im Steuerhaus auf. Mein Vater sagte immer, passiert mal etwas, habe ich euch gleich bei der Hand.

In Datteln kam dann das Proviantboot angefahren und machte bei uns fest. Meine Mutter kaufte dann für die Reise bis Münster ein. Ich war immer begeistert von diesem Proviantboot, denn dort konnte man alles kaufen: Lebensmittel, Fleisch, Wurst, Holzschuhe, Farben, Besen, Aufnehmer, Waschmittel, Putzwolle usw. Da wir ja auf unserem Boot keinen Kühlschrank hatten, kaufte Mutter nur Lebensmittel, die sich etwas länger hielten.

Nun möchte ich einmal den Tagesablauf schildern. Nachdem der Heizer aufgestocht hatte, d.h. die Feuerung klar gemacht und der Dampfkessel den richtigen Druck hatte, war der Schlepper startklar. Vater zog dreimal an der Dampfflöte, damit die Schiffer auf ihren Kähnen Bescheid wußten. Es wurde losgemacht, und das Boot kam langsam in Fahrt. Der Maschinist kochte inzwischen eine große Kanne Tee. So gegen 8 Uhr wurde ich dann langsam wach und schlich an Deck, denn dort wurde jetzt gefrühstückt, mit einer guten Tasse Kaffee. Auch ich bekam Kaffee, aber mit viel Milch und Zucker. Heute würde ich sagen, es war Milch mit Kaffeegeschmack. Meine Mutter schlief gerne etwas länger und kam dann erst gegen 9 Uhr.

Wenn wir in die Ferien mitfuhren, kochte meine Mutter. Sie kochte für das Personal mit. An Deck wurde gekocht. Der Kohleofen stand in einem Schrank aus Blech, in der sogenannten Sommerküche. Auch hatte mein Vater das Sonnensegel aufziehen lassen, damit der Regen uns nichts anhaben konnte. Der Steuermann half meistens meiner Mutter; er putzte das Gemüse und schälte die Kartoffeln. Ich schaute gerne zu und durfte auch helfen. Bis 12 Uhr, dann gab es Mittagessen, spielte ich mit meiner Puppe. War es dann soweit, rief meine Mutter laut zum Essen. Vater wurde dann vom Steuermann abgelöst und aß mit uns.

Sie möchten wissen, ob im Familienkreis die Besatzung mit Personal betitelt wurde. Ich erinnere mich, daß meine Eltern immer vom Personal sprachen; ob das in Schiffahrtskreisen üblich war, weiß ich nicht. Das Personal bekam auch zweimal im Monat Lohn und zwar am 15. einen Vorschuß und Ende des Monats den Restlohn. Das wurde so gehandhabt. Kurz vor dem 15. schickte meine Mutter den Vorschuß per Postanweisung an die Schleppbetriebsstelle in Münster, denn dort kam der Schlepper ja auf der Hin- und Rückfahrt vorbei. Das Gleiche machte sie dann auch mit der Restlöhnung. Girokonten kannte man damals noch nicht. Ich kann mich erinnern, daß mein Vater immer seine Leute gut bezahlte, über Tarif, denn wir erhielten öfter Anfragen von Leuten, die gerne auf einem unserer Schlepper fahren wollten.

Meine Mutter kochte jetzt öfter Gerichte, die es im Allgemeinen nicht gab, denn das Personal hatte ja nicht so viel Zeit zum Kochen. Nachdem alles wieder weggespült war, ruhte meine Mutter sich aus, ihre Lieblingsbeschäftigung war Kreuzworträtsel lösen. Ich spielte wieder mit meiner Puppe und flechtete ihr Zöpfe aus Putzwolle. Auch ich wollte immer so gerne lange Haare haben, darum habe ich mir auch Zöpfe aus Putzwolle geflochten. Ich steckte sie mir mit Mutters Haarspangen an und war stolz auf meine Haarpracht aus Putzwolle.

Langeweile kam nicht vor, ich beschäftigte mich mit meinem Spielzeug, Puppe, Stofftiere, Spiele, oder ich ging ins Steuerhaus und unterhielt mich mit meinem Vater, denn er steuerte den „St. Antonius" fast den ganzen Tag. Außerdem war ich gewöhnt, mich alleine zu beschäftigen, ich habe keine Geschwister.

Um 14 Uhr war dann Teezeit. Jeder vom Personal trank drei Tassen Tee mit Milch und Kandiszucker, also wurde eine große Kanne voll gekocht. Auch ich wollte drei Tassen Tee haben, meine Mutter holte eine kleine Mokka-Tasse aus dem Schrank und gab sie mir. Ich war ganz stolz und legte ein großes Stück Kandiszucker in die Tasse, wenn jetzt der heiße Tee eingefüllt wurde, knackte es in der Tasse, und ich dachte, jetzt zerspringt die Tasse. Unser Personal waren alle Ostfriesen und darum gab es immer Tee nach Ostfriesenart (mit Milch und Zucker). Nach der Teezeit ging jeder wieder an seine Arbeit bis ca. 18 Uhr, dann gab es Abendbrot.

Gefahren wurde bis 20 Uhr. Hatten wir dann an Land festgemacht, ging ich öfter mit meinen Eltern und dem Bordhund „Waldo" spazieren. Die Landschaft im Münsterland war wunderschön und ich war immer aufs Neue begeistert. Für die Fahrt von Herne nach Bergeshövede brauchten wir mit dem Boot ein paar Tage.

In Münster angekommen mußten wir schleusen. Alle Schleppkähne konnten wir nicht mit in die Schleuse nehmen, und so wurde der Schleppzug geteilt. Ein Bugsierschlepper nahm die restlichen Schiffe mit in eine andere Schleuse. Bis wir geschleust hatten und unser Schleppzug wieder komplett war, verging einige Zeit. Mutter und ich gingen in dieser Zeit einkaufen. An der Schleuse war ein Tante-Emma-Laden, und es wurde eingekauft für die Zeit, bis wir nach Bergeshövede kamen. Auch in diesem Laden war alles zu kaufen, auch Textilien, ich fand das wunderschön. Die Verkäuferinnen kannten uns schon, und ich bekam immer ein paar Bonbons geschenkt. Lagen wir am Abend in der Nähe eines Dorfes, durfte ich manchmal mitgehen in die Dorfkneipe, dort bekam ich dann eine Brause. Oft saßen meine Eltern auch abends mit dem Personal an Deck, es wurde erzählt oder gesungen, einer vom Personal spielte Schifferklavier oder Mundharmonika. Es war immer sehr romantisch und gemütlich.

In Bergeshövede angekommen mußten wir uns auf der Schleppbetriebsstelle melden und den Schleppschein abgeben. Diese Betriebsstelle lag ganz romantisch im Wald auf einem Hügel. Waren alle Formalitäten erledigt, fuhren wir auf die andere Seite des Kanals und legten uns zu den anderen Schleppern. Auf einigen Schleppbooten waren auch Kinder, und wir spielten zusammen, bis die Reise wieder los ging, nach Herne. Das war die Beschreibung einer Fahrt von Herne über Münster nach Bergeshövede.

Nun möchte ich ein paar Ferienerlebnisse schildern, die nicht zum gewöhnlichen Alltag gehörten. Es war im Jahr 1952, ich war mit zur Kommunion gegangen. Damals waren schwarze Lackschuhe modern, meine Kommunionsschuhe waren also schwarze Lackschuhe. Wir hatten abends kurz vor Münster angelegt, und es war noch sehr warm. Meine Mutter und ich wollten noch etwas spazieren gehen. Unser Maschinist fragte, ob er und der Bordhund mitgehen dürften. Mein Vater konnte uns nicht begleiten, da er noch einiges zu erledigen hatte. Die Bücher mußten nachgetragen werden, Abrechnungen mußten gemacht werden. Wir gingen also los. Als wir eine Weile gegangen waren, sahen wir dunkle Gewitterwolken kommen. Weit und breit war nichts, nur Wiese und Felder. Dann setzte der große Regen ein, und ein schweres Gewitter kam immer näher. Ich hatte große Angst und wir stellten uns unter eine Kanalbrücke. Als das Gewitter etwas nachließ, liefen wir am Kanal entlang bis zu unserem Schlepper. Das Wasser stand in meinen Schuhen und überall lief das Wasser heraus. Mein Vater stand im Steuerhaus und lachte, als er uns sah. In der Maschinenkammer haben wir uns umgezogen, denn dort vor der Feuerung war es immer warm. Meine Mutter hängte die nassen Sachen auf eine gespannte Leine. Vater nahm meine so heißgeliebten Lackschuhe, stopfte sie mit Zeitungspapier aus und stellte sie an Deck in den Kesselmantel, weil er dachte, dort werden sie durch die Wärme schnell trocken. Am nächsten Morgen suchte Mutter meine Schuhe. Vater sagte ihr, wo sie sind. Dann hörte ich einen Schrei. Ich lief zu meiner Mutter und fragte, was los sei. Ich schaute auf ihre Hände, und was mußte ich sehen? Meine Lackschuhe, sie waren so groß, daß ich sie meiner Puppe hätte anziehen können. Die Tränen schossen mir in die Augen, mein Vater kam aus dem Steuerhaus und sah die Bescherung. Meine Mutter schimpfte, weil er sie in den heißen Kesselmantel gestellt hatte, ich weinte, und mein Vater machte ein dummes Gesicht. Nach einiger Zeit lachten meine Eltern über den Vorfall und versprachen mir ein Paar neue Schuhe. Als wir dann nach Herne kamen, fuhren wir in die Stadt, und ich durfte mir neue Schuhe aussuchen.

Ein anderes Erlebnis. Wir fuhren mit unserem Schlepper Richtung Herne, kurz hinter Münster war eine Landesheilanstalt. Die Patienten arbeiteten auf den Feldern. Unser Schlepper zog mehrere Kähne und hatte eine Stundengeschwindigkeit von ca. 6 km/h. Am Ufer lief ein älterer Mann und rief den Namen unseres Schiffes „St. Antonius“, und er winkte immer und rief immer wieder „St. Antonius“. Vater machte die Türe vom Steuerhaus auf und fragte ihn, was er wollte, er antwortete: St. Antonius, ich habe meine Brillenscheide verloren, gib sie mir wieder. Mein Vater sagte ihm, daß der St. Antonius sie nicht gefunden hätte. Der Mann gab sich damit aber nicht zufrieden, er rief immer das Gleiche. Erst als ein Aufseher kam und mit ihm sprach, ging er zu den anderen Leuten zurück.

Jetzt die Geschichte vom Lügenotto. Auch in der Schiffahrt hatten einige Leute Spitznamen. Meinen Vater z.B. nannten sie „Mister Ducolux"; das ist ein Farbnamen, weil unser Schlepper immer so schön gestrichen war. Der Kapitän eines anderen Schleppers heißt also „Lügenotto". Dieser Schiffsführer erzählte immer tolle Geschichten, für uns Kinder war das immer wunderbar. Der „St. Antonius" lag in Bergeshövede und abends war großes Treffen an Deck. Lügenotto erzählte und erzählte, da fragte ihn jemand, warum sein Bordhund, ein Zwergschnautzer, Etzel hieß. Er antwortete: „Weißt du das nicht? Der Hundenkönig hieß doch auch Etzel." Alle lachten und klärten ihn auf, daß das der Hunnenkönig war. Um noch einmal auf den Spitznamen „Mister Ducolux" zurückzukommen. Jeden Freitag wurde auf dem „St. Antonius" Messing geputzt. Das war eine Heidenarbeit. Der Schlepper war ursprünglich ein Rheinschlepper und in Holland gebaut; überall wo man hinschaute, waren Messingteile, im Steuerhaus in der Maschinenkammer, in den Mannschaftsräumen und in der Kapitänswohnung. Ich durfte immer helfen und die mit Putzmittel eingeriebenen Teile blank polieren. Zur Belohnung bekam ich ein extra großes Stück Kandiszucker in den Tee.

Ein weiterer Bericht gilt dem Bordhund „Waldo". Morgens, bevor der Schleppzug sich in Gang setzte, ging Waldo an Land, um seine Geschäfte zu erledigen. So gegen Mittag setzte er sich dann an den Schwenkbaum und jaulte und bellte, kam dann einer vom Personal, schaute er ihn an, sagte er „hepp", sprang er über Bord und schwamm an Land. War es aber kälter, fuhr mein Vater etwas näher ans Ufer mit dem Schlepper und Waldo wurde untern Arm geklemmt und mit dem Schwenkbaum an Land gebracht. Der Hund machte nie an Bord. Hatte er alles erledigt und wollte wieder aufs Schiff, bellte er. In der warmen Jahreszeit wurde dann der Eimer mit dem Seil herunter gelassen. Der Hund schwamm bis an den Eimer, klemmte seine Pfoten um den Griff und ließ sich hochziehen. War das nicht möglich, wurde er wieder mit dem Schwenkbaum geholt. Wenn der Hund naß war, hieß es aufpassen, sonst war man auch naß, denn „Waldo" schüttelte sich kräftig. Daß er nicht in die Wohnung durfte, wußte Waldo ganz genau, er blieb immer oben an der Treppe stehen und schaute sehnsüchtig runter, aber er wagte sich nicht hinunter. Ja, die Sauberkeit auf dem Schiff war anders als zu Hause, so durfte niemand mit Schuhen in die Wohnung. Die Schuhe blieben vor der Treppe stehen und auf Strümpfen ging es in den Wohnraum. Kam mal einer von der Schleppbetriebskontrolle oder von der Wasserschutzpolizei, der diesen Brauch nicht kannte, so rief mein Vater sofort „Schuhe aus".

Die Räume auf dem Schlepper „St. Antonius" lagen alle unter Deck. Die Wände und Decken der ganzen Wohnung waren mit Holz getäfelt. Man ging eine steile Treppe hinunter und war im Wohnzimmer, dieses sah folgendermaßen aus. Der Wohnraum hatte eine dunkle Holzverkleidung und die Decke war weiß verkleidet. Das Schlafzimmer, Gästezimmer (auf dem Rhein war das die Lotsenkammer), Küche und WC waren ganz weiß getäfelt.

Das Wohnzimmer hatte eine bleiverglaste Schiebetüre, der Boden war in braunem Linoleum ausgelegt und in der Mitte lag ein Teppich, die Lampe hatte die Form einer Laterne. Links stand ein

kleiner Wohnzimmerschrank mit Glasaufsatz, rechts und links hinter diesen Glastüren waren kleine, bunte Gardinen. In der Mitte des Schranks war ein freier Raum, dort stand ein braunes Radio. Auch Mutters gehäkelte Deckchen hatten dort ihren Platz. In der Mitte des Wohnraums stand ein ovaler Tisch mit vier Stühlen. Hinten an der Wand stand die Couch, dort schlief ich auch, weil das Bett im Gästezimmer eingebaut und sehr hoch war. Rechts von der Türe stand ein großer Schreibtisch mit einer alten Lampe, dort erledigte mein Vater seinen Schreibkram. Über der Couch hing ein großes Bild, es stellte eine Landschaft am Niederrhein dar. Neben diesem Gemälde hing ein kleines Bild mit dem heiligen Antonius drauf. (Hinter diesem Bild steckte ein kleiner geweihter Palmzweig). Meine Großmutter hatte es, als der St. Antonius gekauft wurde, so ca. 1930, aus Kevelar mitgebracht. Zwischen der Wohnzimmertür und dem Eingang zum Schlafzimmer war ein Spiegel. Auf der anderen Seite des Eingangs hing eine Uhr. Den Tisch zierte eine Häkeldecke und eine Obstschale aus Bleikristall. Auf dem Schreibtisch stand noch ein Bild von meiner Mutter und von mir. Über dem Schreibtisch hingen ein Kalender und zwei kleine Fotografien aus der Schiffahrt.

Die Küche war klein. In ihr war ein Herd zum Kochen, ein Spülstein mit Unterschrank und einer Pumpe. Mit dieser Pumpe wurde das Wasser aus dem Frischwassertank hochgepumpt, der Rest waren weiße Einbauschränke, dort waren das Geschirr und die Töpfe. In dieser Küche wurde fast nie gekocht, weil an Deck ein Ofen war. Der Schlafraum meiner Eltern war auch ziemlich klein, er enthielt einen Kleiderschrank, ein eingebautes Ehebett und eine kleine Kommode mit Nachttischlämpchen. Auf dieser Kommode stand der Wecker und eine Gipsfigur, sie stellte auch den Hl. Antonius dar. Das Gästezimmer war mit einem eingebauten Bett und einem eingebauten Kleiderschrank ausgestattet, von dort aus ging man einige Stufen hoch zum WC. Das WC lag ganz vorne in der Spitze des Schleppers. An den Bullaugen, die von innen wie kleine Fenster gebaut waren, hingen weiße Spitzengardinen. Blumen waren nicht an Bord. Nur wenn wir mitfuhren, kaufte meine Mutter manchmal ein paar Schnittblumen.

Die hinteren Räume (Mannschaftsräume) waren wie folgt aufgeteilt: der Maschinenraum, dann ein großer Mannschaftsraum mit eingebauten Betten und Schränken. Dann stand in der Mitte ein Tisch mit seitlich zwei Bänken. Am hinteren Ausgang war das WC. Das Personal hatte spezielles Bettzeug, und zwar war der Bettbezug und der Kopfkissenbezug blau- oder rotkariert. Auch die Tischdecken waren in diesem Muster und der Vorhang vom Bett. Der Handtuchhalter hatte auch diesen Vorhang in kariertem Muster.

