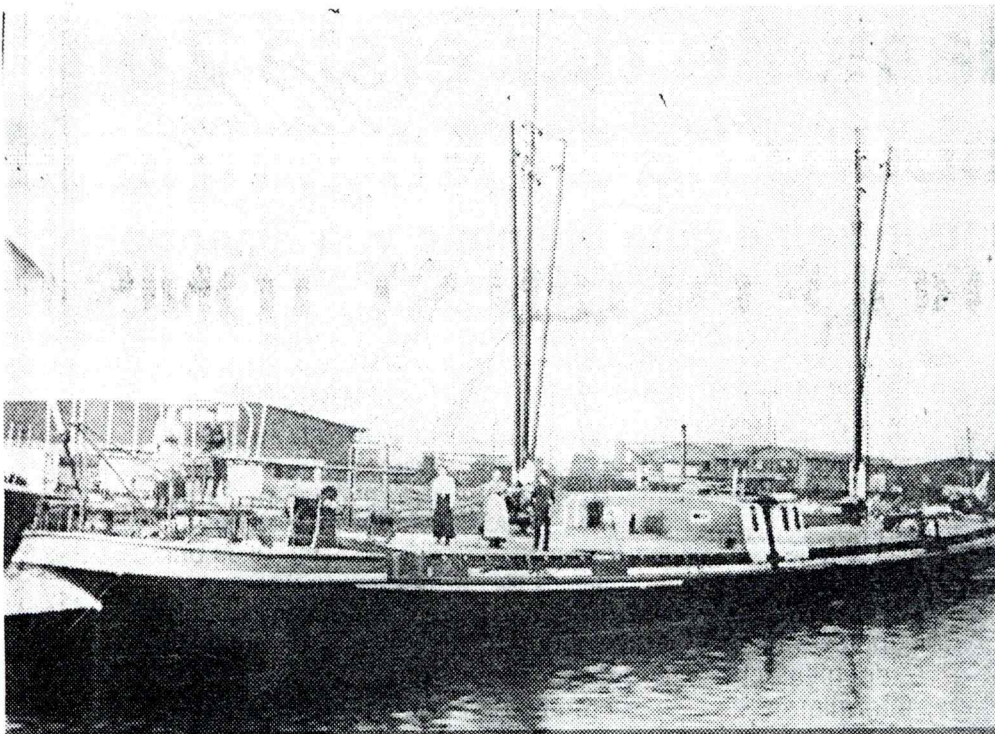
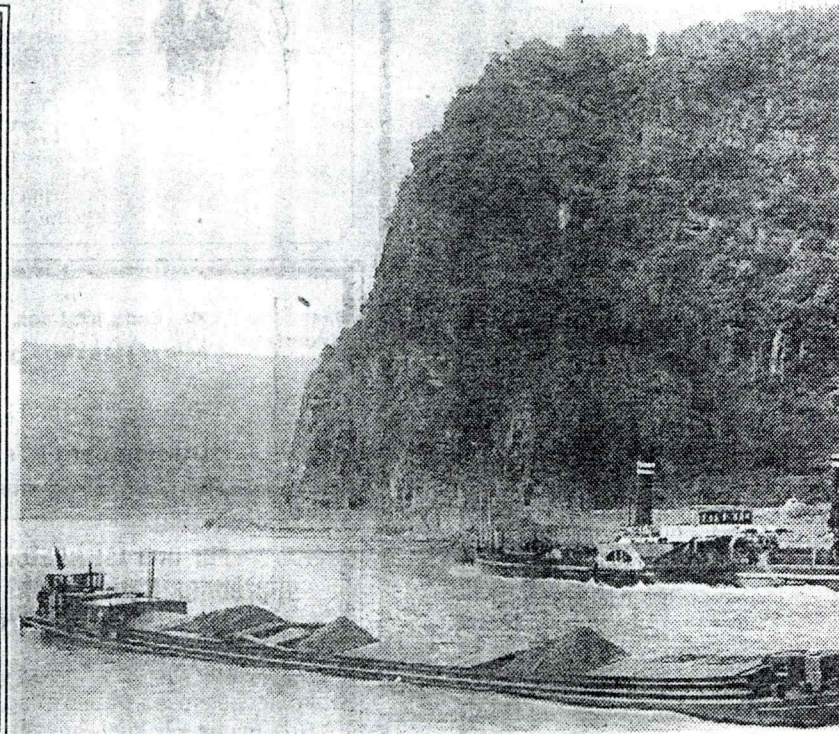


