





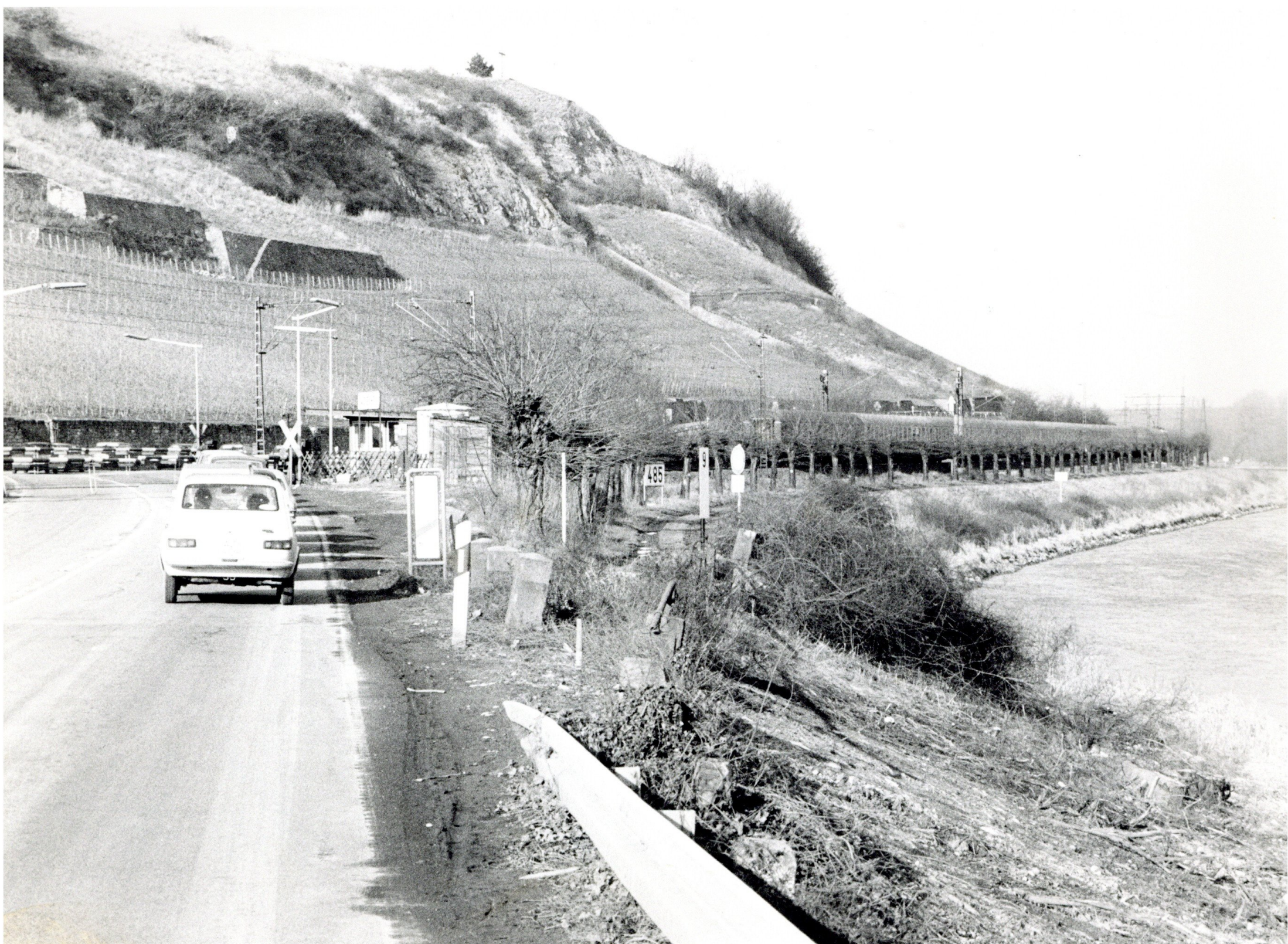








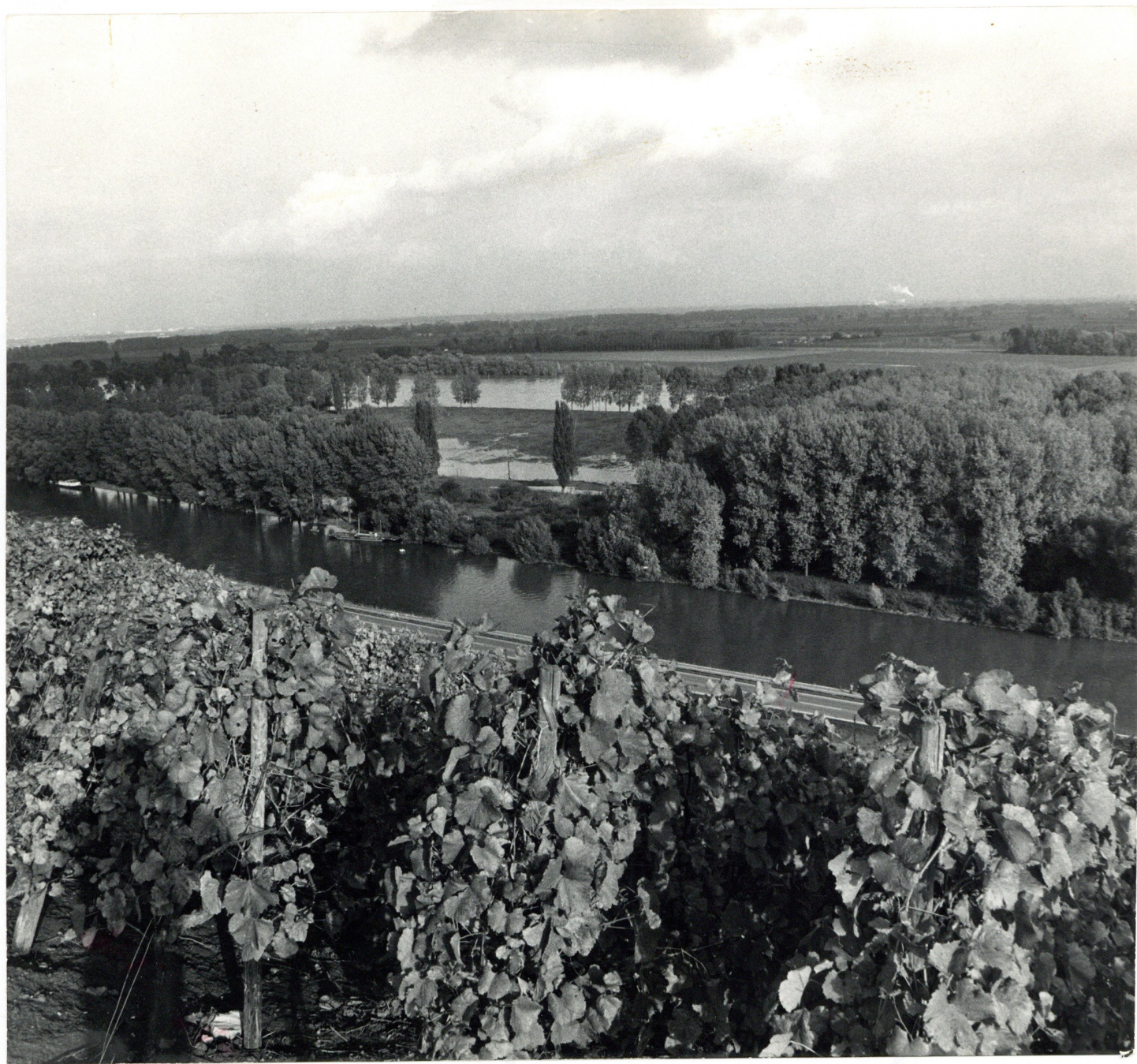