Meine Eltern haben sich in der Wohnung gewaschen und ich habe mich morgens auch dort gewaschen und abends nach Feierabend wurde ich vor der Feuerung in einer Zinkwanne geschrubbt. Vor dieser Wanne hat meine Mutter dann eine Leine gespannt und ein Bettuch aufgehängt. Auch wenn ein paar Teile gewaschen waren, wurden diese abends vor der Feuerung aufgehängt, die waren dann am Morgen trocken. Bett- und Tischwäsche brachte mein Vater immer mit nach Hause, die wurde zu Hause gewaschen und gemangelt.

Einmal waren meine Eltern und ich zu Besuch auf dem Schlepper „Alma". Wir saßen alle ganz gemütlich im Wohnraum, und ich schaute mich um, mein Blick ging auch zur Decke. Auf einmal sah ich etwas Schwarzes entlang der weißen Decke krabbeln und aus allen Ecken kam immer mehr schwarzes Getier. Die Frau des Kapitäns sah, daß ich immer zur Decke starrte, dann lachte sie und sagte: „Könnt ihr schwarzen Viecher euch nicht benehmen und erst rauskommen, wenn der Besuch gegangen ist." Ich fragte Mutter, was das war und sie antwortete, das sind Kakerlaken oder Schaben, die kommen

mit den Kohlen an Bord. Mir war nicht ganz wohl bei dem Anblick und ich wollte schnell wieder gehen. Vater erklärte mir später, daß er immer gut aufpasse, daß solche „Besucher" nicht heimisch werden. Es gab da so einige Tips, wie man mit natürlichen Mitteln dieses Ungeziefer ausrotten konnte.

Zu den Tips gegen die Kakerlaken kann ich mich nur noch an zwei erinnern. In jedem Schrank, ob in der Küche, Wohnzimmer oder Schlafzimmer, überall lag ein Stück Hanfseil mit Teer bestrichen, das roch zwar nicht so gut, aber es half gegen das Ungeziefer. Oder es wurde Borax mit Mehl gemischt, dies wurde in die Ecken der Schränke gestreut. Es half auch, die Tierchen zu vernichten.

Das waren ein paar Ferienerlebnisse. Bis zu meinem 14. Lebensjahr bin ich in den Ferien mitgefahren, dann, im Jahre 1957, kaufte mein Vater einen Dampfschlepper in Holland und der wurde in Schiedam als Dieselschlepper umgebaut. Bis 1961 fuhr der Dieselschlepper auf dem Rhein. Der Dampfschlepper „St. Antonius" fuhr dann auf dem Datteln-Hamm-Kanal und der Schlepper „Adolf", den mein Vater auch noch besaß, ist verschrottet worden. Die Dampfschiffahrt hatte keine Zukunft mehr, nach und nach wurden diese Schlepper durch Dieselfahrzeuge ersetzt. Auch unser neuer Dieselschlepper „Franz" wurde umgetauft auf den Namen „Adolf", er fuhr auch für die Nordwestdeutsche-Schleppdampfer-Genossenschaft (NSG). Eingesetzt wurde er auf der Strecke Herne–Münster–Bergeshövede. Es war die Strecke, auf der ich viele schöne Ferienerlebnisse hatte. Ich war dann schon im Beruf und meine Mutter fuhr ab und zu noch einmal mit. 1965 war die Schleppschiffahrt für uns zu Ende, denn mein Vater verunglückte im November 1965, an der Schleuse in Münster, tödlich.

Jetzt möchte ich auch noch die negativen Seiten kurz beschreiben, die ich als Schifferkind erlebt hatte. Als kleines Mädchen sah ich meinen Vater manchmal drei oder vier Wochen nicht. Die Schiffahrt hatte bis ca. 1956 ihre Glanzzeiten und mein Vater kam selten nach Hause. So hatte ich zu Hause nur meine Mutter und meinen Großvater. Opa war auch ein Fahrensmann und hatte bis zu seinem 80. Lebensjahr auf dem Rhein gefahren, dann hatte er seinen Schlepper den Söhnen überschrieben. Meine Mutter war daher für mich die Größte. Ich wäre als Kind nie auf die Idee gekommen, meinen Vater um etwas zu bitten, nur was Mutter sagte, zählte für mich. Erst als ich älter wurde, war das Verhältnis zu meinem Vater anders. Als Kind habe ich mir immer geschworen, nie heirate ich einen Schiffer, denn mir sollte es nicht so ergehen wie meiner Mutter, immer alleine sein und auf vieles zu verzichten. Ich weiß nicht, ob es anderen Schifferkindern ebenso erging, aber ich habe oft die Kinder beneidet, die mit ihren Eltern am Wochenende etwas unternehmen konnten. So freute ich mich auf die Sommerferien, um meinen Vater sechs Wochen für mich zu haben.

Heute geht es in der Schiffahrt anders zu. Das Personal hat viel mehr Freizeit und ein besseres Familienleben. Zum Schluß möchte ich noch sagen: „Schön war die Zeit der Dampfschiffahrt trotzdem."

Schriftlich mitgeteilt von Doris Röhlig, geb. Vogt, Duisburg, 1991

Außenansichten: Erinnerungen an den Schleppbetrieb

Den Innenansichten folgen Außenansichten. Der Schleppbetrieb, um es auf den einfachsten Nenner zu bringen, war für die Schleppschiffahrt da. Für die Partikuliere und die Transportgesellschaften mit ihren Schleppkähnen hatte er seine Leistungen zu bringen. Dessen ungeachtet hielt sich bei manchen Monopolern die alte Einstellung, wie sie der Schleppbetriebsinspektor M. anläßlich einer Personalratsversammlung Anfang der 50er Jahre zum Ausdruck brachte; etwas Wehmut klingt dabei durchaus mit: „Früher waren wir auf dem Kanal die Herren. Heute haben wir eine Konkurrenz: die Selbstfahrer. Wir müssen uns anstrengen." (16.9.1953) Die Interessenkonflikte zwischen dem staatlichen Schleppbetrieb und der Privatschiffahrt bestanden von Anfang an. Sie verschärften sich in den fünfziger Jahren, als viele Schleppkahnbesitzer dazu übergingen, ihren Kahn zu motorisieren und sich damit von den Schleppern des Schleppbetriebs unabhängig zu machen. Diese sogenannten Selbstfahrer waren im Fahrbetrieb auf dem Kanal schneller als ein Schleppzug, und sie konnten flexibler auf wechselnde Transportnachfragen reagieren. Daß sich aus dieser Entwicklung neue, nicht minder große Probleme insbesondere für die Partikulierschiffahrt entwickelten, kann an dieser Stelle nur erwähnt werden.

Im ersten Beitrag beschreibt der Schleppkahnführer Alfred Oehmig eine Kanalfahrt von Westen nach Osten quer durch das gesamte Monopolgebiet. Die wenigsten Monopoler selbst dürften je eine solche Strecke in einem Stück gefahren sein, denn sie waren in ihren Revieren Emden, Duisburg oder Minden und dort auch nur jeweils auf Teilstrecken eingesetzt. Dennoch entwickelten sich – je nach Persönlichkeit – Bekanntschaften untereinander. Sie förderten den Informationsaustausch über die Strecke, über betrieblich aktuelle Ereignisse und über Besonderheiten. Nicht zuletzt von diesen persönlichen Kontakten hing zum Beispiel ab, ob der Schiffsführer eines Gasers bereit war, Rücksicht auf die Kahnbesatzungen zu nehmen und während der Liegezeit seinen „Stinker" an eine andere Stelle zu legen. Eine Verpflichtung dazu bestand für die Monopoler nicht.

Ein wichtiges Thema für die gesamte Binnenschiffahrt, das in diesem Buch ebenfalls nur angeschnitten werden kann, wurde in der Öffentlichkeit der 50er Jahre unter dem Schlagwort „Anerkennung der DDR" diskutiert. Politiker und Juristen stritten über die deutsch-deutschen Beziehungen. Die Wirklichkeit des Streits, Restriktionen und Willkürakte der Staatsorgane, erlebten und erlitten neben vielen anderen die Schlepper- und Schiffsbesatzungen auf der Strecke zwischen „Zonengrenze" und Berlin. Deshalb kommt z.B. einer Nebenbemerkung, man habe am Grenzort Rühen die Lebensmittelvorräte aufgefüllt, durchaus größere Bedeutung zu. Bei Zwangsaufenthalten besonders im Sommer und dem Verbot, das Schiff zu verlassen, wurde die Versorgung mehr als schwierig. Zudem gab es keine Kühlmöglichkeiten an Bord. Über mehrere Jahre hinweg kämpfte das Mindener Schlepperpersonal deshalb für den Einbau von Kühlschränken an Bord – erfolglos.

Ohne Möglichkeiten zur direkten Eigeninitiative für die unmittelbar an ihm Beteiligten war der Transitverkehr ein Spielball der großen Politik. (Siehe dazu in Kap. 1.6 besonders den Bericht aus dem Revier Minden über die Ostzonen-Erfahrungen von Monopolern.) Dabei bezogen sich diese Maßnahmen gleichermaßen auf Bürger der DDR. Aus ihrem Blickwinkel sind die „Erinnerungen an den Interzonenverkehr" geschrieben worden.

Als eine unzählige Male wiederkehrende Tätigkeit beim Festmachen oder Loswerfen eines Schiffes beschreibt K.-H. Schulze anschaulich das Arbeiten mit Drähten und Pollern, eine handwerkliche Fertigkeit, von der auch in F. W. Achilles Bericht „Monopolschlepper M 021 vor Bergeshövede" die Rede ist. Vom Umgang mit dem Draht als Mittel der Verständigung zwischen Schleppkahn und Schlepper hatten bereits W. Hülsmann, J. Leist und W. Roßburg erzählt (Abschnitt 1.6: Aus den Revieren Emden, Duisburg, Minden).

Besondere Erwähnung verdienen die Texte und Bilder aus den bisher unveröffentlichten „Erinnerungen an die Kanalschiffahrt" von Fritz W. Achilles. Sie stammen aus einer wesentlich umfangreicheren Serie aus den Jahren 1991/1992. Der Autor und Maler hatte in den 50er Jahren seine Ausbildung zum Schiffsführer an Bord des elterlichen Schiffes absolviert, ehe er als Dozent an die Universität wechselte. Dieser Berufswechsel spiegelt sich in den Texten als ständiger Wechsel zwischen Beschreibung, Erläuterung, Analyse und Erklärung. Jede Bildszene erfaßt eine typische „schiffische" Situation, jeder Text versammelt Informationen und Hintergründe dazu.

Der Beitrag von Michael Peters schließlich erläutert zwei Fotos, die der Schiffsführer des Motorgüterschiffs „Franz-Christian", Franz Fischer aus Lauenburg, während der Fahrt zur Dokumentation zweier problematischer Überholsituationen machte. Neben dem Miteinander und Nebeneinander belegen sie das Gegeneinander von Schleppschiffahrt und Selbstfahrerverkehr auf dem Kanal.

Vor diesen Hintergründen und dem Prinzip wechselseitiger Erhellung weiter verpflichtet sollen deshalb Erinnerungen aus der Partikulierschleppschiffahrt an den Monopolbetrieb folgen. Auch diese Erinnerungen sind mit kritischer Aufmerksamkeit zu lesen.

Eckhard Schinkel

Schleppschiffahrt und Bundesschleppbetrieb: eine Fahrt vom Rhein nach Berlin im Jahr 1950

Die Schleppschiffahrt ist in den westdeutschen Kanälen völlig verschwunden. Hunderte von Dampf- und Motorschleppern waren einst auf diesen Wasserstraßen beschäftigt. Die wenigen, noch in Bereitschaft gehaltenen Fahrzeuge schleppen Baggerschuten, sind dem Wasserbau zugehörig und fungieren im Winter als Eisbrecher. Die Privatschlepper, es mag noch drei oder vier geben, führen gelegentlich Sondertransporte durch oder helfen in Notfällen den Motorschiffen bei Motorschäden, einen Hafen zu erreichen.

Eine Fahrt mit einem Schleppkahn war abwechslungsreich und nicht so eintönig und monoton wie auf den Motorschiffen. Es wurden mehr Arbeit von den Besatzungen, eine gute Übersicht und gute fachmännische Kenntnisse gefordert. Es war kein einfaches Leben auf solchen Schiffen.

Der Vorspann wechselte ständig. Schlepper mit Kohle, Dieselöl oder Schwelkoksbetrieb lösten sich immer wieder ab.

Ich möchte eine Fahrt aus dem Jahr 1950 schildern. Wir waren mit einer Ladung Schrott von Berlin nach Walsum gekommen, hatten entladen und nach längerer Leerliegezeit bekamen wir von unserer Vertretung, der „ELBIA"-Transportgenossenschaft in Ruhrort, die Order, uns zur Zeche Bismarck in Gelsenkirchen schleppen zu lassen, um dort eine Ladung Stückkohle für Berlin zu laden. Ein Schleppboot wurde nach Walsum geordert. Es erschien ein „Frauenlob"-Dampfer der Reederei Gertges, der uns dann an den Trennungsdamm zwischen Ruhr und Hafenkanal brachte. Dort war das Schleppamt Duisburg mit Hebestelle. Heute ist es das Einsatzbüro der Feuerlöschboote in Duisburg. Ein Fahrschein mußte gemacht werden. Dies lief folgendermaßen ab. Gehörte man einer Reederei oder Genossenschaft an, wurde dieses Fahrgeld, das sich aus Kanalbenutzungsgebühren, Schleusengeldern und Schlepplohn für den Bundesschleppbetrieb zusammensetzte, nicht mit Bargeld bezahlt, sondern lief über Rechnung, ein Stundungskonto, das die jeweilige Firma vorhalten mußte. Einen Stundungszettel zu unterschreiben genügte. Es wird heute noch so sein, nur daß der Schlepplohn bei Motorschiffen wegfällt und die Hebestellen auf den Ein- und Ausgangsschleusen der Kanäle sind.

Nachdem diese Formalitäten abgeschlossen waren, begab man sich wieder an Bord zurück und wartete auf den Schlepper vom Monopol, wie die Schlepper des Bundesschleppbetriebs bei den Schiffern genannt wurden. Für uns kam der Schleppdampfer D 14. Er mußte sich seinen Schleppzug in der Ruhrmündung zusammensuchen, denn es lagen viele Kähne an den Dalben, die aber wohl noch keine Order hatten oder nur längeren Aufenthalt in Ruhrort machten.

Da der Schleppzug nur aus leeren Kähnen bestand, wurden diese kurz hintereinander mit zwei Drähten über Kreuz befestigt. Insgesamt vier Schleppkähne, denn die Ruhrschleuse konnte diesen Schleppzug in voller Länge aufnehmen.

Oberhalb der Ruhrschleuse ging es noch ein paar hundert Meter auf der Ruhr entlang, um dann durch das Sperrtor in den Rhein-Herne-Kanal bei km 1,73 einzufahren. An der Schleuse II in Oberhausen, einer Doppelschleuse, wie alle weiteren Schleusen im Rhein-Herne-Kanal, mußte der Schleppzug geteilt werden. Zwei Kähne mußten zur Südschleuse. Also mußte die Nummer 3 während der Fahrt erst den Steuerborddraht lösen, damit das Schleusenleitwerk erreicht wurde. Dieses Manöver erforderte ein gutes Augenmaß. Dabei waren die Faktoren Wind, Eigengeschwindigkeit, das Verhalten des Anhangkahnes und die eventuelle Strömung, wenn die Schleusenschütze gerade geöffnet waren, somit die Wassermassen aus den Schleusenkammern liefen, zu beachten. Die beiden anderen Kähne wurden dann zur Nordschleuse geschleppt. Der Dampfer legte an einem Steiger der Schleuseninsel an, der Kapitän ging ins Schleusenbüro. Dort saß ein Schleppleiter. Er holte sich den neuen Schleppschein, um mit auf Talfahrt befindlichen Kähnen zur Ruhrmündung zurückzufahren.

Das Schleusentor ging auf. Zwei beladene Kähne wurden einzeln von der Schleusenlokomotive von der Schleusenkammer gezogen. Ein Vorgang, der viel Zeit beanspruchte. Danach wurden wir von dieser Zugmaschine in die Schleusenkammer gezogen. Dafür wurde ein von der Maschine angegebenes Seil bei uns auf den vorderen Steuerbord-Seitenpollern befestigt und schon setzten sich die zwei Kähne in Bewegung.

Der Schleusenvorgang war nach ca. 17 Minuten abgeschlossen und wir waren auf dem Niveau der oberen Schleusenhaltung angekommen. Das Klapptor wurde geöffnet, der zweite Monopolschlepper lag schon bereit und zog uns aus der Schleuse. Damit brauchte die Schleusenlokomotive nicht in Aktion zu treten. Da die Nordschleuse noch unten geöffnet war, gab es keinen Aufenthalt mehr und wir fuhren der nächsten Schleuse mit zwei Kähnen entgegen. Zwischen der Schleuse IV (Gelsenkirchen) und der Schleuse V (Wanne-Eickel) liegt der Zechenhafen Bismarck. Ab Schleuse IV wurden wir als letzter Anhang beordert.

Vor dem Hafen angekommen warfen wir unsere Leinen los. Dabei fuhr der Schleppzug in unverminderter Geschwindigkeit weiter. Mit dieser Eigenfahrt schwenkten wir in das Hafenbecken ein, setzten dann unseren Anker und verbrachten dann den Lierdraht an Land, um uns ca. 400 m per Hand an unseren vorgeschriebenen Liegeplatz zu verholen. Diese Anweisung kam von dem herbeigeeilten Hafenmeister.