● Nach WAZ-Bericht: Homberger Fell entdeckt Schleppkahn seines Großvaters auf historischem



Ins Staunen geriet Hans-Peter Fell, als er am 8. Mai zu seiner gewohnten WAZ griff. Auf einem historischen Foto erkannte er das Bergungsschiff wieder, das kurz nach Kriegsende den gesunkenen Schleppkahn „Eva“ seines Großvaters aus dem Hafenwasser fischte. Doch noch mehr staunte der Homberger, als er die Aussage des damaligen Bergungsbeauftragten Carl Neuss las. Dieser berichtete von einer „Panne“. Über Nacht sei ihnen damals ein Schiff, das bereits gehoben war, wieder aus den Seilen gerutscht. Nur an den Namen konnte sich Carl Neuss nicht mehr erinnern. Hans-Peter Fell: „Das war die „Eva“ meines Opas!“



GROSSE SEGELMASTEN gaben der jungen „Eva“, die bereits 1885 vom Stapellief, ein charakteristisches Gesicht. Doch schon vor dem Zweiten Weltkrieg mußten die dominierenden Holzarme zweckbestimmtem, kahlem Laderaum Platz machen. Auch die gemütliche Wohnung der Schifferfamilie im Mittelteil der „Eva“ wanderte bei dieser Gelegenheit weiter nach achtern.

Gesunkene „Eva“ gibt Rätsel nach 40 Jahren frei

Nach Reparatur schipperte das „Flickwerk“ noch bis 1969 auf dem Rhein – Mast grüßt Schiffer

Mit dieser Entdeckung löst sich für den Homberger gleichzeitig ein Rätsel, für das der Großvater Carl Fell nie eine Erklärung wußte: „Die gehobene „Eva“ war im Vorderteil durchgebrochen. Doch so wie der Schleppkahn nach dem Bombenangriff am 18. Dezember 1944 gesunken war, konnte er sich den Knacks nicht geholt haben“, erläutert der städtische Angestellte. „Jetzt ist endlich

klar: Der Bruch entstand, als die „Eva“ den Bergen durch die Seile rutschte und erneut auf Grund aufschlug.“

Der Großvater brachte es nicht fertig, nach der Bergung das schwer angeschlagene Schätzchen zu verschrotten. Sein Herz hing an dem bereits 1885 gebauten Kahn. Bis 1950 lag die „Eva“ tatenlos herum. Dann lie sie praktisch ein zweites Mal vom Stapel.

Für 3 000 DM kaufte Carl Fell das Vorderteil eines anderen Schiffs und ließ es in einer Kölner Werft einfach an die „Eva“ anschweißen. Mit Erfolg. Dieses „Flickwerk“ bewährte sich ausgezeichnet.

Doch mit der Ursprungsgestalt hatte die Neukonstruktion überhaupt keine Ähnlichkeit mehr. Schon vor dem Krieg war die gemütliche Kleinwohnung

vom Mittelteil nach achtern gewandert. Auch die Segelmasten verschwanden bei der Gelegenheit. Nun ersetzte noch mehr nackter Laderaum die mächtigen Holztürme.

Bis 1969 schipperte die „Eva“ noch wacker rheinauf und -ab. Erst dann verrichteten Schneider im Dortmunder Hafen die letzte Arbeit. Doch der Großvater erlebte dieses bittere

Ende nicht mehr. 1958 starb der 71jährige Schiffer. Plötzlich und unerwartet. Auf seinem Schiff.

Doch so ganz ist die einst schöne „Eva“ nicht verschwunden. Nach dem Umbau schenkte der Großvater einen Segelmast der Gemeinde Nackenheim bei Mainz. Und dort steht der Mast heute noch. Stolz grüßte er die vorbeifahrenden Schiffe auf dem Rhein. rei

KAUM NOCH weist der beta mit seiner „Ge als er 1956 am reley-Felsen Foto hält gleiche rische“ Begegnend die „Eva rauscht die „C anderen Seite das Schwester Huber“, die he ren Dienst ver

Adam Fell, Nackenheim, der bereits als 12-jähriger einen Nachen zum Fischfang von seinem Vater übernahm, begann eine Lehre als Schiffsknecht auf Rheinsegelschiffen verschiedener Größen bis er das Rheinpatent für Segelschiffe erwarb.

Er verdingte sich als Schiffsführer auf mehreren Rheinseglern bis er 1884 seine spätere Frau Anna-Maria Wucher, die Nichte des Karl Wucher, kennenlernte und 1886 heiratete.