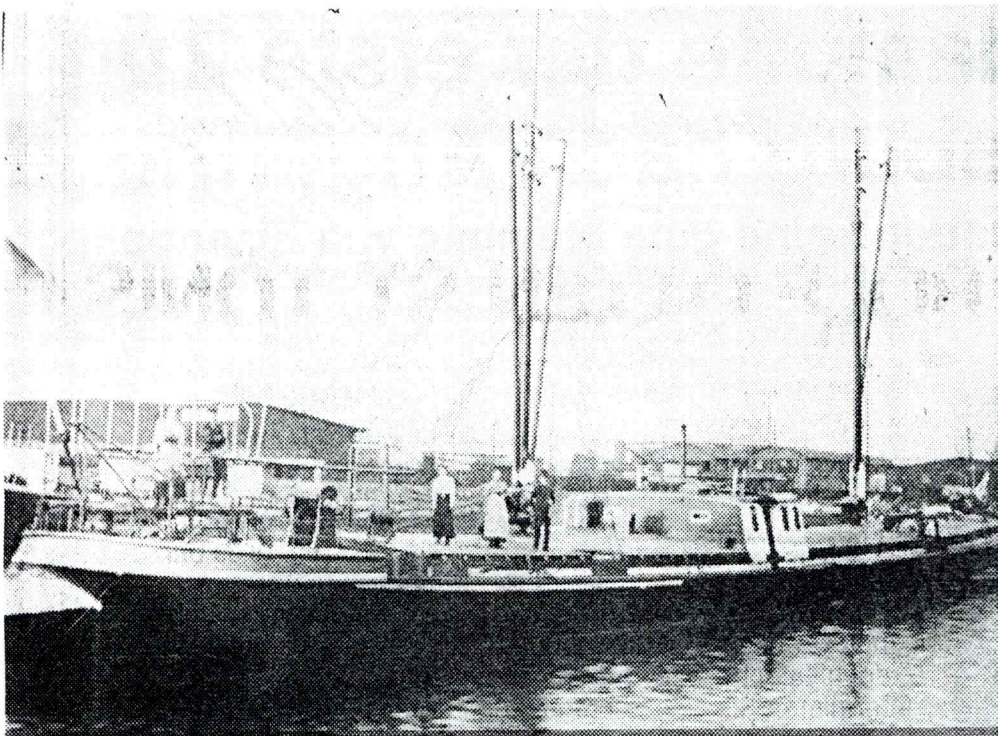




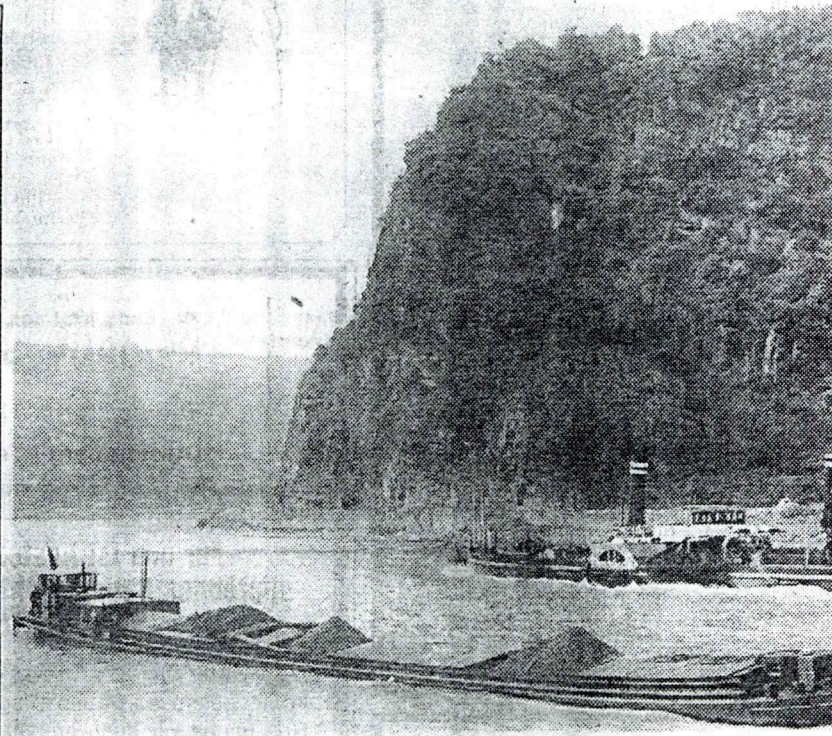




● Nach WAZ-Bericht: Homberger Fell entdeckt Schleppkahn seines Großvaters auf historischem



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.