Mit großen, 8 bis 10 t fassenden Kübeln wurden wir nun beladen. Bei der Stückkohle waren Brocken dabei, die fast einen Zentner wogen, viel Trimmarbeiten waren notwendig, um später das Lukendach schließen zu können. Der Ladevorgang dauerte ca. 3 Tage. Danach hatten wir um die 600 t geladen und wir konnten unsere Ladepapiere vom Hafenmeisterbüro abholen. Unser Kahn wurde nach Schleuse IV telefonisch schleppbereit gemeldet, aber zu einer Zeit, die es uns gestattete, das Schiff wieder per Hand aus dem Hafen in den Kanal zu bringen, denn der Bundesschleppbetrieb bediente die Zechenhäfen damals nicht, wenn doch, dann nur gegen Extrabezahlung.

An den nächsten Schleppzug durften wir uns dann anhängen. Die Reise nach Berlin begann. Zwischen jeder Schleuse kam ein anderer Schlepper. So lernte man in den Jahren die ganze Flotte des Schleppbetriebs kennen. In Herne, auf Schleuse VII, war eine Hebestelle. Jetzt war der Fahrschein für das beladene Schiff gemacht worden, von der Zeche Bismarck bis Magdeburg, den gesamten Kanalbereich, den wir benutzten.

Schleppzugbegegnung auf dem DEK • Foto um 1955

Eine Reihe von Schleppern hatte uns nun am Haken. Von Herne bis Bergeshövede kam nun der Schlepper 83 davor. (83 war ein sogenannter schwerer Mitteldruckdampfschlepper mit 19 Atü Kesseldruck und 360 PS Maschinenleistung, auf der Teltow-Werft in Berlin-Zehlendorf 1941 gebaut und am 22.6.1942 laut Schiffsliste BSB in Betrieb genommen – siehe Abb. auf S. 58; E.Sch.)

In Henrichenburg kam der nahtlose Übergang vom Rhein-Herne-Kanal in den Dortmund-Ems-Kanal, an Datteln vorbei, wo zwei weitere Kanäle nach Hamm und Wesel führten, der Schleusengruppe Münster entgegen. Dabei war die einschiffig zu befahrende Strecke bei Hiltrup zu bewältigen, vor der sich immer eine große Anzahl Schleppzüge und Motorschiffe staute. Der neue Kanalabschnitt war im Bau.

In Bergeshövede angekommen, warf der Schlepper den Strang des ersten Kahnes ab und fuhr in den Hafen, um seine Kohlenvorräte zu ergänzen. Zwei der Kähne setzten die Fahrt zur Schleuse fort. Diese wollten nach Emden. Drei machten vor der Abzweigung zum Mittellandkanal an der Uferböschung fest. Die Besatzungen konnten ihre Lebensmittel einkaufen, denn mit großer Vorratshaltung war früher nicht viel. Kühlschränke waren an Bord noch weitgehendst unbekannt. Wir lebten noch mit der Petroleumlampe.

Zwei Stunden später kam ein Gasschlepper. Er machte bei langsamen Umdrehungen immer ein auf- und abschwellendes Motorengeräusch, das für diese Schiffe typisch war. Der Kapitän gab die Rangfolge seines Schleppzuges an. „Pirna 93“, so hieß unser Kahn, kam auf Nummer 2. Wir gaben unseren Schleppdraht auf die Nummer 1, die zufällig vor uns an der Böschung lag, aber auch schon im Schleppzug von Herne vor uns war. Wir übernahmen nun den Schleppstrang der Nummer 3 und schon waren alle fünf Kähne in der Reihenfolge befestigt. Es wurde per Rufen von achtern nach vorn zum Schlepper durchgegeben. Alles klar und der Gaser zog an und nahm die Fahrt auf. Die Gasmotorenschlepper wurden mit einer Anlage betrieben, die Schwelkoks aus Braunkohle als Brennstoff verarbeitete. Daraus entstand das Gas, mit dem die Motoren beschickt wurden. Wenn während der Fahrt der Wind von vorn kam, konnte man das Gas förmlich riechen. Aber schlimmer war es, wenn abends der Schleppzug an den mit Festmacherpollern versehenen Feierabendstellen zur Ruhe ging, der Gasofen des Schleppers mit Koks abgedeckt wurde und der Wind stand in Richtung auf die Kähne. Das war dann schlimm. Verständnisvolle Kapitäne koppelten ab und legten sich hinter den Schleppzug. (Die Ursache

für den verstärkten Gasaustritt und Gestank bei den Gasschleppern an den Feierabendstellen lag in der Betriebsweise des Gasgenerators. Das während der gesamten Stilliegezeit zwar reduziert, aber kontinuierlich weiter produzierte Gas wurde mit der Sperrung der Zuleitung zu den Gasmotoren vollständig nach außen abgeleitet; Zusatz E.Sch.)

Nach 100 km Fahrt nach Bergeshövede kamen wir nach 2 1/2 Tagen in Minden an. Vorbei am Hafen des Schleppbetriebs mit den vielen Schleppern und seinen Werkstätten. Denn man muß davon ausgehen, daß der Mittellandkanal damals noch nicht so gut ausgebaut war wie heute. Viele Kurven und enge Begegnungen mit entgegenkommenden Schleppzügen und Motorschiffen, die im engen Kanalprofil eine erhebliche Sogwirkung erzeugten, wodurch die Schlepptrosse durch das Auflaufen des Kahns in Richtung Vordermann stark durchhing. Damit das Seil aber nicht reißen konnte, mußte die „Lose" durchgeholt werden und der Schleppstrang beim „Ankommen" weiter eingefiert werden. So war ein Mann fast immer auf dem Vorschiff gebunden, um das Schleppseil zu beobachten, wenn Überholer oder Schiffe in der Begegnung kamen.

Es ist nicht statistisch festgestellt, wie viele Meter Drahtseil so täglich einem Matrosen beim Einholen und Ausfieren des Schleppstrangs durch die Hände gingen, aber es war eine ganze Menge.

Minden bedeutete einen Aufenthalt von zwei Stunden. Die Frauen erledigten Einkäufe, die kleinen Kinder, soweit sich welche an Bord befanden, konnten mal an Land auf dem Leinpfad herumtollen und auch für die Bordhunde war es eine angenehme Abwechslung. Einer der Besatzung beaufsichtigte das Treiben.

Danach begann die Weiterfahrt. Jetzt spannte sich der Dampfer 09, ein sogenannter Hochdrucker mit 110/55 Atü und 260 PS, unter der Führung von Kapitän Franz Schüler vor den Schleppzug. Diese Schiffsserie hatte komplizierte Kessel- und Maschinenanlagen und war extra für den Reichsschleppbetrieb konzipiert worden, um auf kleinstem Raum starke PS-Kräfte zu entwickeln. Wir fuhren über die Weserüberführung des Mittellandkanals vorbei an Dörfern im Bückeburger Land nach Hannover. Da der Kanal an der Peripherie der Stadt vorbeiführt, sieht man nicht allzu viel davon. Bei km 175 kamen wir vor die Schleuse Anderten. Hier wird nun der Schleppzug auf das 15 Meter höhere Kanalniveau geschleust. Es ist die höchste Schleusenhaltung des westdeutschen Kanalnetzes und reicht bis zur Schleuse Süllfeld. An diesem 324 km langen Mittellandkanal wurde in Abschnitten von 1906 bis 1938 mehr als 32 Jahre gebaut.

In Braunschweig bei km 220 war wieder ein Schlepperwechsel vorgesehen. Nun kam der Schlepper 84 mit „Hennecke". So war der Spitzname des Kapitäns, weil er so tatendurstig war, am liebsten sich selbst überholte, wenn er es gekonnt hätte.

Die unterbrochene Reise wurde fortgesetzt, zwei Kähne hatten Berlin zum Ziel. Dazu gehörten wir. Zwei wollten über Magdeburg nach Hamburg und einer hatte am Stichkanal nach Beddingen/Salzgitter schon den Schleppzug verlassen.

Nur einige bestimmte Dampfer vom Bundesschleppbetrieb hatten das Permit, eine Bescheinigung der Alliierten, die Zonengrenze passieren zu können. Für die Kähne galt das gleiche. Dazu mußte die Besatzung den Interzonenstempel, auch „Drei-Sprachen-Stempel" genannt, im Personalausweis haben und in der Mannschaftsrolle an Bord eingetragen sein.

Die Schleuse Süllfeld kam in Sicht. Damals ahnte man noch nicht, daß an Backbord bei km 233 rund 20 Jahre später ein Kanal in die Heide gebaut wird, der zur Elbe führt. Auf dem Elbe-Seiten-Kanal, auch Heide-Suez genannt, wird die Fahrt erheblich kürzer und leichter sein.

Nach der Talschleusung in Süllfeld kommen wir nach Fallersleben, dann nach Wolfsburg am VW-Werk vorbei. In Rühen, einem kleinen Ort, legen wir an, um die Grenzabfertigung des Bundesdeutschen Zolls über uns ergehen zu lassen. Das geht reibungslos und schnell über die Bühne. Hier werden nochmal die Lebensmittelvorräte aufgefüllt, um bei der Fahrt durch die DDR nicht in Not zu kommen, denn dort gab es ja noch Lebensmittelkarten, und Ostgeld durften wir nicht einführen. Auch die Trinkwassereimer wurden gefüllt.

Der Schleppzug nahm wieder Fahrt auf. Nach 2 Kilometern passierten wir die Zonengrenze, markiert durch einen Stacheldrahtzaun bei km 258,7. 1950 hatten wir immer noch die Hoffnung, daß diese Grenze mal verschwinden würde. Heute, 33 Jahre danach, ist alles ausgebaut und befestigt. Auf Ewigkeit!

An der DDR-Grenzstation sollte uns eine böse Überraschung treffen. Die Grenzbeamten stocherten mit langen Stangen in der Ladung, was auch bei Fein- oder Nußkohle absolut möglich war. Nur bei unserer geladenen Stückkohle gelang es nicht, bis zum Boden durchzukommen.

Es wurde der russische Kommandant geholt. Damals gab es noch russische Soldaten und Volkspolizei an der Grenze. Der Offizier betrachtete, nachdem wir alle Räume aufgedeckt hatten, unsere Ladung Stückkohle und gab die Anordnung: „In jedem Raum ein Loch bis zum Boden graben." Wir, mein Vater und ich, schauten uns verständnislos an. Der Kommandant sagte „Dawai" und stiefelte von Bord. Wir mußten aus dem Schleppzug auskoppeln und liegenbleiben. Während die anderen nach einem längeren Aufenthalt weiterfahren durften.

Die Aufnahme müßte Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre entstanden sein, da der dritte Schornstein des Kraftwerks in das Bild hineinretuschiert wurde; er stand erst etwa 10 Jahre später.

J. Schirsching, Oldenburg, 1995

Schleppzug mit M 255 (ex 019) passiert das VW-Werk Wolfsburg.
▪ Postkarte

Wir deckten unser Schiff nach unten auf. Es war ja ein Schrägdecker, damit beim „Löcherbuddeln" die aufgeworfene Kohle nicht über Bord fiel. Mit Schaufeln war da nichts zu machen. Kohlebrocken für Kohlebrocken mußten nun ausgegraben und hochgemannt werden, in jedem Raum Loch für Loch. Insgesamt neun. Trichterförmig arbeiteten wir uns bis zum Boden durch. Unsere Arbeitszeit begann beim Hellwerden morgens gegen fünf Uhr und endete mit dem Dunkelwerden abends gegen 21.30 Uhr. Von den russischen oder deutschen Grenzbeamten erfuhren wir kein Mitleid. An Land durften wir nur zum Trinkwasserholen, da ja der Vorrat mit zwei Eimern pro Kajüte nicht lange reichte, denn es waren ja auch Frauen und ein Kind an Bord. Knapp gewordene Lebensmittel kauften wir anderen Schiffen ab, die zur Grenzabfertigung anlegten, obwohl wir uns auf eventuelle Aufenthalte eingerichtet hatten. Nach rund sieben Tagen hatten wir es geschafft. In jedem Laderaum war ein Stück Boden zu sehen.

Dem Kommandanten wurde Meldung gemacht, aber der reagierte nur mit einer Handbewegung und sagte: „Weiterfahren". Wir bekamen unsere abgestempelten Papiere und konnten mit dem gerade zur Abfertigung vorliegenden Schleppzug in Richtung Magdeburg weiterschleppen.

Keiner hat in die Löcher geschaut, die wir fast sieben Tage im Schweiße unseres Angesichts gebuddelt haben, die uns abends aussehen ließen, als wenn wir Bergarbeiter von der siebten Sohle der Zeche Bismarck wären. Damals schwor ich mir, die Interzonenfahrt aufzugeben und führte das dann auch bald aus, während mein Vater mit seinem von ihm geführten Kahn das noch bis 1955 ausführte, bis ihn auf der Fahrt von Braunschweig nach Hamburg ein Herzinfarkt ereilte und zum Invaliden machte.

Durch das Hebewerk Rothensee erreichten wir den Endpunkt des Mittellandkanals und hatten nun von Duisburg 472 km Kanalstrecke befahren. Aber noch lag uns eine lange Wegstrecke bevor, die uns über die Elbe, den Ihle-Kanal, den Plauer-Kanal über die Havel nach Berlin führte. Dabei wurden nochmals drei Schlepperwechsel vorgenommen.

Damals gab es den Slogan „Berlin ist eine Reise wert" noch nicht. Nach unseren Erlebnissen hätten wir ihn auch nicht angenommen. Eine Ladung Stückkohlen wurde nie mehr in den Kahn „Pirna 93" geladen.

Bericht vom Schiffsführer Alfred Oehmig aus dem Jahr 1983, erstmals abgedruckt im Journal des Freundeskreises der Schifffahrtsgeschichte Duisburg Nr. 1, 1988.

Erinnerungen an den Interzonenverkehr Ost-West 1955

Anfang 1955 war es endlich soweit! Schleppschiff „DSU 843"; 4-1829-A, 623 t, 58 x 8,65 x 2,00 m; (Rhein-Kanal-Typ) durfte die Grenze zur BRD passieren. (DSU = Deutsche Schiffahrt- und Umschlagsbetriebszentrale, Magdeburg VEB-Betrieb; als Rhein-Kanal-Typ bezeichneten wir Ostschiffer alle Kähne, die mehr als zwei Meter abzuladen waren.). Das „A" stand für: offenes Fahrzeug.

Der Steuermann P. Noack erhielt das Permit, d.h. eine Fahrerlaubnis für Schiff und Besatzung. Diese Westreisen – auch Interzonenverkehr genannt – waren für uns Ostschiffer sehr attraktiv. Hatten wir doch die Gelegenheit, ein paar DM-West hinzuzuverdienen.

Durch einige Fahrten von Magdeburg nach Salzgitter-Beddingen bekamen wir auch Kontakt zu den Monopolschiffern. Diese Mittellandkanal-Kollegen wurden öfter auch „Geradeausschiffer" genannt. Diese Bezeichnung entstand weitgehendst aufgrund der teilweise eintönigen Geradeausstrecken und der geringen nautischen Ansprüche des Mittellandkanals.

Kanalfahrten bedeuteten für uns Kahnschiffer immer einen fachgerechten Umgang mit Drahtleinen. Bis heute sind Drähte ein unverzichtbares Arbeitsmittel in der Binnenschiffahrt. Aufgrund behördlicher Anordnung war das Ankern auch im Notfall meistens nicht möglich. Die Anker mußten vor Beginn der Kanalfahrt an Deck geholt werden.

Gegen alle Vorschrift!! • Foto bei Westerhusen/Magdeburg: 1954

Zudem waren die wasserbaulichen Verhältnisse so, daß es in den Dichtungsstrecken vor den Schleusen überwiegend keinen nutzbaren Ankergrund gab. So zum Beispiel im Oberwasser der Schleuse Süllfeld, MLK-Km 236. Deshalb waren die Schleppschiffer auf Drahtseile zum „Ständigmachen" (Anhalten) angewiesen. Beim Abstoppen und Anhängen der Fahrzeuge sowie bei Schleusenfahrten mußten die Kahnschiffer gut mit Drähten umgehen können.

Wichtig für sicheres Arbeiten war dabei die Ausrüstung mit ledernen Schutzhandschuhen. Meine besten Erfahrungen machte ich mit genieteten Fäustlingen. Die kaufte ich – im eigenen Interesse – im Westen. Trotz vieler Bemühungen der Arbeitsschutzbeauftragten der damaligen DSU-Reederei mußten wir Ostschiffer oft mit minderwertigen Drahtqualitäten arbeiten. Deshalb mußte man besonders auf seine gefährdeten Beine und Hände achten. Nicht wenige Schiffer verunfallten auf diese Weise.