Mit seiner Familie befuhr er den Rhein als Schiffsführer auf dem Rheinsegler "Industrie XI, der Firma Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft, Köln. Dieser Segler wurde 1882 ebenfalls in Krimpen a.d. IJssel gebaut und hatte eine Tragfähigkeit von 16.300 Ztr (815 To). Auch sein Sohn Karl Fell begann eine Lehre als Schiffsknecht auf diesem Kahn.

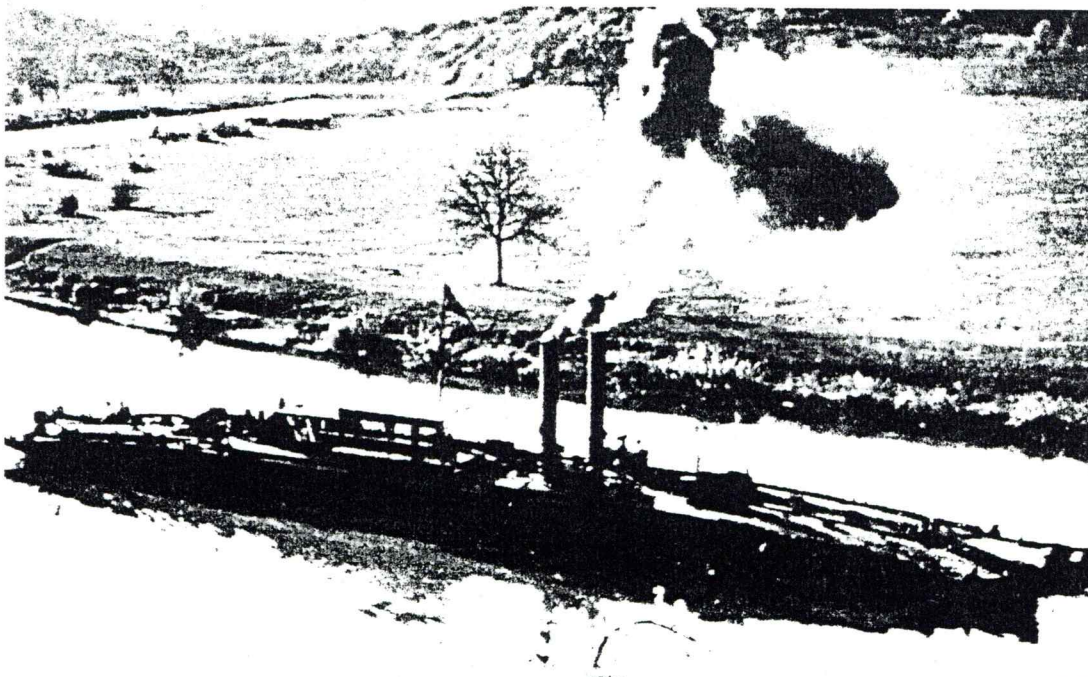
Als 1898 der Onkel (Karl Wucher) von Anna-Maria verstarb, übernahm Anna-Maria mit ihrem Ehemann Adam Fell den Rheinkahn "Margareta". Nach der Übernahme wurde die "Margareta" 1904 auf den Namen "Anna-Gertruda" umbenannt. Anna von Anna-Maria und Gertruda von Gertrud, eines ihrer Töchter.



Länge: 56 m
Breite: 7,62 m
Tiefgang: 1,90 m bei einer
Tragfähigkeit: 10.700 Ztr. (538 t)

Der 1879 auf der Schiffswerft Otto & Söhne in Krimpen a.d. IJssel als "Margareta" gebaute Segelschleppkahn, später in "Anna-Gertruda" (lt. Schiffsregister Maritim-Museum Rotterdam) umbenannte Kahn 1913 in Mannheim.

Es wurde Massengutfracht, z.B. Holz, Sand, Kohle und Getreide transportiert. Die entsprechende Segelausrüstung und das eigene Ladegeschirr verhalfen dem Kahn zur Manövrierfähigkeit und zum selbständigen Be- und Entladen. Größere Strecken auf Rhein, Main, Neckar oder Elbe, auch gegen die Strömung, wurden entweder mit Kettenschleppern, Treidelpferden und später mit Dampfbooten zurückgelegt.