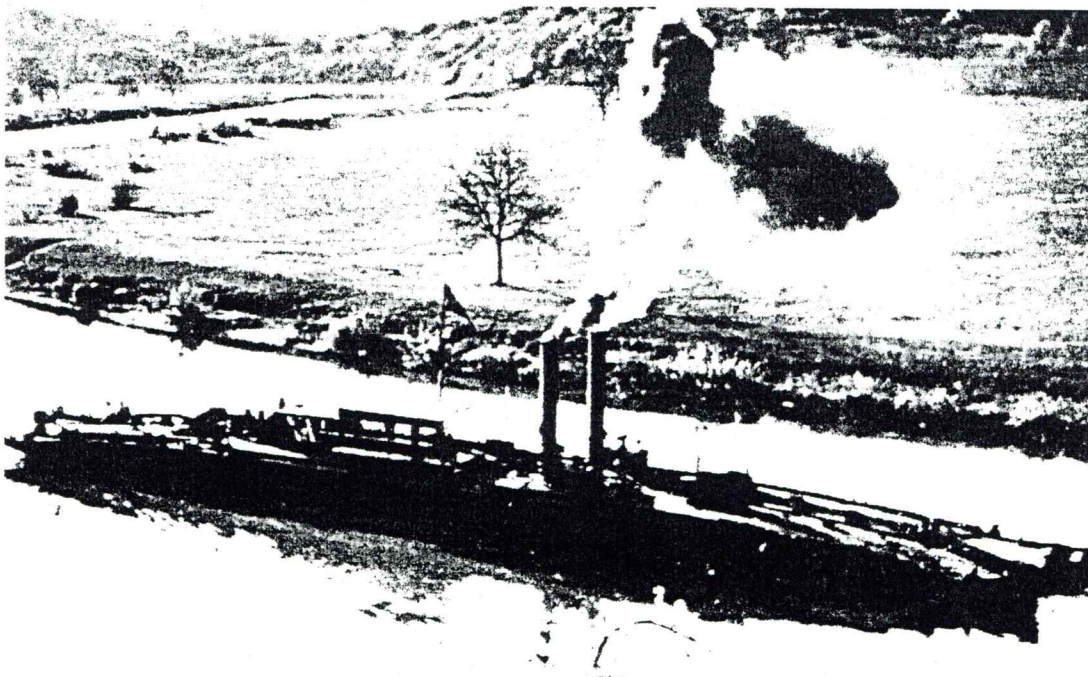
Als 1898 der Onkel (Karl Wucher) von Anna-Maria verstarb, übernahm Anna-Maria mit ihrem Ehemann Adam Fell den Rheinkahn "Margareta". Nach der Übernahme wurde die "Margareta" 1904 auf den Namen "Anna-Gertruda" umbenannt. Anna von Anna-Maria und Gertruda von Gertrud, eines ihrer Töchter.



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.

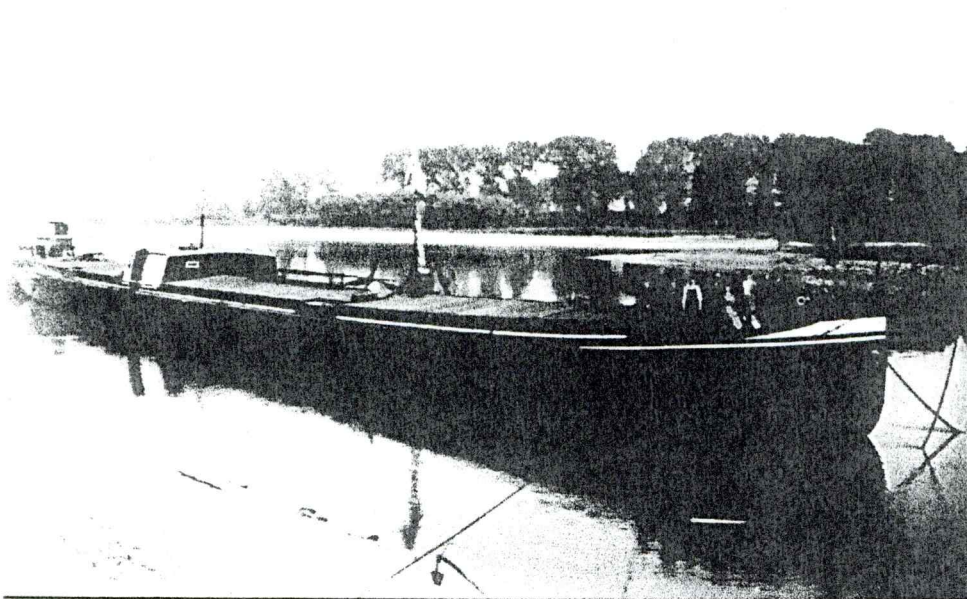


Kettenschlepper
auf dem Neckar
bis 1929

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.