Bei Reisen in den Westen über den Mittellandkanal hatten wir Probleme mit unseren Drähten. Die PS-starken Monopol-Hochdrucker zogen ihren Schleppzug durchweg mit über 6 km/h durch das Stauwasser, was die Schleppdrähte stark belastete. Von einem alten Westkollegen bekam ich schon 1952 den Rat, die Poller mit einem Gemisch aus Silberbronze und Staufferfett einzuschmieren. Der Vorteil bestand darin, daß der Draht bei starkem Fieren, beim Gleiten der Drahtschlingen um den Poller, nicht so schnell „verbrannte". Bei täglichem Gebrauch wurden so auch störrische Drahtseile etwas umgänglicher. Im eigenen gesundheitlichen Interesse war es zudem zwingend geboten, die benötigten Trossen vor Bedarf fachgerecht bereit zu legen. Bucht für Bucht sollte der Draht zum Ständigmachen klar liegen. Das störungsfreie Nachholen der Seile sollte gewährleistet sein. Denn meistens fehlte der zweite Mann, um zu helfen. Meine Erfahrungen hatten gelehrt, daß es vor allem in den Wintermonaten bei Dunkelheit, Eis und Schnee an Deck besonders wichtig war, daß der benötigte Draht klar lag, so daß man am folgenden Morgen genau wußte, wo und wie die Trosse bereit lag.

Es wurde beim Aufstoppen, laienhaft Anhalten genannt, sehr viel Gefühl vom Schiffer verlangt. Durch gewaltsames Festhalten konnte es sehr schnell zu Verbrennungen oder zum Brechen der Drähte kommen, und dadurch wiederum zu Havarien. Wichtig für ein sicheres Hantieren mit Drahtseilen ist die bauliche Anbringung der Poller. Für mich bestand ein großer Unterschied zwischen einer Pollerbank in Hüfthöhe und den auf Deck befestigten Pollern. Nach meinem jahrelangen Umgang mit Drähten scheinen mir die auf Deck stehenden Poller – vorwiegend auf Rhein-Herne-Kanal-Schiffen – am besten geeignet zu sein. Je größer der Umfang eines Pollers, um so besser das sichere und schonende Arbeiten mit den Drähten. So konnten kurze Knicke, vor allem an den Pollerpinnen, weitgehendst vermieden werden.

Unser Schleppschiff war mit solchen Pollern ausgerüstet. Natürlich war auch die Stärke der Trossen, je nach Größe der Schiffe, von Bedeutung. Meistens waren Durchmesser von 18 bis 22 mm und Längen von 80 bis 120 m im Gebrauch.

Nun zurück zu einer Reise im Frühjahr 1955. Unser Schleppschiff (Rhein-Kanal-Typ) war aufgrund seiner schnittigen Bauweise ein leicht zu schleppendes Fahrzeug. Bei Talfahrt auf der Elbe, ohne eigene Triebkraft, trat dieses Merkmal besonders hervor – es war ein guter Schwimmer! Mit ca. 480 t Koks beladen fuhren wir von Beddingen zum Stahl- und Walzwerk Brandenburg an der Havel. Bei Abfahrt von Braunschweig bestand der Schleppzug aus 5 Anhängen. Der Schleppdampfer – ein Monopol-Hochdrucker von 300 PS – nahm uns auf Nummer 1. Wir stellten die ca. 60 m lange Schleppleine, welche bei uns am Steven, in der Zaumkette, mit einem Ankerschloß (Schäckel) eingeschlossen wurde. Kurz vor Erreichen der Schleuse Süllfeld begann aus mir bis heute unbekannten Gründen die Schleppverbindung von uns zum zweiten Anhang zu fieren. Der Bootsmann der Nr. 2 konnte nichts mehr machen. Da der restliche Draht auf einer Trommel aufgerollt war, wurde dieser durch das laufende Fieren unklar und vor die Poller gezogen. Ein kurzer Ruck – und die Trosse brach.

Wir hingen nun alleine am Schlepper. Das leicht zu schleppende Fahrzeug nahm zügig Fahrt auf. Die Lichter an der Schleuse Süllfeld zeigten „rot"! Ich lief sofort zum Vorschiff, um die Schlepperbesatzung auf diesen Umstand aufmerksam zu machen. Vergeblich bemühte ich mich, durch Rufen oder Klopfen auf die stramme Schleppverbindung die Aufmerksamkeit der Monopol-Besatzung auf mich zu lenken.

Die letzte Möglichkeit: Eine Axt, um die Trosse zu kappen, hatte ich bereits in der Hand. Da, endlich, merkte man an Bord des Schleppers, was los war. Man löste die Trosse. – Maschine stopp! Nicht langsam, wie eigentlich üblich, sondern mit über 8 km/h steuerten wir nun den Liegeplatz an. Zum Glück befanden sich ein paar halbwüchsige spielende Kinder an der Spundwand. Wir wollten Steuerbord anlegen. Durch Zurufen halfen mir die Kinder, das Auge der Drahtleine auf einen an Land stehenden Poller aufzuhängen. Ich konnte somit mit dem Aufstoppen beginnen. Etwa später gelang es auch dem Steuermann, auf dieselbe Weise einen Draht an Land festzumachen.

Ich mußte mich nun auf das Abstoppen konzentrieren. Vor dem Festmachen der Drahtleine belegte ich die beiden Poller mit „zwei Achten". Während des Fierens gelang es mir, die Poller weiter zu belegen. Zischend sauste der Draht um die Poller! Langsam, doch immer öfter innehaltend und dabei nach vorne schauend, begann ich stetig und dabei auch immer auf die Beinfreiheit achtend, das Fahrzeug aufzustoppen. Durch Nachziehen und gefühlvolles Fieren des laufenden Gutes gelang es, mit der nun einsetzenden Unterstützung des Steuermanns, ca. zehn Meter vor der Auffangkette des Schleusentores die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen. Das Seil von ca. 100 m Länge war auch fast aufgebraucht. Da bei dieser Aktion vorn und hinten gefiert wurde, blieb das Schiff gestreckt an der Spundwand.

Kurz vor dem „Ständigwerden" kam auch der Monopol-Schlepper längsseits. „Voll zurück!" war dann die letzte Hilfe.

Eine heftige Diskussion begann. Wir waren der Meinung, daß die Besatzung des Schleppers den Dampfdruck vor der Schleuse herunterfahren wollte. Durch die höhere Drehzahl der Maschine bedingt kam es zum Fieren der Drahtleine zum zweiten Schleppschiff. Ganz schuldlos war auch der Bootsmann der Nr. 2 nicht. Durch Belegen mit einem Klemmschlag wäre das alles nicht geschehen.

Da wir das Haltezeichen überfahren hatten, mußte uns der Dampfer zum Anlegeplatz zurückbugsieren. Nachdem wir nun stillagen, holte ich die vom Vorschiff bis nach Achtern auf Grund liegende Schlepptrosse an Deck. Unter Zuhilfenahme eines Drahthakens, den ich unter die Schleppleine führte, gelang es mir, durch Längsseitsgehen von vorn nach hinten auf der Gangbord, ohne große körperliche Anstrengung die Trosse an Bord zu holen. Die restlichen zehn bis fünfzehn Meter konnte ich leicht per Hand an Deck ziehen.

Wir haben nie erfahren, was eigentlich an Bord des Monopolschleppers geschah. Leider kann ich mich nicht mehr an die Nummer erinnern.

Kurz und gut – am Kontrollpunkt Rühen spendierte die Monpolbesatzung ein paar Flaschen „Feldschlösschen Bier". In Magdeburg revanchierten wir uns mit „VEB-Pils". So war der „Ost-West-Friede" wiederhergestellt.

Zum Schluß noch ein paar Anmerkungen über die Finanzen im Interzonenverkehr. 1955 bekam jedes Besatzungsmitglied ab dem dritten Tag nach Grenzübertritt Westgeld. Pro Tag gab es für Steuerleute DM 8,65, für Bootsmänner DM 5,65 – von den anderen Chargen weiß ich es nicht mehr. Diese Beiträge wurden als Vorschuß 1 : 1 abgezogen! Die Gelder waren zum Lebensmitteleinkauf bestimmt. Man bedenke – die Lebensmittel waren damals in der DDR noch rationiert, es gab noch Lebensmittelkarten. Je nach Reisedauer konnten schon einige DM zusammenkommen. Außerdem wurde alle anfallende Mehrarbeit beim Laden und Löschen zu dem höheren Westtarif ausbezahlt!

Wir sparten natürlich beim Kauf von Proviant, um das Geld später für Kleidung usw. anzulegen. Den „Westlohn" erhielten wir in Beddingen von der Fa. Schiller & Köpcke, Berlin; Herr F. betreute uns vorbildlich. Von der Reederei W. Ertel in Hamburg kann ich nur dasselbe sagen. Wie schon bemerkt, waren diese Westreisen trotz mancher Schwierigkeiten für uns Ostschiffer immer vorteilhaft. Wurde die DM nicht ausgegeben, mußte der DM-Betrag an der Grenze in DDR-Mark zurückgetauscht werden. Aber wer machte das?! So schmuggelten wir das redlich verdiente West-Geld über die Grenze, um bei Gelegenheit in Westberlin preisgünstiger einzukaufen.

Wenn ich diese Ereignisse nach 38 Jahren Revue passieren lasse, bin ich fast geneigt zu sagen: Schon in 40 Jahren ist alles vorbei!

Aufgeschrieben von dem Schiffsführer Karl-Heinz Schulze, Duisburg, 1993

Szenen aus dem Schleppbetrieb am Kanaldreieck Bergeshövede

„Schlepper packen auf“

Bergeshövede: „Schlepper packen auf“ • Aquarell von F. W. Achilles, 1991

An der Westseite des Dortmund-Ems-Kanals (rechts): Leere Kähne aus Richtung Hannover, an der Ostseite (Hintergrund): Beladene Kähne für den Mittellandkanal.

Besonders typisch für die Mittellandkanal-Fahrt: Weserkähne, Elbe-, Oderkähne (die sich für die „harmlose“ Kohlefracht besser eigneten als für die Erzladungen aus Emden). Bis Mitte der 50er Jahre wurden im Mittellandkanal überwiegend Gasmotorschlepper (Bildmitte) eingesetzt, die Schwelgas aus Koks erzeugten. Langsam brubbelnd, von übelriechenden Gasschwaden begleitet, packten sie in Bergeshövede ihre Schleppzüge auf, meist vier bis fünf Kähne. Es dauerte viele, viele Kilometer, bis der Gasmotor so viel Kraft erzeugte, daß eine Schleppzuggeschwindigkeit von vier bis fünf Kilometer pro Stunde erreicht war. Hohes Anschleppmoment – das war nicht ihre Stärke!

Hin und wieder wurde das Brubbeln und unrhythmische Knattern von heftigem Knallen unterbrochen – die Trossen hingen mehr und mehr durch, der Schleppzug kam zum Stehen: Fehlzündungen („verstopfte Düsen“, sagten die Kanalschiffer verständnisvoll). Nach einigen Minuten setzte der Schlepper dann wieder mit erneutem Knallen langsam die Fahrt fort.

Für die Strecke Bergeshövede–Herne wurden die stärkeren Monopol-Boote eingesetzt: Zum Beispiel die Hochdrucker (rechts im Bild), später dann Dieselmotorschlepper, die 6 große beladene Kähne mit sechs bis sieben Kilometer pro Stunde problemlos zogen.

Wurden die Monopolboote in Serie nach den Erfordernissen der Kanalfahrt gebaut, so stellte sich die Schleppbootflotte der Partikuliere als Sammelsurium ganz unterschiedlicher Bootstypen dar: Vergleichsweise wenige der Dampfboote waren ursprünglich auch als Kanalboote konzipiert und gebaut worden. Vielen der Dampfboote sah man die Herkunft vom Rhein, wo sie als Bugsier- oder Streckenboote Schlepparbeit geleistet hatten, noch später deutlich an. Sie waren meist etwas größer (länger), stärker und die Unterkünfte entsprechend geräumiger.

Die schwächeren Dampfboote setzte man als Bugsierer vor Schleusen (z.B. Münster) und dem Hebewerk ein, oder sie verkehrten auf Strecken, auf denen nur wenig Anhang zu ziehen war (z.B. Bergeshövede–Emden, WDK, DHK, KK, DEK: Hebewerk–Dortmund).

Schon Anfang der 50er Jahre zeigte sich der Vorteil der Privat- gegenüber der „Staatswirtschaft": Sobald die Kessel der Partikulierboote marode wurden, setzten die Eigner auf den Trend der Zeit: Dieselmotor! In wenigen Tagen wurden Kessel und Dampfmaschine ausgebaut, ein 400, 500 PS starker Diesel eingesetzt: Die Boote, vorher nur rd. 250 PS stark, gaben nun die doppelte Kraft – und man sparte den Heizer/Maschinisten.

Schon wenige Wochen später waren diese ehemaligen Dampfboote wieder im Einsatz: Sie ragten nun wesentlich höher aus dem Wasser als vorher (dank des geringeren Gewichtes von Dieselmotor und Treibstoff), der dampfboottypische lange Schornstein wurde durch einen kurzen Auspuffschornstein ersetzt, der den Schiffern wahllos unsymmetrisch an Deck gesetzt erschien, doch Schönheit zählte nicht, ... die Boote hatten Kraft!

Problemlos zogen diese Partikulierboote die längsten Schleppzüge (Herne–Bergeshövede) mit zwei Mann an Bord, währenddessen die Monopolhochdrucker mit vier Leuten (Kapitän, Matrose, Heizer, Maschinist) mehr und mehr ins Hintertreffen gerieten: Hohe Personalkosten, hohe Kosten für Treibstoff (Kohle), ständige Bordwache (Kesselbetreuung) – und selbst bei vollem Dampfdruck waren sie den Partikulierkonkurrenten in der Zugleistung u.U. noch unterlegen.

Erst Anfang der 60er Jahre setzten auch die Monopoler auf den Diesel-Streckenschlepper, doch die Schleppschiffahrt auf den Kanälen neigte sich bereits dem Ende zu. Die Dieselschlepper einer Neubauserie zogen zwar problemlos sechs Kähne mit sechs bis sieben km/Stunde, doch gab es bald kaum noch entsprechendes Schleppgut: „Dinosaurier, die sich überlebt hatten."

Einige der neuen Boote wurden mangels anderer Verwendung dann auch notgedrungen in den Schleusenhaltungen des RHK eingesetzt.

Obwohl von den östlichen Wasserstraßengebieten viele Dampfboote in der Nachkriegszeit in den Westen gelangt waren, fanden nur wenige dieser ranken, schlanken und schwachen Schlepper Verwendung im nordwestdeutschen Kanalgebiet. Zum einen waren sie zu schwach, zum anderen standen dem jahrzehntealte Konzessionsrestriktionen im Monopolschleppverkehr entgegen.

Die Partikulierbootschiffer setzten auf Motorisierung. Dafür waren diese ostdeutschen Boote weniger geeignet als Boote vom Rhein. Als Kasko, Schiffskörper, wählte man sogar u.U. ein geeignetes Boot anderer Provenienz; so wurde im Schleppverkehr Herne–Bergeshövede der Bootskörper einer ehemaligen Yacht eingesetzt, spartanisch ausgestattet (was die Unterkünfte anging), gänzlich

disharmonisch umgebaut, doch mit dem stärksten Antrieb versehen, der seinerzeit denkbar erschien: Folge – ein ungefüges, absonderlich aussehendes Schleppboot mit hohem, spitzem, langem Bug, kaum Aufbauten – doch nach Schiffermeinung das stärkste Boot zwischen Herne und Bergeshövede.

In den 30er Jahren und in der Kriegs- und Nachkriegszeit mußte die Schleppbootverteilung des Staatlichen Monopols als durchaus sinnvoll erscheinen: Dieselschlepper im Bugsier- und Kurzstreckenverkehr (RHK, RHK-Rhein), leichte Dampfschlepper auf dem DEK (Dortmund–Hebewerk, Bergeshövede–Emden) und dem DHK, WDK, KK sowie im Langstreckenverkehr starke Dampfboote, „Hochdrucker" (Herne–Bergeshövede), Gasmotorschlepper (Mittellandkanal).

Zusätzlich zum Bugsierdienst gab es besonders geeignete und auch starke Dampf- und Motorschlepper an der Ruhrmündung zum Aus-/Einschleppen von RHK-Kähnen, gleichfalls in Friedrichsfeld am WDK sowie „seetüchtige" Dampfschlepper an der Unterems. Letztere wurden auch speziell für den Eisbrecherdienst verwendet.

Auch für die Arbeit mit besonders häufigen Manövrier- und Bugsierleistungen hatte man spezielle Bootstypen entwickelt: kleine Bugsierschlepper mit Voith-Schneider-Antrieb, die z.B. vor den Schleusen Wanne und Münster Bugsierarbeit leisteten.

Trotz allem, der staatlich organisierte Behördenbetrieb war dem flexiblen Privatschiffergewerbe im freien Wettbewerb unterlegen. Natürlich wurde dies nie zugestanden, auch wurde immer auf die technischen Innovationen und sozialen Sicherheiten bzw. Errungenschaften verwiesen.

Doch Tasache war, daß die Partikulierboote effizienter schleppten, oft stärker waren und die Bootskapitäne sich auch eher den Wünschen der Schleppzugschiffer beugten, wenn es um den anzusteuernden Liegeplatz (z.B. vor hohen Feiertagen) ging. Nach Vereinbarung (im Schleppzug) wurde dann durchaus einige Stunden länger geschleppt, bis die geeignete Bahnstation (z.B. am Heiligabend) erreicht war. – Der Monopolkapitän ging jedoch in der Regel „formal korrekt" vor Anker, mitunter weitab von jeder Bahnstation. – Behördenstarrheit? Viele Kahnschiffer im Schlepp werden dies leidvoll erlebt haben! Doch zur Entschuldigung des Schleppbootkapitäns: Sie waren unterbezahlt, in engen Regularien verhaftet und verfuhren nach einigen Jahren Praxis nach „Schema F". Es war Feierabend, wenn die Uhrzeiger auf Acht gingen. (Nur in den letzten Jahren der Schleppschiffahrt änderte sich dies etwas.)