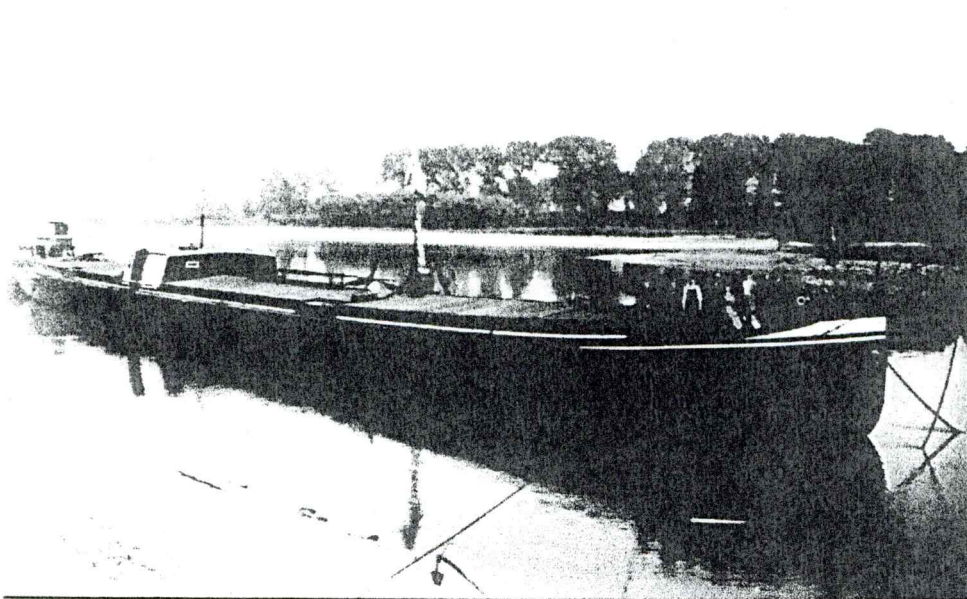


Kettenschlepper
auf dem Neckar
bis 1929

Bei selbständigen Verholmanövern wurde der sogenannte Schorbaum (einer bis 6 m langer und ca. 10 cm dicker Mastbaum mit einer am Ende angebrachten doppelzinkigen Gabel) zur Kurskorrektur verwendet.

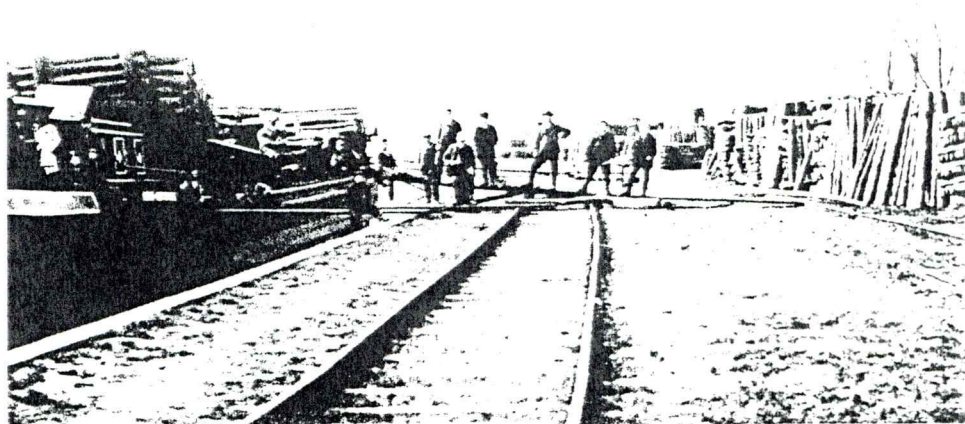
Das bis 1920 als Segelschleppkahn fahrende Schiff mit seinem charakteristischem Gesicht, den beiden großen Holzmasten, den Ladebäumen und der mittschiffsliegenden Wohnung, war plötzlich nicht mehr zeitgemäß. Man entschloß sich zur Demontage der Ladebäume.

Die abgebauten Lademasten wurden eingelagert und später der Gemeinde Nackenheim geschenkt. Die Gemeinde richtete einen gebührenden Platz am Rheinufer ein und stellte einen der beiden Ladebäume als Fahnenmast auf, welcher die vorbeifahrenden Schiffe grüßen sollte. Auch eine abgebaute Ladewinde bekam dort ihren letzten Platz.



Ostern 1921
Adam und Anna-
mit ihren Söhnen
Phillip, sowie Ver-
schaft aus Nacke

Um eine bessere Auslastung der Ladekapazität zu erreichen, wurde etwa Anfang der 20-iger Jahre die mittschiffsliegende Wohnung nach achtern verlegt.



SK Anna-Gertrude 1925 in Offenbach am Main bei
der Beladung mit Grubenholz für das Ruhrgebiet

Zusammenstellung von Hans-Peter Fell