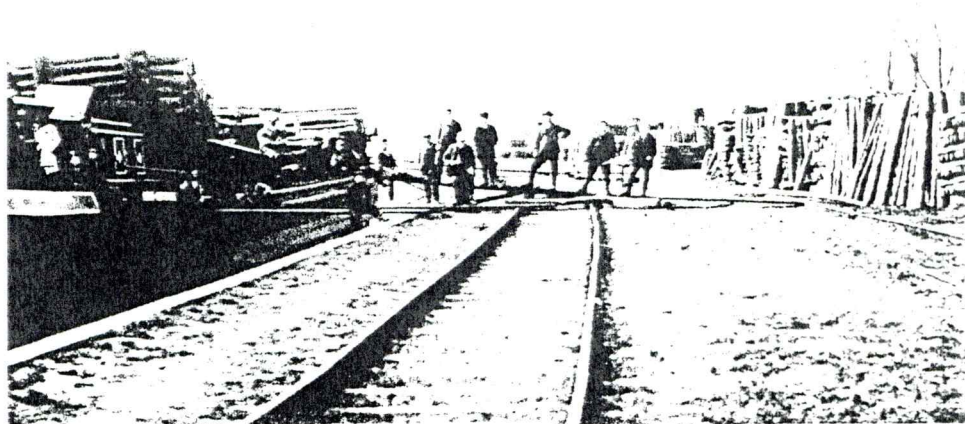
Das bis 1920 als Segelschleppkahn fahrende Schiff mit seinem charakteristischem Gesicht, den beiden großen Holzmasten, den Ladebäumen und der mittschiffsliegenden Wohnung, war plötzlich nicht mehr zeitgemäß. Man entschloß sich zur Demontage der Ladebäume.

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

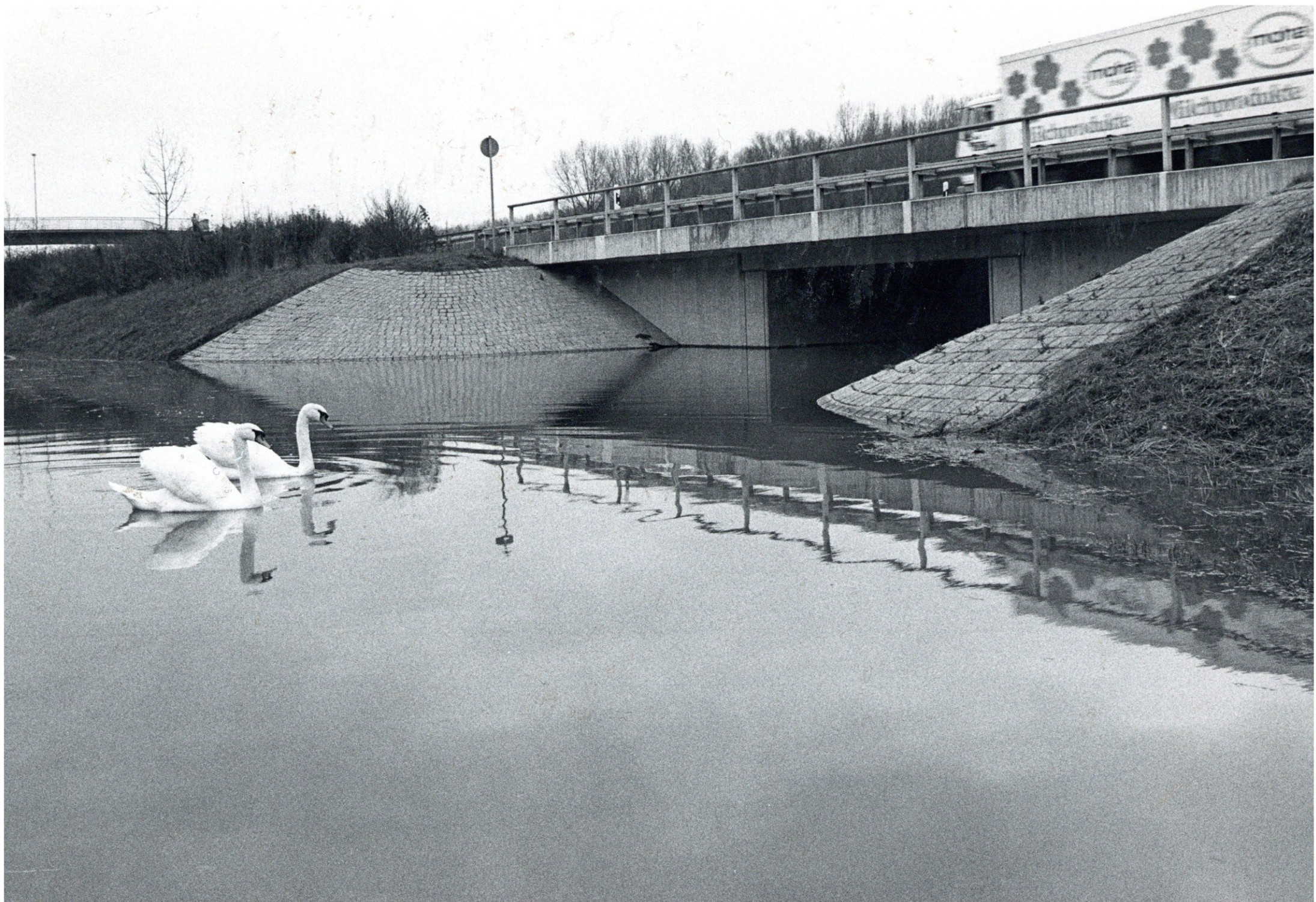
Um eine bessere Auslastung der Ladekapazität zu erreichen, wurde etwa Anfang der 20-iger Jahre die mittschiffsliegende Wohnung nach achtern verlegt.