In arbeitssozialer Hinsicht standen die Monopoler jedoch immer weit über den Bootepartikulieren. Auf den Monopolbooten waren Decksaufbauten (Küche, Toilette) die Regel, auch die Wohnunterkünfte unterschieden sich positiv von denen auf Partikulierbooten. Auf jüngeren Bootstypen verfügten die Besatzungsmitglieder über eigene, vergleichsweise geräumige Wohnräume, die entsprechend der Schiffsgröße und den technischen Bedingungen damaliger Zeit gut ausgerüstet waren.

Die sehr füllig gebauten Streckenboote des Monopols ließen diese Unterkünfte auch durchaus zu, im Gegensatz zu den schlankeren, „engen" Partikulierbooten, die von 1900–1930 gebaut worden waren und die dementsprechend viel primitivere Unterkünfte besaßen. Die wenigsten verfügten über ein Vorderdecklogis, obwohl dies vom Raum her leicht nachträglich hätte aufgesetzt werden können, z.B. beim Umbau vom Dampf- zum Motorschlepper.

Fritz W. Achilles, Lünen, 1991/1992

Monopolschlepper „M 021“ vor Bergeshövede ▪ Aquarell von F. W. Achilles, 1991

Die „Hochdrucker“ des staatlichen Schleppmonopol-Betriebes fielen durch ihre gedrungene, kantige Form und den kurzen Schornstein gegenüber den traditionellen Schleppbooten auf. (Ein Gebläse sorgte für den nötigen Feuerzug, somit konnte auf den üblichen langen Schornstein verzichtet werden.) Die in den Kriegsjahren gebauten Boote erschienen den Schiffahrtstreibenden eigenartig im Aussehen, doch waren sie funktional ihrer Zeit voraus: vergleichsweise große Maschinenstärke, geräumige Besatzungsunterkünfte, eine ganz und gar für den Kanalschleppbetrieb konzipierte gedrungene Rumpfform. Sie bewährten sich außerordentlich gut und waren bis Anfang der 60er Jahre noch in Fahrt. (M 021, 1943 auf der Weserwerft Minden gebaut mit zwei 4-fach-Expansionsdampfmaschinen, war in Minden beheimatet; nach dem Umbau auf Dieselmotorbetrieb wurde er auf 254 umgenummert. Anmerkung von E.Sch.)

Aus Autarkiebestrebungen wurde während des Nationalsozialismus der Bau dieselölverbrauchender Antriebsmaschinen weitgehend untersagt, somit mußte auch der Monopol-Schleppbetrieb sich diesem Gebot fügen und ließ u.a. 58 Gasschlepper, 23 Dampf-Hochdruckschlepper und drei Mitteldruckschlepper bauen. Erst Ende der 50er Jahre begann der Bau einer Serie von starken Diesel-Streckenschleppern – doch die Zeit der Schleppschiffahrt neigte sich bereits dem Ende zu.

Der größte, am unhandlichsten zu steuernde Kahn wurde in der Regel als Nummer 1 geschleppt. Somit hatte der Rudergänger größere Bewegungsfreiheit beim Durchfahren enger Kurven, denn geschleppt wurde an sehr langer Trosse, oft 80 bis 100 Meter lang (zwischen den weiteren Anhangschiffen nur 40 bis 50 Meter).

Meist hatten nur die Rhein-/Kanalkähne entsprechend lange und starke Schlepptrossen an Bord. Ein weiterer Grund, warum man diese Kähne vorzugsweise an der Spitze des Schleppzugs einreihte.

Das Anschleppen eines langen Schleppzugs mit fünf bis sechs beladenen Kähnen benötigte geraume Zeit und erforderte Geschick und Einfühlung des Matrosen. Hinter der Nummer 1, selbst 700 t schwer, hing ein „Schwanz" von weiteren 2000 bis 3000 t Gewicht, der in Bewegung gebracht werden mußte.

Zuerst zog das Boot an kurzer, fest belegter Trosse kräftig an, bis etwas Bewegung in die lange Kahnschlange gekommen war, dann fierte der Matrose auf dem Nr. 1 stetig und gleichmäßig die Trosse aus, während das Boot die Fahrt wieder etwas zurücknahm.

Es mußte vor allem darauf geachtet werden, daß die Achten auf den Schlepp-Pollern gleichmäßig locker abliefen; meist waren es drei oder vier Achten; das Auflegen einer weiteren Acht bremste bereits erheblich die Ablaufgeschwindigkeit. Ein ungeschicktes, ängstliches, abruptes Festhalten führte zum heftigen Anrucken des nun bereits 60 bis 70 Meter ausgelaufenen Schleppdrahtes. Die Stahltrosse peitschte dann sogar in weiten Bögen auf und nieder und schlug auch donnernd auf die Überläufer des Bootes. Ein untrügliches Zeichen für den Bootskapitän, daß ein unerfahrener Matrose an den Pollern stand!

Dieses unerwünschte Rucken des Drahtes wurde vor allem auch durch schlecht geschmierte Poller verursacht. Markenzeichen der Kanalschiffer-"Experten" waren dick mit Staufferfett eingeschmierte Poller. Fettdose und Fettquast standen stets griffbereit, mehrfach am Tag erneuerte man die Gleitschicht.

Wenn die Trosse genügend lang ausgelaufen war, gab der Schlepperkapitän mitunter ein kurzes Dampfsignal: Tuut!! – „Fest so!" Mit ein, zwei weiteren Achten belegte der Matrose dann endgültig den Schleppdraht. Belegt wurde immer auf der Backbordpollerbank, da man die Steuerbordpoller für Anlegemanöver in Schleusen freihalten mußte. Kähne legten in den Schleusenkammern immer mit dem Bug auf Steuerbordseite, mit dem Achterschiff auf Backbordseite an.

Der Schleppdraht lag in großen Buchten sorgfältig aufgeschossen auf den Luken des ersten Laderaumes und mußte, ohne sich zu verhaken oder zu verheddern, ablaufen können. Bildeten sich Buchten oder gar Schlingen, bestand schwerste Verletzungs- oder gar Lebensgefahr.

Die „geschickte, sichere Arbeit mit den Drähten", abstoppen, festmachen, Strang fieren, verholen usw., bildete die wichtigste Berufsqualifikation eines Kanalmatrosen. Rheinschiffer besaßen auf diesem Gebiet oft ein erhebliches Defizit, so daß auf Wechselschiffen manch ein Draht zu Bruch ging und viel häufiger als sonst üblich auch der Achteranker zum Abstoppen gesetzt wurde.

„Übung macht den Meister": Die Matrosen auf W.T.A.G., Lehnkering und S & B Kähnen (Schulte und Bruhns; E.Sch.) galten als äußerst geschickte, sichere und kaltblütige Fachleute in diesem Metier.

Fritz W. Achilles, Lünen, 1991/1992

Bergeshövede –. Schlepperrelaisstation
▪ Aquarell von F. W. Achilles, 1991

Bergeshövede: der wohl wichtigste und lebhafteste Knotenpunkt zur Zeit der Kanal-Schleppschiffahrt! Von Herne kamen starke Boote mit fünf bis sechs Kähnen im Anhang, ein Teil ging nach Emden, ein Teil in den Mittellandkanal.

Vier Gruppen von Booten lagen hier regelmäßig: Die kleineren, schwächeren „Emdenboote" (oft Partikuliere), die Mittelland-Kanal-Boote, meist (Koks)Vergaserschlepper, die schweren Herne-Bergeshövede-Schlepper, meist Monopol-"Hochdrucker" oder „starke" Partikuliere. Und schließlich zahlreiche Boote, die bunkerten, Reparaturen ausführten (selbst Kessel wechselten!).

Auch die Kahnschiffer nutzten die Relaisstation „Bergeshövede": Hier wurden Geld (Vorschuß), Order und Post geholt, hier wurden Vorräte für die tagelange Weiterfahrt eingekauft, dies alles per Nachen, mit dem man zum NO-Ufer hinüberruderte. Nicht zuletzt mußte man sich auch am Schleppamt zur Weiterfahrt anmelden. Gewöhnlicher Aufenthalt in Bergeshövede: ein bis drei Tage, später ein halber bis ein Tag.

Der Umgang der Schiffer mit den Schleppamtbediensteten war sachlich, aber kühl. Anders als heute gebot allein die Institution „Amt“ Achtung und höfliche Distanz von seiten der „Kunden“. Sonderwünsche, z.B. aus bestimmten Gründen als Nr. 1 schleppen zu dürfen, wurden selten geäußert – noch seltener verbindlich akzeptiert (wenngleich jedoch in der Praxis den berechtigten Wünschen der Kahnschiffer entsprochen wurde, sibyllinisch stellte der Bedienstete dies der Entscheidung des Bootekapitäns anheim). Gemeckert wurde nicht, die Schlepppraxis gab auch selten Anlaß dazu. Häufig hieß es bei der Abgabe des Schleppauftrags: „Keine Boote“, die Kähne mußten somit zwei, drei mitunter auch mehrere Tage auf die Weiterfahrt warten. Für die Partikulierkahnschiffer sicher ein Ärgernis, nicht so für die Reedereischiffer. Ob Fahrt, ob Liegezeit, für die Kahnbesatzungen wirkte sich dies nur unwesentlich auf die monatliche Gehaltsabrechnung aus.

Schlepperliegeplatz vor den 1950 neu errichteten Gebäuden des Maschinenamts. Die Holzbaracken waren 1949 abgebrannt. Der künftige Betriebshafen ist bereits ausgebaggert. Er wurde 1952 geflutet. In der unteren Bildhälfte sind zwei Mindener Gaser an der Schleppbetriebsliegestelle zu erkennen. ▪ Foto: 1951

Kanaldreieck und Wechselstelle Bergeshövede. Vom Dortmund-Ems-Kanal in Nord-Süd-Richtung (nach unten – Norden – in Richtung Emden, nach oben – Süden – in Richtung Ruhrgebiet und Rhein) zweigt nach Osten der Mittellandkanal ab. Im Knick zwischen Abzweig und der Strecke nach Süden liegt die Schleppbetriebsstelle. Hier wurden die ankommenden Schleppzüge erfaßt und für die Weiterfahrt neu zusammengestellt. Hier holten sich die Schlepperführer die Schleppaufträge ab. Dem Abzweig gegenüber liegt der 1952 fertiggestellte Betriebshafen des Maschinenamts Bergeshövede. ▪ Foto um 1955

Obgleich nicht selten 100 bis 200 Personen auf Schiffen in Bergeshövede die Landservicestationen hätten nutzen können, entwickelten sich keine Unternehmen mit konkurrierendem Angebot. Auch hier – wie im Schleppwesen – quasi ein Monopol, wenngleich ein privates. Gaststätte, Poststelle, Lebensmittel-, Schiffsbedarfshandel, all dies war punkthaft nur auf dem NO-Ufer konzentriert. Die Schiffer schimpften zwar immer über die unverschämten Preise, doch es blieb keine andere Wahl: Viele Tage Schleppfahrt ohne Verproviantierungsmöglichkeiten lagen vor den Kahnbesatzungen...

Betrachtet man die Ernährungssituation an Bord, wird auch der Wunsch verständlich, trotz hoher Preise wieder einmal Frischfleisch, Frischwurst und frisches Gemüse und Brot einkaufen zu können. Was wurde an Bord gegessen, wie und was gekocht, z.B. Anfang der 50er Jahre?

Als Vorbemerkung: Es gab keine Kühl- oder gar Gefriergeräte an Bord, die Vorratshaltung erwies sich damit als schwierig (wenngleich diese Situation auch zeit- und sozialbedingt war, vergleicht man die Situation mit der in Arbeiterhaushalten zu jener Zeit). Manche Schiffer besaßen einen hölzernen Vorratskasten an Deck, mit Lüftungsklappen nebst Fliegendrahtgitter versehen; Bevorratung und Konservieren also nach hergebrachten Methoden: Lufttrocknen, kühl, luftig lagern, pökeln, räuchern, vorgaren.

Der typische Speisezettel eines Kanalschiffers:

7.00 Uhr Kaffeetrinken: Malzkaffee (der infolge des immer modrig schmeckenden Trinkwassers einen unnachahmlich dumpfen, bitteren Geschmack hatte).

9.00 Uhr Früstück: Malzkaffee, Graubrot mit Aufstrich (Marmelade, oft selbst hergestellt, Sirup, Schmalz o.ä.).

13.00 Uhr Mittagessen: Eintopf mit Kartoffeln, Räucherspeck (-wurst), Pökelfleisch, Sauerkraut, Kohl, Rüben, Stielmus, Erbsen, Bohnen, Wurzeln o.ä. Der Eintopf wurde bereits zur Frühstückszeit vorbereitet und köchelte dann einige Stunden auf dem Herd.

16.00 Uhr Kaffee wie oben (Die Friesen bevorzugten Tee, doch dies galt seinerzeit noch als „Luxusgetränk".)

19.00 Uhr Abendbrot: häufig der aufgewärmte Eintopf und/oder Brot mit Aufstrich.

Es war auch die Regel, daß aus Zeitersparnisgründen für zwei oder drei Tage vorgekocht wurde (z.B. beim Laden/Löschen). Aufenthalte wie in Herne, Bergeshövede, Schleuse Münster, Hebewerk usw. boten „kulinarische" Höhepunkte: Man kaufte Eier oder ein Stück frisches Schweinefleisch (bevorzugt fett und preiswert: Schweinebauch, Schweinepfoten o.ä.) und konnte evtl. auch einmal ein Pfannengericht zur Abwechslung auf den Tisch bringen: Eier mit Speck, „falsches Kotelett", Bratkartoffeln!

Einer heutigen Ökotrophologin mögen sich die Haare sträuben, doch die Ernährungsgewohnheiten waren not- bzw. zeitbedingt und auf Kanalschiffen zudem von den o.g. Beschwernissen begleitet. Obst (bis auf Äpfel) und rohes Gemüse wurden so gut wie nie verzehrt, dies galt auch als „unnatürlich".

In der Nachkriegs-Notzeit hielten sich nicht wenige Kanalschiffer Hühner an Bord, vor allem die Elbianer in der Mittellandkanalfahrt. In einem der Herfte gackerten oft 10 bis 15 Hühner nebst Hahn (darauf wurde selten verzichtet, aus welchen Gründen auch immer, Nachwuchs wurde nie gezogen ...). Die Schiffer waren vielleicht die ersten „grünökologischen" Vorreiter einer natürlichen Tierzucht, denn wenn immer möglich, ließ man den Tieren, nach ihrer Naturneigung zu scharren, freien Raum: Die Hühnerschar wurde zwecks „Auslauf" in dem Laderaum freigelassen, wo sie verbissen in den Feinkohlebergen, selbst über und über eingeschwärzt, frustriert nach Verzehrbarem scharrten oder im leeren Laderaum auf der rissigen, vom Erzstaub geröteten Strau herumkratzten. Abends legte man einen Schorbaum vom Hühnerherft an Land und gewährte Landgang; ein Tier nach dem anderen stolzierte dann über den Rundbalken ans Ufer, der Hahn vorneweg (vielleicht daher das Muß zum Hahn, der ja auch an Land, in immer neuem fremdem Territorium, seine Schar zusammenhielt).

Doch der Hang zur natürlichen Tierhaltung brachte keine nennenswerten Ergebnisse; einige Eier im Herft, dies war meist eine Besonderheit! Gerne fachsimpelten die hühnerhaltenden Schiffer untereinander, woran dies liegen könnte; häufig tauschte man die Rassen aus; der Erfolg in Form von Eiern blieb aber mager! Nicht so die Hühner selbst: Diese waren meist fett, zu fett! Hatte das Schiff Getreide geladen, so warfen die wohlmeinenden Matrosen meist mehrere Schaufeln ins Herft, die Hühner wateten dann zentimeterhoch im Weizen oder Mais. Auch als Schlachttiere enttäuschten die Schiffshühner auf ganzer Linie: Das ledrige Fleisch schmeckte nach Kohleteer, Braunteer, Öl oder Kohle, einige Tiere waren so zäh und gleichzeitig so verfettet, daß sie nicht verzehrt werden konnten.

Im nachhinein überrascht, daß die Schiffer, deren Berufselement das Wasser war, fast keine Versuche unternahmen, den Speisezettel durch Fischfang aufzubessern, denn die Kanäle und vor allem die Ems waren seinerzeit noch sehr fischreich. Gelegenheiten zum Angeln und Reusensetzen gab es nach Feierabend auch genügend. Doch einerseits bemerkte man bei den Schiffern eine unausgesprochene Aversion gegen den Fischverzehr (wie auch in unteren sozialen Schichten der Arbeiterbevölkerung), andererseits bewunderte man die „Kunst" des Fischfangs, falls einer der Matrosen Angelzeug benutzte, und traute sich dies selbst nicht zu.

Diesen als „Experten" bestaunten Schiffern gelang es dann meist auch in kürzester Zeit, eimer-, wenn nicht badewannenweise dicke Speisefische (oder Aale) zu fangen, mit dem Ergebnis, daß die übrige Besatzung dann nicht so recht wußte, wohin mit dem „Segen" (und so gingen die Fische meist unverletzt wieder über Bord...).

Ein besonderes Problem bot auch die Bevorratung mit Getränken an Bord. Wie oben dargestellt, war Ersatzkaffee (bei den Frisen Tee, falls vorhanden) das Hauptgetränk. Getrunken wurde auch einfaches Trinkwasser, das vor allem in heißen Sommern modrig, lauwarm und bitter schmeckte. Mitunter brachte der Schiffer selbsthergestellten Beerensirup von zu Hause mit, der dann zur Herstellung eines Fruchtsaftgetränkes dienen konnte.

Falls es sich einrichten ließ und man ohnehin Tauschgeschäfte mit Bauern in der Nähe des Kanals abwickelte, wurde auch eine Kanne Frischmilch mit an Bord genommen.

Der Genuß von alkoholischen Getränken an Bord war gänzlich unüblich, selbst Bier in Flaschen brachte man selten von Land mit. – Ein Matrose, der nach Feierabend offen an Deck eine Bierflasche zum Mund führte, galt unausgesprochen als „suspekt", d.h. persönlich, beruflich unzuverlässig, jedenfalls noch bis in die 60er Jahre.

Die Mitnahme von Trinkwasser erwies sich als weniger großes Problem, als man heute, bei hohem persönlichen Wasserverbrauch, vermuten würde. Trinkwasser bedeutete im Wortsinn tatsächlich auch Trinkwasser. Es diente fernerhin zur Zubereitung der Speisen. Sonstiges Brauchwasser zum Geschirrspülen, zur Hygiene, zum Wäschewaschen usw. entnahm man der Ems bzw. dem Kanal. Nur im Emdener Hafen und auf der Unterems mußte man wegen des Brackwassers gewisse Einschränkungen machen. Da ein Trinkwasserboot dort die Kähne versorgte, ergaben sich allerdings keine Engpässe. Ansonsten faßten die Schiffer ihr Trinkwasser meist auf einer der Schleusen des DEK.

Fritz W. Achilles, Lünen, 1991/1992

Selbstfahrer überholt Schleppzug: der Fotobeweis zu einem Alltagskonflikt

Viele Abbildungen in diesem Buch zeigen Fahrzeuge aus dem Bundesschleppbetrieb. Auf etlichen davon erscheinen auch Schiffe der „Kundschaft" dieses Unternehmens: Schleppkähne im Besitz von Partikulieren oder Reedereien, für eine begrenzte Zeitdauer zur Einheit „Schleppzug" zusammengefaßt und dadurch dem System des Schleppbetriebes angegliedert. Zuweilen sind auch motorisierte Schiffe, Selbstfahrer, erkennbar. Im Gegensatz etwa zu den bevorrechtigten Schleppern waren diese nicht in das System eingebunden und bildeten daher die eigentliche und letztlich siegreiche Konkurrenz des Schleppbetriebes. Die Perspektive der Fotos ist in der Regel die des Monopolers, des Angehörigen eines staatlichen Großbetriebes und einer gesetzlich legitimierten Ordnungsmacht.

Bei den vorliegenden beiden Bildern hingegen muß sich der Betrachter auf einen Wechsel der Perspektive einstellen. Sie zeigen Schiffe zweier Monopol-Schleppzüge, aufgenommen jeweils während eines Überholmanövers auf dem Dortmund-Ems-Kanal aus der Sicht des Überholers. Bei diesem handelte es sich um das Motorgüterschiff „Franz-Christian", 284 t Tragfähigkeit, aus Lauenburg an der Elbe, das im Juni 1951 eine Leerfahrt in Richtung Ruhrgebiet unternahm. Der Eigner und Schiffsführer Franz Fischer suchte sein Auskommen seit dem Verlust der östlichen Fahrreviere auch auf westdeutschen Wasserstraßen. Mit seinem relativ kleinen und wendigen Schiff dürften ihm Überholmanöver keine Schwierigkeiten bereitet haben, vorausgesetzt, alle Beteiligten hielten sich an die Spielregeln.

Das bedeutete im vorliegenden Fall: MS „Franz-Christian" mußte unbeladen sein, und sein Schiffsführer hatte die Überholabsicht durch einen langen und einen kurzen Ton des Signalhorns anzukündigen. Der Schlepper des überholten Zuges mußte als Zeichen seines Einverständnisses und als Bestätigung, daß die Strecke weit genug frei war von Hindernissen und entgegenkommenden Fahrzeugen, das Signal genauso zurückgeben. Zudem sollte der Schleppzug durch Rechtsfahren und verminderte Geschwindigkeit das Manöver erleichtern und beschleunigen. „Franz-Christian" konnte dann im Rahmen der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung vorbeiziehen – bis zum nächsten Schleppzug, wo sich das Spiel wiederholte. Doch was geschah tatsächlich:

▪ **Fotos: Schiffsführer Franz Fischer, Lauenburg, 14. Juni 1951**

■ Das erste Bild zeigt wenig Spektakuläres. Ein Schlepper zieht eine Reihe kurz gekoppelter, d.h. leerer Kähne, an denen „Franz-Christian" bereits zum guten Teil vorbeigefahren ist. Daß die Situation konfliktträchtig ist, geht nicht aus dem Bildinhalt, wohl aber aus der rückseitigen Beschriftung des Fotos hervor:

„14.6.51. Trotz gänzlich freier Strecke Dampfer Titania? gibt kein Gegensignal hält sich aber rechts, auf Vorhaltungen von uns Antwort, wenn du hier nichts siehst, fahre doch man hin. Sinngemäß."

Mangels Gegensignal vom Schlepper überholte Franz Fischer also außerhalb der Legalität. Sein Foto konnte jedoch nötigenfalls als Beleg dafür dienen, daß er dabei die nötige Voraussicht hatte walten lassen. Die Schuld an der schiefen Situation gab er dem Kapitän des bevorrechtigten Monopol-Schleppers, der sein Verlangen nach Erwiderung des Überholsignals mit Spott beantwortet und sich damit wenig kollegial und zudem vorschriftswidrig verhalten hatte.

Wird hier etwas von den Spannungen sichtbar, die es zwischen verschiedenen Nutzern einer bereits überlasteten Wasserstraße, zwischen Kleinunternehmern und Vertretern eines konkurrierenden Staatsbetriebes gegeben haben muß, oder betrieb der Schiffer des „Franz-Christian" bei seinen Vorhaltungen lediglich Prinzipienreiterei?

Überholen eines Schleppzuges bei km 41 des Dortmund-Ems-Kanals, nördlich von Lüdinghausen, vor 7:00 Uhr morgens. Die unterschiedlich großen Kähne (direkt hinter dem Schlepper: ein DEK-Maßkahn) sind leer und daher kurz gekoppelt. Die Strecke ist bis zur Brücke im Hintergrund einsehbar. Aufgenommen am 14. Juni 1951 vom Steuerstand des überholenden MS „Franz-Christian" aus.

Ein weiterer Schleppzug am selben Morgen, etwa 1 bis 2 km weiter südlich. Der Schlepper ist bereits hinter der Biegung verschwunden. Die Kähne sind beladen und hängen mit größerem Abstand am Schleppseil. Der Schiffer des rechts im Bild sichtbaren Kahns (vermutlich das letzte Schiff des Zuges) hat daher die Möglichkeit, links auszuscheren und den Überholer am Vorbeifahren zu hindern.

■ Das zweite Foto, im Fotoalbum der Familie Fischer direkt neben dem ersten plaziert, zeigt, daß er seinerseits bisweilen mit dem strikten Beharren auf Einhaltung der Signalvorschrift konfrontiert war. Bereits beim Überholen des nächsten Schleppzuges versuchte ein Kahnschiffer unter Berufung darauf, das Passieren des schnelleren Motorschiffs durch Blockieren des Fahrwassers zu verzögern.

„14.6.51. Vor Lüdinghausen circa km 40? Kahn (Einigkeit) Zufriedenheit (...) will uns nicht ohne Antwort vom Dampfer vorbeilassen, obwohl sonst alles rechts fährt und Strecke gänzlich frei ist. (...) circa 7.00. War auch fürs fotografieren nicht zu haben."

Obwohl der Kahnschiffer die Vorbeifahrt zu ermöglichen hatte, bestand er zuvor auf dem Austausch von Schallsignalen zwischen Überholer und Schlepper. Geht der Verdacht zu weit, daß er das Konkurrenzverhältnis zwischen staatlichem Schleppbetrieb und motorisierter Einzelschiffahrt gleichsam verinnerlicht hatte und die Gelegenheit nutzte, den unabhängigen Motorschiffer ein wenig zu schikanieren? Immerhin könnte seine Abneigung gegen das Fotografiertwerden als Indiz für ein gewisses Unrechtsbewußtsein gewertet werden, deutet sie doch auf eine gehörige Scheu vor der scheinbar unanfechtbaren Beweiskraft des Bildes hin, das den Fotografierten unter Umständen mit eigenem Fehlverhalten konfrontieren konnte. Diese Scheu nutzte der Schiffer bisweilen ganz bewußt zu seinem Vorteil: Wie Frau Fischer berichtet, wurde sie von Ihrem Mann bei kleineren „Rangeleien" mit dem Fotoapparat auf den Bug geschickt – nicht um zu fotografieren, sondern um das Fotografieren zu simulieren, so zu tun als ob. Die Drohung soll gewirkt haben.

Die kurzen Notizen auf der Rückseite dieser und anderer Bilder verweisen zudem darauf, daß Franz Fischer in der Tat eine Reihe von Fotos machte und später ins Album aufnahm, die weniger alltags- und familienbezogenen Charakter hatten, sondern offensichtlich durchaus in der Absicht aufgenommen waren, ein juristisch wirksames Beweismittel zu erhalten. Deutlich wird dies auch an dem Bemühen um möglichst genaue Orts- und Zeitangaben. So entstand eine Sammlung von Momentaufnahmen, mit Einblicken in die alltäglichen kleinen Kämpfe des Schifferlebens. Sie verraten auch ein wenig über das Miteinander wie Gegeneinander von Monopolem und Partikulieren.

Der Dampfschlepper „Titania" des Eigentümers Otto Wegener aus Oranienburg (210 PS, 4100 kg Zugkraft, Tagesmiete 177,– DM) findet sich in der „Liste der bevorrechtigten Mietschlepper" vom 1.1.1953 unter der laufenden Nummer 65. Schleppkähne unter dem Namen „Einigkeit" bzw. „Zufriedenheit" sind im Binnenschiffsregister des Germanischen Lloyd von 1957 nicht nachweisbar.

Motorgüterschiff „Franz-Christian" ist heute im Museum Altes Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop zu besichtigen und repräsentiert dort die Ära der Selbstfahrer und die Lebens- und Betriebsweise auf einem kleinen Partikulierschiff. Eine Ausstellung im Laderaum und in den Wohnräumen der Besatzung gibt mit zahlreichen Gegenständen und Bildern aus dem Besitz der Schifferfamilie Aufschluß über das Arbeitsleben an Bord.

Michael Peters

Beiträge zu einer Betriebs- und Unternehmensgeschichte: Erinnerungen an den Bundesschleppbetrieb

Das Ende eines Staatsbetriebs

Auf der Grundlage des preußischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 und des Gesetzes „betr. das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal" vom 13.5.1913 war ein Jahr später, zum 1. Juni 1914, zusammen mit der offiziellen Inbetriebnahme des Rhein-Herne- und des Datteln-Hamm-Kanals, der staatliche Schleppbetrieb eingerichtet worden. Mit der Fertigstellung weiterer Kanalabschnitte im westdeutschen Kanalnetz und dem Anschluß an die Elbe wurde der Reichsschleppbetrieb ausgeweitet. 1939 hatte er seine größte Ausdehnung erreicht, von kriegsbedingten Einsätzen in anderen Revieren abgesehen. Seit 1949 bis zu seiner Auflösung operierte er im selben Revier als Bundesschleppbetrieb. Die privaten Schlepper wurden aufgrund einer vertraglichen Regelung im Jahr 1939 in dieses System eingebunden und als sogenannte 'bevorrechtigte Schlepper' geführt.

Monopol bedeutet, daß sich alle Schleppkähne auf den westdeutschen Kanälen dieser staatlichen Schlepper bedienen mußten. Es bestand Schleppzwang. Betrieblich-organisatorische Einzelheiten regelte die Schleppordnung. Mit den für das Schleppen erhobenen Schlepplohntarifen, so die ursprüngliche Leitvorstellung, sollte der Staat Einfluß auf das Preisgefüge in der Binnenschiffahrt nehmen können.

Das Gesetz über die Aufhebung des staatlichen Schleppmonopols auf den westdeutschen Kanälen vom 2. August 1967 beendete den Bundesschleppbetrieb zum 31. Dezember 1967. Zwei Wünsche stellte der langjährige Direktor, Heinrich Buhrow, an den Schluß seiner Abschiedsrede. Die einer glücklichen Zukunft wieder entgegengehende Binnenschiffahrt möge diesen Betrieb nie vermissen. Sie hat ihn nie vermißt. Die technische Entwicklung hin zu immer leistungsstärkeren Motorgüterschiffen und die Umrüstung von Schleppkähnen auf Selbstfahrbetrieb machten traditionelle Schleppschiffahrt überflüssig. 1949 formulierten drei unabhängige Wirtschaftsprüfer ihre Bedenken im Zusammenhang mit der bevorstehenden Neuorganisation des staatlichen Schleppbetriebs noch umständlich und vorsichtig. Ihr Gutachten sprach vom „Wagnis der Überalterung des Schleppverfahrens". Seit der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre wiesen die Verkehrsstatistiken der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung eindeutige Tendenzen aus. Schließlich konnte auch den Argumenten der Wirtschaftsverbände gegen das Staatsmonopol und für Privatinitiative nichts, was aus ökonomischen Fakten abzuleiten gewesen wäre, entgegengesetzt werden. Im November 1958, auf seiner Jahresversammlung, ermittelte und kommentierte der Schiffahrtverband die folgende Kontenstatistik:

„1950 = 24,964 Mill. t. 1957 = 44,299 Mill. t. An der Abwicklung dieser Verkehrsleistung war der Selbstfahrer 1950 mit 23,8 %, 1957 mit 51,4 % beteiligt. Erstmalig hat also im vergangenen Jahr das Motorschiff mehr als die Hälfte aller im Kanalgebiet beförderten Güter transportiert. Während umgerechnet die Kanalflotte 1957 = 113 % ihrer Leistung von 1950 erzielte, konnte die Motorschiffsflotte ihre Leistung auf 383 % steigern." (S. 17f)

Die Schlußfolgerung des Verbands enthält zugleich die wichtigsten, in weiteren Diskussionen immer wieder begegnenden Stichworte. „Der unaufhaltsame Vormarsch des Motorgüterschiffes, den wir Ihnen schilderten, stellt einen echten Strukturwandel des Binnenschiffsverkehrs dar. Nach wie vor sind wir der Ansicht, daß der Schleppkahn zwar seine Funktion noch nicht verloren hat, daß er aber immer mehr die Rolle der Kapazitätsreserve der Binnenschiffahrt übernehmen muß." (Schiffahrtverband, Nov. 1958, S. 19)

Auch die Binnenschiffahrt ist in keine glückliche Zukunft gefahren. 1968 begann die staatliche Abwrackaktion zum Abbau des Überangebots an Schiffsladungsraum. Prämienzahlungen führten zur Stilllegung und Verschrottung unrentabler Schiffe. Sie führte aber auch fast bis zum Verschwinden eines alten Berufsstands, des Partikuliers, d.h. des Schiffseigners, der auf seinem Schiff zugleich als Schiffsführer fährt.

Gänzlich unerfüllt blieb der zweite Wunsch Buhrows, die Binnenschiffahrt möge den Bundesschleppbetrieb nicht vergessen. Sie hat ihn vergessen, schnell und gründlich. Seine freundlichen Abschiedsworte dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß zwischen den Interessen der Privatschiffahrt und denen der Staatsbediensteten unüberbrückbare strukturelle Unterschiede bestanden. Hier, grob vereinfacht, die sicheren Tariflöhne nach der Tarifordnung (TO-Schlepp), dort die schwankenden Einkünfte je nach Leistung und allgemeiner Wirtschaftslage. Und obwohl der Schleppbetrieb als kaufmännischer Betrieb geführt wurde, er sich also aus seinen Einnahmen finanzieren mußte, blieb die Kluft bestehen. Es gab aus marktwirtschaftlicher Perspektive keinen Grund, den staatlichen Schleppbetrieb in guter Erinnerung zu behalten.

Dieser Betrieb bestand dreiundfünfzig Jahre. Kaiserzeit und Erster Weltkrieg, Weimarer Republik mit ihren Krisen und sozialen Errungenschaften, die Dauerkonkurrenz zur mächtigen Eisenbahn und ihren Interessenvertretern, Nationalsozialismus und Zweiter Weltkrieg, Nachkrieg, Wiederaufbau und ständiger Betriebsabbau unter dem Druck privatwirtschaftlicher Konkurrenz – schon diese wenigen Stichworte deuten an, in welchen politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhängen sich der staatliche Schleppbetrieb entwickelte, welche Kontinuitäten und Brechungen es gab. Ein Beispiel dafür in Person ist der letzte Direktor Heinrich Buhrow, der bereits seit den dreißiger Jahren beim damaligen Reichsschleppbetrieb im Schleppamt Duisburg eine verantwortliche Position einnahm. In seiner Rede streift er einige dieser zeitgeschichtlichen Zusammenhänge. Eine weitergehende Problematisierung indes unterbleibt. Sein Rückblick ist eine persönliche Bilanz. Er zeichnet sie als betriebliche Erfolgsgeschichte mit unverschuldet tragischem Ende. Als eine Form von Erinnerung wird die Rede in diesem Buch wiedergegeben. Unter dem Diktat einer auf Harmonie ausgerichteten Rechtfertigung sortiert der Rückblick im hohen Maß. Sein Standpunkt dabei ist klar. Wer möchte nicht Einfluß nehmen auf die Geschichte und die Geschichten, die vor dem Vergessen bewahrt und an die Zukunft weitergereicht werden. Die Logik der Erinnerung ist unerschöpflich, aber sie hat Gesetzmäßigkeiten.