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

Zusammenstellung von Hans-Peter Fell







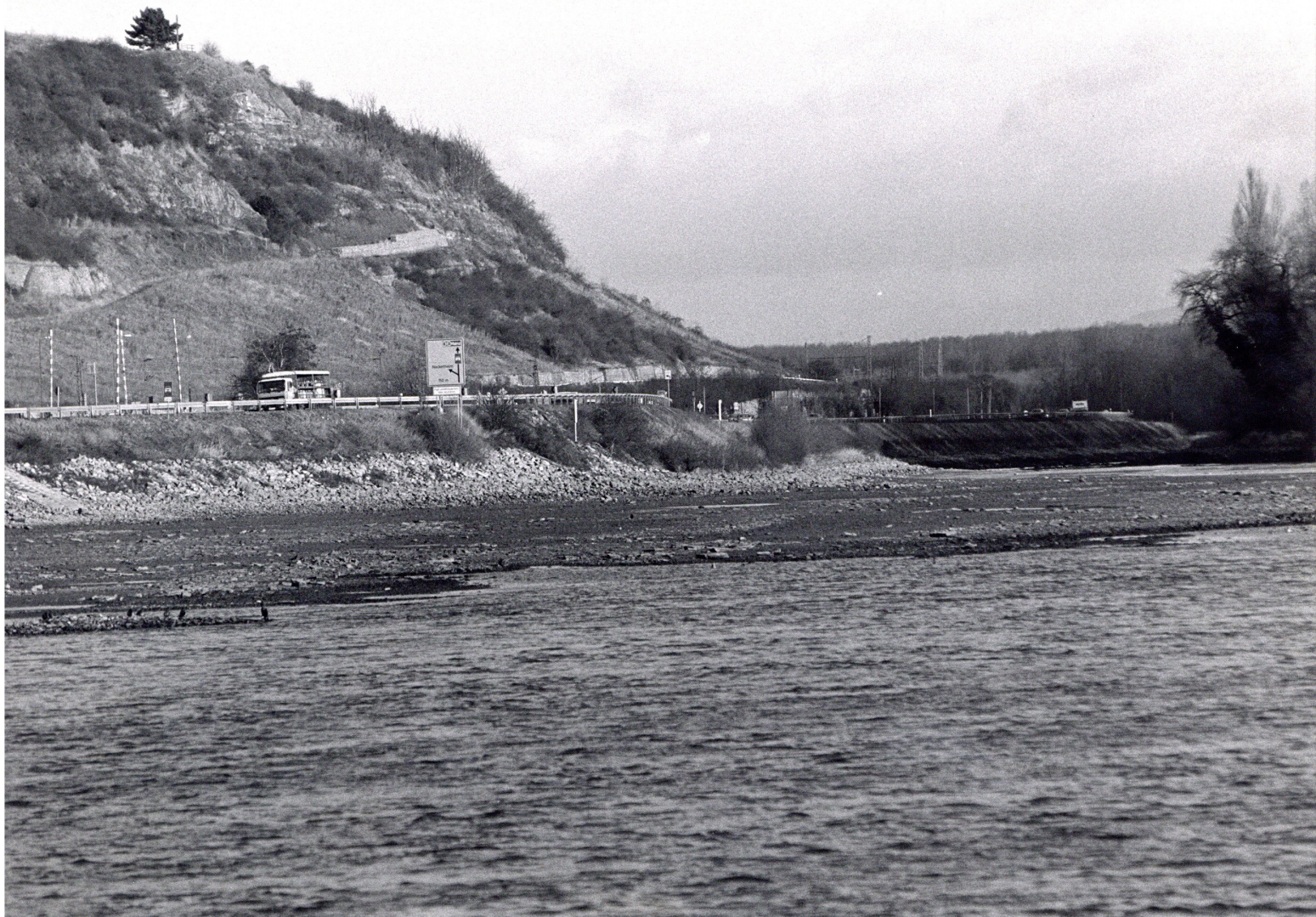
















Fassanfertigung auf dem zugefrorenen Rhein im Februar 1956 durch Küfermeister Franz Schroff, Nackenheim

Nach einem mildem Januar folgt im Februar 1956 eine extreme Kältewelle mit Nachttemperaturen bis zu -30 Grad C.

Unser Unterricht im Schulhaus am Kirchberg (heute Ortsmuseum) fiel aus, da die Kohleöfen in den Klassenräumen im Obergeschoss zur Erwärmung nicht mehr ausreichten. Wir hatten deshalb nachmittags Unterricht im Schulhaus an der Weinbergstraße.

Die Temperaturen zu Hause in der Küche erreichten nur max. +12 Grad C. in der Nähe des Küchenherdes.

Die extreme Kälte führte zu Treibeisbildung auf dem Rhein. Der Rheinarm und sogar die Hauptschiffahrtssrinne froren zu.

Auf dem zugefrorenen Rheinarm sollten sonntags die Kufereien Fässer herstellen und die Metzgereien Schweine schlachten.

Am Sonntag versammelte sich eine große Menschenmenge am Rheinufer, um sich das anzusehen. Man befürchtete, dass bei Beginn der Arbeiten die Menschen auf das Eis strömen würden und verbot deshalb an diesem Sonntag die Aktionen.