Was blieb?

Ein Staatsbetrieb wird aufgelöst und abgewickelt. Auf der einen Seite stehen Festakt und feierliche Verabschiedung für den Direktor. Auf der anderen Seite steht der Betrieb. Zwar hatte die Direktion in Münster Anweisungen, wie aufzulösen und abzuwickeln sei, erlassen; die Verkäufe von Schleppern und Großgerät, Umorganisation, Betriebsabbau, das „Umsetzen" von verbliebenem Personal zur Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, Entlassungen verliefen noch plangemäß. Gleiches sollte für die Werkstatt- und Büroeinrichtungen ganz zum Schluß gelten – mit der Aufforderung an den Verantwortlichen, über Abgaben und Verkauf Nachweise zu führen; igendwann einmal könnte ja doch einmal die Rechnungsprüfung auftauchen und Rechenschaft einfordern. Bei einzelnen Monopolern bestand dieses sprichwörtliche preußische Pflichtgefühl bis zum letzten Moment und darüber hinaus. Sie waren Ausnahmen. Die Wirklichkeit der Auflösung des staatlichen Schleppbetriebs sah anders aus. „Mit den Akten haben sie nachher Fußball gespielt. – Wo das alles geblieben ist, ich weiß nicht. Eine Schande ist das, was da alles weggekommen ist. Ja, hätte ich damals gewußt, daß sich heute jemand dafür interessiert–." So und ähnlich beantworten die ehemaligen Monopoler Fragen nach dem, was blieb. Wer heute etwas über den staatlichen Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen erfahren will, muß lange suchen, um wenig zu finden. Selbst die repräsentativsten Gedächtnisse der Gesellschaft, der Brockhaus und der Meyer, versagen. Hier eine fehlerhafte Dreizeileninformation, dort gar nichts.

Doch nicht alles ist weg. Vergleichsweise kleine Aktenbestände gelangten auf dem vorgeschriebenen Weg in die zuständigen Archive. Akten von Interessenverbänden aus der Wirtschaft liegen in den Wirtschaftsarchiven. Noch weitgehend unbekannt ist, was sich beispielsweise im Besitz von Werften, ehemaligen Zulieferbetrieben oder bei den Schiffsbautechnischen Versuchsanstalten befindet.

Seit September 1992 gibt es im neuen Museum am Alten Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop eine kleine Monopolabteilung. Fotografien, Modelle, Erinnerungsstücke – Wimpel, Stempel, persönliche Unterlagen – vermitteln einen kleinen Eindruck vom Betrieb, von seiner Größe, seinen Aufgaben, von seiner Bedeutung in sechs Jahrzehnten Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts. Ehemalige Monopoler haben diese Dinge gestiftet. Ohne sie wäre die Ausstellung nicht zustande gekommen. Doch die gemeinsame Arbeit geht weiter. Im Austausch mit ihnen entstand das Monopolprojekt am Westfälischen Industriemuseum für den Standort Altes Schiffshebewerk Henrichenburg. Sie, die ehemaligen Betriebsangehörigen aus dem fahrenden und aus dem Landbetrieb, sind die Gewährsleute. Außerdem diejenigen Partikuliere und Schleppkahnbesatzungen, die mit dem Monopolbetrieb zusammenarbeiten mußten. Der Kreis ist klein und er wird kleiner. Indem wir aufzeichnen, was sie aus der vergangenen Arbeitswelt erzählen, indem wir Fotografien und persönliche Dokumente, für die sich sonst niemand mehr interessiert, sammeln, erhalten wir neue und einmalige Dokumente. Sie ergänzen

jene Archivbestände. Erinnerungen sind ein fester Bestandteil der Geschichte und ihrer Erforschung. Neben Archiven und Forschungseinrichtungen sind dafür die Museen die besonderen Orte des sogenannten kollektiven Gedächtnisses.

Das staatliche Schleppmonopol bestand, wie gesagt, dreiundfünfzig Jahre. Die für dieses Buch ausgewählten Erinnerungen konzentrieren sich im großen und ganzen auf die fünfziger Jahre. Dabei sind persönliches Erinnern und gesellschaftliche Erinnerung zueinander in Beziehung zu setzen. An die fünfziger Jahre erinnert man sich zunächst einmal gerne. Wirtschaft und Gesellschaft der jungen Bundesrepublik Deutschland haben sich in dieser Zeit konsolidiert. Adenauerzeit und Wirtschaftswunder: Den Erinnerungen zufolge bedeutete das 'Arbeit für Alle'. 'Es geht uns gut', scheinen vor allem die Fotos in den Alben aus jener Zeit sagen zu wollen. Der erste Urlaub, das erste Auto, das Haus, Familienglück, Feiern im Kreis guter Freunde – die entsprechenden Fotos mischen sich immer wieder mit Aufnahmen aus dem Arbeitsalltag der Männer. Unsicherheiten, Ängste, Lebensnot, mit einem Wort: Bedrohliche Lebensumstände waren für die meisten Menschen in den Hintergrund getreten. Es ging ihnen mehrheitlich, wie es scheint, nicht mehr um gesellschaftliche Veränderungen. Politisches Engagement konzentriert sich weitgehend auf Verbesserungen im beruflichen und privaten Bereich.

Das Bild von den guten Wirtschaftswunderzeiten prägt, wie gesagt, viele persönliche Erinnerungen. Eine ganze Reihe von Schriftstellern und auch die neuere historische Forschung haben dieses „Wunder" inzwischen vom Kopf auf die Füße gestellt. Die fünfziger Jahre waren auch die Zeit der Wiederbewaffnung, der deutschen Teilung und des Kalten Kriegs. Mit der verschärften Ost-West-Konfrontation und den Auseinandersetzungen um die Anerkennung der DDR wurden die Monopoler beispielsweise unmittelbar konfrontiert, wenn sie die Kähne im Transitverkehr von Braunschweig nach Berlin bis zur Elbe schleppten und Kähne von Berlin bei Magdeburg übernahmen und zurückbrachten. Schiffe und Besatzungen wurden bis in den letzten Winkel durchsucht, Landgang war zeitweise völlig verboten, die Überwachung durch die Staatsorgane war allgegenwärtig, Verkehrsbehinderung an der Tagesordnung. Aus diesen praktischen Erfahrungen konkretisierte und verfestigte sich das Bild „von denen da drüben" in den Konturen des Anti-Kommunismus, wie er in der bundesrepublikanischen Öffentlichkeit vor „Entspannung" und „Wandel durch Annäherung" gepflegt wurde. Verständigung auf persönlicher Ebene war die Ausnahme. Auf Behördenebene gab es sie nicht. Auf dem Rücken des Personals war der Betrieb ein Spielball der großen Politik. Aber auch konjunkturelle Schwankungen, struktureller Wandel in der Binnenschiffahrt, im Transportwesen, im Güteraufkommen führten zu einer dauerhaften Krisenexistenz des Schleppbetriebs. Zwischen 1958 und 1963 wurden im Ruhrgebiet 33 Zechen mit einer Förderkapazität von 10,3 Mio t stillgelegt. Am 31. Oktober 1964 meldete der Rationalisierungsverband Ruhrbergbau weitere 31 Großschachtanlagen und 20 Kleinzechen mit einer Gesamtförderung von 26 Mio t zur Stillegung an. Zugleich mißlang eine einheitliche Verkehrspolitik zur Entschärfung der

harten Konkurrenz zwischen den Staatsunternehmen Bundesschleppbetrieb und Bundesbahn. Betriebliche und organisatorische Rationalisierungen sowie der damit verbundene Personalabbau prägten die Schleppbetriebsentwicklung etwa ab Mitte der fünfziger Jahre bis zu seinem Ende im Jahr 1967. Es ging kontinuierlich bergab. Auch diese Hintergründe beeinflussen, wenngleich selten ausgesprochen, die Erinnerungen der Monopoler.

Die Erinnerungen an Betrieb und Kollegen stellen weder das betriebliche System und noch viel weniger das Unternehmen als Ganzes dar. Sie sind situativ gebunden, anekdotisch, episodisch; die Arbeits- und Alltagsroutine tritt darin zurück. Deren Inhalte sind dennoch in den besonderen Ereignissen zeichenhaft-repräsentativ vermittelt. Die sich Erinnernden setzen unterschiedliche Schwerpunkte. Die Schleppbetriebsorganisation, Handlungs- und Entscheidungszusammenhänge werden vorrangig aus dem eigenen Kompetenz- und Verantwortungsbereich heraus wahrgenommen. Dabei mischen sich Vermutungen, Dafürhalten und ein Wissen im Detail. Dennoch beeinflußte dieses informelle Bezugssystem das persönliche Verhalten, das innerbetriebliche Handeln und die individuelle Motivation der Betriebsangehörigen. Zugleich prägt es die Einschätzungen des Gesamtbetriebs.

Man kann es sich beliebig schwer mit den Erinnerungen machen. Sie sind unerschöpflich und nur bedingt auszuloten. Sagen und Meinen sind auf Deutung, auf Interpretation angewiesen im historischen wie im gegenwärtigen Kontext. Kritische Aufmerksamkeit ist unerläßlich, selbstredend ist hier nichts. Repräsentativität besteht nicht von vorn herein; sie läßt sich nur herstellen. Ein Mittel dazu, wie im Buch ausgeführt, ist Verdichtung durch Text- und Bildauswahl und ihre Anordnung, durch Kommentar, Querverweis, Anmerkung zu Zusammenhängen, Illustrationen, durch die Gestaltung insgesamt.

Traditionell beansprucht das geschriebene Wort mehr Wahrheit als das gesprochene. Auch dieser Vertrauensvorschuß ist kritisch zu prüfen. Als W. Roßburg den Bericht von G. Meyering gelesen hatte, lachte er: „Das ist für Vorgesetzte geschrieben; ein normaler Schiffsführer hat das im Alltag nie so gemacht." In der Tat hört sich das anders an, entschieden weniger preußisch, was sie erzählen. Dennoch behält der Bericht seine unersetzliche Bedeutung, bietet er doch die Folie, den Maßstab für eine vorschriftsmäßige Schiffsführung. Der gesamte Staatsbetrieb funktionierte nach Vorschriften, ohne daß das Funktionieren diese Vorschriften spiegelte. Ein anderes Beispiel. Wenn K. Schäfer im Gespräch aufsteht und mir im Wohnzimmer die Ausmaße seines Arbeitsplatzes vor dem Kessel und zwischen den Dampfmaschinen zeigt, dann sehe ich, wie geschickt man sich dort bei einer Körpergröße von 1,90 m bewegen mußte, um nicht überall anzustoßen oder sich an den heißen Leitungen zu verletzen. Das läßt sich, wie im Vorwort bereits ausgeführt, nicht mehr in die Schriftfassung eines Gesprächs übertragen. Auch

eine Skizze kann da nur Behelfsdienste leisten, desgleichen Anmerkungen im Text, die eingeklammert mit dem Zusatz „E.Sch." erscheinen. Die Erinnerungen und Aufzeichnungen bleiben gleichwohl unersetzlich. Unsere Texte sind, wie eingangs ausgeführt, die diplomatischen Versionen des Gesprächs. Nur: Man kann gar nicht genau genug zuhören und lesen und – hinsehen.

Mehrere hundert Fotos sind bei der bisherigen Materialsicherung zusammengekommen. Die meisten sind unbeschriftet. Ein Teil des Monopolprojekts besteht in dem Versuch, zusammen mit den Gewährsleuten den Bildinhalt nachträglich zu bestimmen. So sind viele Bildunterschriften in diesem Buch zustande gekommen. Das ist ein sehr langwieriger Prozeß mit vergleichsweise „dünnen" Ergebnissen. Ohne die markante Eindeutigkeit etwa einer Schleuse findet die Erinnerung keinen Anhalt. Umso bedeutender sind private Fotos aus dem Fotoalbum, deren Situationen sich oft noch rekonstruieren lassen.

Viele Gewährsleute haben inzwischen dem Monopolprojekt ihre Fotos zur Verfügung gestellt. Einige davon erscheinen in diesem Buch. Diese Bilder wiederholen und illustrieren nicht nur das, was im Text steht. Oft zeigen sie Zusammenhänge, von denen sonst nicht die Rede ist. Sie verdichten unsere Kenntnisse. Insofern sind sie eine gleichberechtigte Quelle eigener Art neben den schriftlichen und mündlichen Erinnerungen und den Archivalien. Und auch für sie gilt: Kein Bild spricht aus sich selbst, es muß kommentiert und interpretiert werden.

Absichtslose wie absichtsvolle Auswahl gehören genauso zu den Gesetzmäßigkeiten der Erinnerung wie die Formung eines mehr oder weniger stimmigen Bildes von der Vergangenheit. Kaum eine Rolle spielen dabei die Jahreszahlen. Weltzeit und Lebenszeit gehen selten Hand in Hand. Bedeutung haben Erlebnisse und Erfahrungen, wenn Gefühle sie begleiten. Dann koppeln sie sich von der kollektiven Erinnerung ab und werden individuell und unverwechselbar. Es gibt keinen Königsweg in die Vergangenheit. Denen, die dabei gewesen sind, den Zeitzeugen, gehört unsere besondere Aufmerksamkeit, der Zeitzeugenschaft jedoch nicht unsere unkritische Anerkennung. Überprüfen der sachlichen Inhalte, der „harten" und der „weichen" Fakten, der Zusammenhänge und ihrer Bewertungen bleiben unerläßlich für die geschichtliche Einordnung erlebter und erfahrener Zeitgeschichte.

Was wollen wir wissen?

Der staatliche Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen zwischen 1914 und 1967 ist eine nahezu vollständig vergessene und verschüttete Geschichte. Es gibt drei „jüngere" Selbstdarstellungen aus dem Betrieb, die zu ihrer Zeit etwas weitere Verbreitung gefunden haben mögen: neben der bereits erwähnten Abschiedsrede Heinrich Buhrows (Wiederabdruck in diesem Buch) die im Literaturverzeichnis aufgeführten Artikel nochmals von Buhrow (in der Zeitschrift „Die Rheinschiffahrt", 1953) und von Machtens (in der Festschrift „50 Jahre Dortmund-Ems-Kanal, 1949). Die unter dem Namen van Heek aufgeführten zwei Zeitschriftenbeiträge unter dem Titel „Het Monopolsleepvaartbedrijf" aus den Jahren 1988 und 1989 weisen auf einen kleinen Kreis von Monopolfreunden, die sich, darin manchen Eisenbahnfreunden vergleichbar, auf die Dokumentation des Monopol-Schlepperparks spezialisiert haben. Die Artikel verzeichnen den Verbleib von Schleppern nach ihrem Verkauf durch den Bundesschleppbetrieb. Neben diesen Darstellungen gibt es einige schwer zugängliche Kurzdarstellungen etwa in den Jahresberichten des „Schiffahrtverbands für das westdeutsche Kanalgebiet e.V." und in unveröffentlichten Gutachten über den Schleppbetrieb. Zumindest erwähnt seien an dieser Stelle noch einige gesamt-/betriebswirtschaftlich ausgerichtete Untersuchungen zu den Schlepplohntarifen in der betriebs- und verkehrswissenschaftlichen Fachliteratur der zwanziger und dreißiger Jahre. Alle diese Darstellungen sehen „ihren" Gegenstand aus einem begrenzten Blickwinkel: die Selbstdarstellung im geschichtlichen Rückblick ebenso wie die einzelwissenschaftliche Untersuchung, die betriebstechnische Darstellung nicht anders als die Listen der Schlepperfreunde.

Ziel des Monopolprojekts ist die Erforschung und Darstellung des gesamten Betriebs als funktional und sozial organisiertes Staatsunternehmen. Was war der staatliche Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen? Wie hat der nautische, der betriebliche, wie hat der bürokratische Apparat funktioniert? Wer hat darin was unter welchen Umständen gearbeitet? Wie hat sich der Betrieb im Lauf der Zeit verändert, gewandelt, angepaßt? Warum? Gefragt sind „einerseits hohe empirische() Beschreibungsdichte, andererseits theoretische() Anschlußfähigkeit" (W. Plumpe). Anders als ein industrielles Großunternehmen unterlag die staatliche Reederei keinen Expansionszwängen. Soweit vorhanden oder überhaupt gefragt, konzentrierte sich die „schöpferisch-innovierende Kraft" (H. Pohl) der Unternehmensführung auf betriebsinterne Verteilung und Optimierung der Haushaltsmittel. Genau wie in der Großindustrie etwa zur Zeit der

Weimarer Republik und des Nationalsozialismus wurde auch der Reichsschleppbetrieb unter Schlagworten wie „Rationalisierung“ und „Modernisierung“ zu Umorientierung und Neuentwicklungen geführt. Nicht weniger neu und konfliktträchtig waren die in der Weimarer Republik in die Betriebe eingeführten sozialen Errungenschaften für die Arbeiter und Angestellten: Achtstundentag, Personalvertretung, Gewerkschaftsvertretung, Lohntarifvertrag. Nach dem Prozeß der Akzeptanz und der Identifikation ist genauso zu fragen wie nach seiner Demontage im Nationalsozialismus. Die Aufhebung der Gewerkschaften war am 2. Mai 1933 angeordnet worden; am 20. Januar 1934 folgte das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit.

Wenn auch die makroökonomischen Paradigmen zur Beantwortung der Frage nach dem Bestehen des Staatsmonopols auf der Hand liegen – jedes Monopol folgt den systemtheoretisch beschreibbaren Gesetzmäßigkeiten von Stabilisierung und Selbsterhaltung –, harrt die mikrohistorische Entwicklungslogik der Beschreibung. Darüber hinaus wäre, Untersuchungen zu dem anderen großen und traditionsreichen Staatsmonopol, der Eisenbahn, vorausgesetzt, ein Vergleich der beiden Verkehrsträger schon allein im Hinblick auf die ihnen inkorporierte Bürokratie, aber auch die sie unterstützenden Lobbyisten aufschlußreich. Wie läßt sich ihr politischer Standort bestimmen?

Vor diesem nur skizzenhaft umrissenen Monopolprojekt zu dem, was wir wissen wollen, verdeutlicht das vorliegende Buch „Schlepper packen auf“ über erste Beiträge hinaus vor allem das, was noch fehlt. So reicht die Vorgeschichte weit in das 19. Jahrhundert zurück. Diskutiert wurden die Möglichkeiten eines solchen Betriebs auf den neu zu schaffenden künstlichen Wasserstraßen am Beispiel der Eisenbahn. Der Betrieb sollte ähnlich zuverlässig sein. Doch schon an der Frage, ob er den Eisenbahntransport ergänzen oder in Konkurrenz zu ihm treten solle, schieden sich die Geister. Genauso wie an der Frage, ob ein Monopol staatlich oder privatwirtschaftlich organisiert sein sollte. Unter dem politischen Druck der ostelbischen Junker und ihrer Interessenvertreter im preußischen Landtag wurde es staatlich. Der Staat sollte jederzeit Einfluß nehmen können, um die ostelbische Wirtschaft gegen Konkurrenz zu schützen. Schlepplöhne und Kanalabgaben waren als Mittel der Intervention gedacht. In derselben Weise hatte die ostelbische Lobby schon die preußischen Kanalbaupläne bekämpft und beeinflußt. Ihre Zustimmung wurde jeweils mit entsprechend großen Zugeständnissen erkauft. Historisch gesehen war das eine der letzten politisch schwerwiegenden Niederlagen der westlichen Großindustrie und Privatwirtschaft gegenüber dem Osten.

Wir stehen ganz am Anfang unseres Versuchs zu einer problemorientierten Betriebs- und Unternehmensgeschichte des staatlichen Schleppbetriebs. Wir nähern uns ihr in kleinen Schritten. Von den ersten, der Quellensicherung und der kleinen Ausstellung im Museum Altes Schiffshebewerk Henrichenburg, war bereits die Rede. Diese Arbeit wird fortgesetzt.

Verbunden mit dem Auftrag zur Erforschung ist der zur Darstellung. Arbeitsergebnisse sollen nicht als neue Akten verstauben. Sie sollen öffentlich mitgeteilt und zur Diskussion gestellt werden. Deshalb erscheint als erster Zwischenschritt auf dem Weg zu dem beschriebenen Fernziel dieses neue Buch mit Erinnerungen an den Bundesschleppbetrieb in der Schriftenreihe des Westfälischen Industriemuseums.

Eckhard Schinkel

Ausgewählte Literatur

Abelshauser, Werner
Wirtschaftsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland 1945-1980.
3. Auflage. Frankfurt 1983.

Achilles, Fritz. W.
Schleppkähne. Die Lastesel der Binnenschiffahrt sterben aus. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 1982. S. 75–118.

Ambrosius, Gerold
Der Staat als Unternehmer.
Göttingen 1984.

Beyen, Heinz
Die technische Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt nach dem 2. Weltkrieg.
In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen 1985. S. 131–141.

Bieling, August
Das Monopol in der Schleppschiffahrt.
Münster 1934.

Böhme, Helmut
Prolegomena zu einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. 5. Auflage. Frankfurt 1973.

Böning, Jürgen
Technik und Rationalisierung in Deutschland zur Zeit der Weimarer Republik.
In: Ulrich Troitzsch und Gabriele Wohlauf (Hg.): Technikgeschichtliche historische Beiträge und neuere Ansätze. Frankfurt 1980. S. 390–419.

Borchardt, Knut
Wachstum und Wechsellagen 1940 - 1970.
In: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Hrsgg. v. H. Anbin und W. Zorn. Band 2. Stuttgart 1976. S. 685–740.

Buhrow, Heinrich
Vier Jahrzehnte Schleppmonopol auf den Kanälen. In: Die Rheinschiffahrt 1953. S. 67 f.

Buhrow, Heinrich
Die Fahrzeugarten der westdeutschen Kanäle.
In: Karl Hilfer: Die westdeutschen Wasserstraßen. Ausbau und Verkehr. Düsseldorf o.J. (vermutlich 1953). S. 21–34.

Centralverband Deutscher Industrieller
Das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal. Berlin 1912.

Claus, C.
Schleppmonopol und Selbstfahrer auf dem Rhein-Weser-Kanal. Berlin 1910.

Ebelt, ()
Die Einheitsschlepper des staatlichen Schleppmonopols. In: Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 1925. S. 361-366.

Ebelt, (), Machtens, () und Roth, ()
Die ersten Gasschlepper des Reichsschleppbetriebes. In: Werft. Reederei. Hafen XIX. Jg., H. 8. 1938. S. 107–110.

er:
Auf dem Mittellandkanal endet eine Epoche. ▪ Gestern offizielle „Leichenfeier" in Münster ▪ Soziale Härten vermieden ▪ Jetzt dürfen auch Motorgüterschiffe schleppen. In: Mindener Tagesblatt Nr. 301. 30. Dezember 1967. S. 3.

Geertz, Clifford
Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme. Frankfurt 1987.

Hartmann, Otto H.
Schmidt-Hochdruck-Dampfanlage für See- und Flußschiffe. In: Hansa. Deutsche Schiffahrtszeitschrift 77. Jg., H. 1. 1940. S. 111–113.

Hartung, Fritz:
Die technische Entwicklung der Binnenflotte 1945-1955. In: Schriftenreihe des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e.V. H. 76. 1955.

Henning, Friedrich-Wilhelm
Deutschland von 1914 bis zur Gegenwart. In: Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Hrsgg. v. W. Fischer u.a. Bd. 6. Stuttgart 1987, S. 416–481.

Jaeger, Hans
Unternehmensgeschichte in Deutschland seit 1945. In: Geschichte und Gesellschaft 18. 1992. S. 107–132.

Koerbel, ()
Schlepperneubauten des Reichsschlepp-betriebes. In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt H. 7/8. 1938. S. 187–197.

Korte, Hermann
Die Entfaltung der Infrastruktur. In: Wolfgang Köllmann u.a. Hg.: Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. 2 Bde. Düsseldorf 1990. Bd. 1: S. 519–599; Bd. 2: 620–623.

Machtens, ()
Der Schleppbetrieb. In: Fünfzig Jahre Dortmund-Ems-Kanal. Hrsg. v. d. Wasserstraßendirektion Münster u.a. Münster 1949. S. 23–27.

Michael, ()
Die Geschichte der Wasser- und Schiffahrts-direktion Münster und ihrer Ortsdienststellen Juli 1889–Mai 1971. Typoskript. Münster 1969/1970.

Most, Otto
Die deutsche Binnenschiffahrt. Eine Gemeinschaftsarbeit. Düsseldorf 1957.

O.V.
Schiffsverkehr und Reichsschleppbetrieb auf dem Mittellandkanal. In: Der Mittellandkanal. Hrsgg. v. Reichsverkehrsministerium. Berlin 1938. S. 65–72.

O.V.
Letzte Fahrt des „M 284" mit dem Weihnachtsmann. In: Mindener Tageblatt Nr. 298. 27. Dezember 1967. S. 3

Petzina, Dietmar
Gewerkschaften und Monopolfrage vor und während der Weimarer Republik. In: Archiv für Sozialgeschichte XX. Band. 1980. S. 195–217.

Petzina, Dietmar
Wirtschaft und Arbeit im Ruhrgebiet 1945 bis 1985. In: Wolfgang Köllmann u.a. Hg.: Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. 2 Bde. Düsseldorf 1990. Bd. 1: S. 491–567; Bd. 2: S. 616–619.

Plumpe, Werner
Unternehmen. In: Gerold Ambrosius, Dietmar Petzina, Werner Plumpe (Hg.): Moderne Wirtschaftsgeschichte. Eine Einführung für Historiker und Ökonomen. München 1996.

Pohl, Hans
Betrachtungen zum wissenschaftlichen Standort von Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. 78. Band. Heft 3. 1991. S. 326–343.

Schiffahrtverband für das westdeutsche Kanalgebiet e.V. (Hg.)
Die Kanalschiffahrt im Jahre 1957/58. Dortmund o.J. (1958).

Schiffahrtverband für das westdeutsche Kanalgebiet e.V. (Hg.)
Die Kanalschiffahrt im Jahre 1966/67. 60 Jahre Verbandsarbeit. Dortmund o.J. (1967/68).

Schmidt, Kurt
Das Gasschiff in der Binnenschiffahrt. In: VDI-Zeitschrift Nr. 5, Bd. 90. 1948. S. 151–154.

Sympher, Leo
Das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal. In: Zentralblatt der Bauverwaltung Nr. 89. 2. November 1912. S. 579–582 und 598–600.

Teubert, Oskar
Die Binnenschiffahrt. 2. Auflage. Leipzig 1932.

Trapp, Reinhold
Vom Schleppzug zum Schubverband. Die Entwicklung der Binnenschiffahrt nach dem 2. Weltkrieg. In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen. S. 151–154 u. S. 163–167.

van Heek u.a.
Het Monopolsleepvaartbedrijf. In: Lekko No. 135, 13. Jg. 1988. S. 263–278 und No. 139, 14. Jg. 1989. S. 48–52.

Archive

Dortmund,
Westfälisches Industriemuseum
Bestand Monopol

Münster,
Nordrhein-Westfälisches Staatsarchiv
Bestand Bundesschleppbetrieb

Anhang

Abbildungsnachweis

Viele Abbildungen mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten haben ehemalige Monopoler dem Monopol-Archiv des Westfälischen Industriemuseums Dortmund zur dauerhaften Verfügung übergeben.

Ihnen allen wie auch den Leihgebern sei an dieser Stelle noch einmal gedankt.

Dortmund, Franz Kirsch: S. 86

Minden, Wasser- und Schiffahrtsamt:
S. 40, 41

Münster, NW Staatsarchiv
(Bestand BSB 1306): S. 47, 48

Oldenburg, Jürgen Schirsching:
S. 84, 85, 119 (2 Fotos), 172

Abkürzungsverzeichnis

B: Braunschweig, 1945-1948
Sitz eines Schleppamts
D: Duisburg, Schleppamt
E: Emden, Schleppamt
H: Hannover, Schleppamt (bis 1945)
M: Minden, Schleppamt

DB: Dieselbarkasse
Gaser: Gasschlepper
HD: Hochdruck/-schlepper

BSB-Liste: Offizielle Schiffsliste
des Bundesschleppbetriebs,
Stand: 1. Januar 1956
NSG: Nordwestdeutsche Schlepp-
dampfer-Genossenschaft
ex: Zuvor, ehemals

DEK: Dortmund-Ems-Kanal
DHK: Datteln-Hamm-Kanal
KK: Küstenkanal
MLK: Mittellandkanal
RHK: Rhein-Herne-Kanal
WDK: Wesel-Datteln-Kanal
EJK: Ems-Jade-Kanal
HRK: Haren-Rüthenbrock-Kanal

Arbeit an Bord
52, 59, 73, 78, 85, 92–101, 104, 109, 114–132, 137, 139, 141f, 146, 147f, 151,159–167, 169–171, Kap. 3.2

Arbeitskleidung
52, 85, 114, 124, 127, 148f, 158, 175

Arbeitssicherheit
71, 73, 77, 116f, 120–123, 124, 126, 127, 132, 134, 138, 140f, 145, 148f, 151, 158, 175, 182

Arbeitszeit
17, 43, 46f, 52f, 69, 71, 74, 82, 85, 92, 98, 117f, 131, 141, 146, 159–161, 180, 184

Ausbildung
26f, 62, 70, 73, 94f, 96, 100f, 114f, 134, 139, 182

Bergeshövede
25, 36f, 48, 51, 52, 64, 77, 76, 81, 92, 96, 97, 119, 139, 153, 154–157, 159, 161, 162, 170, Kap. 3.3

Besatzung, siehe auch Arbeit an Bord
22, 54, 64, 68, 69, 72, 74, 75, 77, 82, 91, 92, 96, 104, 139, 151, 160f, 166, 176, 179

Betriebsablauf
29–43, 50f, 67f, 78, 79, 82, 84f, Kap.2, Kap. 3, 159f, 168–172, 179, 182, Kap. 3.4

Betriebs- und Unternehmensgeschichte
10f, 12–16, 17, 18–23

Betriebsorganisation
17, 25–43, 50f, 63–65, 66f, 168–172, Kap. 3.3

Betriebsrat, siehe auch Personalvertretung
46, 49, 50f, 52, 55

Bootsmann
27, 49, 51, 53, 54, 70, 73, 76, 94f, 97, 100f, 104, 130, 134, 139, 141, Kap. 3.1, Kap. 3.2

DDR-Erfahrungen, siehe auch Interzonenverkehr
68, 85–89, 94, 172f

Einsparung, siehe auch Rationalisierung
132, 137, 157

Elbe
41, 83f, 86f, 89, 171, 172, 173, 176

Ems
24, 35, 38f, 42f, 64, 78, 108–113, 153, 187, 188

Erinnerungen, Unser Umgang mit
10f, 90f

Familie
48f, 52, 54, 64, 91, 93, 96, 126, 133, 155, 159–167, 171, 173'

Fotos
Vorwort, 11, 81, 87, 91, Kap. 3.4

Freizeit
98, 102, 115, 137f, 162, 167, 184, 188

Gewerkschaft
46–49, 51, 53, 55, 152

Havarie
95, 109, 111

Heizer
10, 44, 53, 73, 90, 94, 101, 104, 109, 114–123, 134, 146

Interzonenverkehr
41, 68, 74, 83–89, 124, 126, 172f, Kap. 3.2

Kajütenausstattung
62, 100, 139, 151, 163–167, 179, 180

Kesselexplosion
91, 104, 119–123, 145, 147, 150–158

Kollegialität, siehe auch Besatzung und Arbeit an Bord
10, 54, 68, 74, 76, 87, 90f, 98, 100f, 104, 115, 132, 148, 151, 154–157

Landbetrieb (Werkstätten, Verwaltung)
11, 25, 26, 27, 32, 37, 40, 43, 50–52, 61, 62, 66f, 68, 80, 84, 92f, 97f, 102, 107, 123, 128f, 130, 131f, 133, 142, 143, 152f, 154–157, 183, 184f

Lohn, siehe auch Tarifordnung
44, 70, 95, 97, 152, 162, 177, 180

Maschinist
10, 49, 53, 54, 73, 85, 90f, 92, 94, 96f, 102f, 104f, 114–132, 134, 137, 139, 141, 146, 150–153, 162

Monopolprojekt am Westf. Industriemuseum
10f, 90f, Kap. 4

Nordwestdeutsche Schleppdamfer-Genossenschaft (NSG)
17, 77, 91, 167

Politik
10, 54f, 166f, 177, 181

Partikulierschiffahrt
18, 21, 46, 69, 74f, 84f, 88, 92–97, 107, 112, 131, 159, Kap. 3.1, Kap. 3.2, Kap. 3.3, Kap. 3.4

Personalvertretung
49–55, 152, 158,

Privatschlepper
17, 28, 29, 37–39, 42, 46, 53, 62, 77, Kap. 2.4

Rationalisierung
17, 22, 54f, 89, 105, 132, 141, 143, 154, 179, 180

Reedereischiffahrt
46, 92–98, 107, 112, 153, 168, 182, 184

Rhein
29, 31, 35, 63, 70f, 159, 167

Ruhr
24, 31, 69, 70

Schiffsführer
26, 27, 49, 53, 54, 70, 73, 78, 79, 85, 86, 90, 92–113, 114, 121f, 132, 139, 161, 162, 168, 170f, 176f, 180, 184, 185, 189f

Signale
71, 73, 94, 109, 111, 159, 160, 170, 176, 182, Kap. 3.4

Streik
47–51, 112f

Streß
101, 115–117, 126, 146, 151

Tarifordnung
10, 21, 44–55, 70, 89

Umbau von Schleppern,
siehe auch Rationalisierung
32, 54, 59, 60, 62, 89, 106, 118,
141, 143, 179, 180

Unfall
70, 73, 104f, 109, 117, 120–123,
124, 125, 127f, 131f, 137f, 141,
153, 167, 175

Unfallschutz, siehe auch Arbeitssicherheit
116f, 120–123, 135–141, 149,
150, 156f, 158, 160, 175

Verpflegung
53, 69, 74, 76, 79, 81, 85, 87,
89, 94, 101, 107, 110, 160, 161,
170, 171, 172, 173, 177, 183,
186–188

Weser
41, 63, 171

Zeitgeschichte
18–22, 41, 51, 53,f, 58, 60, 61,
68, 74, 83, 88f, 90, 101, 102, 114,
119, 134, 143, 166f