Alles wurde auf den Dienstag verschoben.

Mein Vater fertigte ein ovales Halbstück (600 L.).

Die gefügten Fassdauben wurden mit Hilfe von Fassreifen auf dem Eis aufgesetzt. In der Mitte des aufgesetzten, rohen Fasses wurde auf einer Eisenplatte ein Rebfeuer gemacht, um die Fassdauben zu erhitzen. Durch ständiges Befeuchten der Dauben und die Hitze werden die Holzdauben weich und können mit einem Fasszug zusammengezogen werden. Aufgrund der Fügung der Dauben erhält das Fass dann die entsprechende Form.

Die weiteren Arbeiten zur Fertigstellung des Fasses, wie die Herstellung des Fassbodens und das Abhobeln, erfolgten später.

Da es sich ja um ein besonderes Fass handelte, wurde der Fassboden geschnitzt. Der Schnitzer war Richard Cornel Sans.

Das Fass wurde an das Weingut Franz Josef Mann verkauft. Als Herr Mann in den 80er Jahren sein Weingut aufgab, kaufte mein Vater das Fass zurück.

Dieses Fass ist nun 45 Jahre alt und liegt bei uns im Keller. Es wird zur Lagerung unserer Riesling-Weine genutzt.

Recherchiert und zusammengestellt im Dez.2001 von

Franz Dieter Schroff

Anlage: Bild-Dokumentation

Bild-Dokumentation zu Fassanfertigung auf dem zugefrorenen Rhein 1956

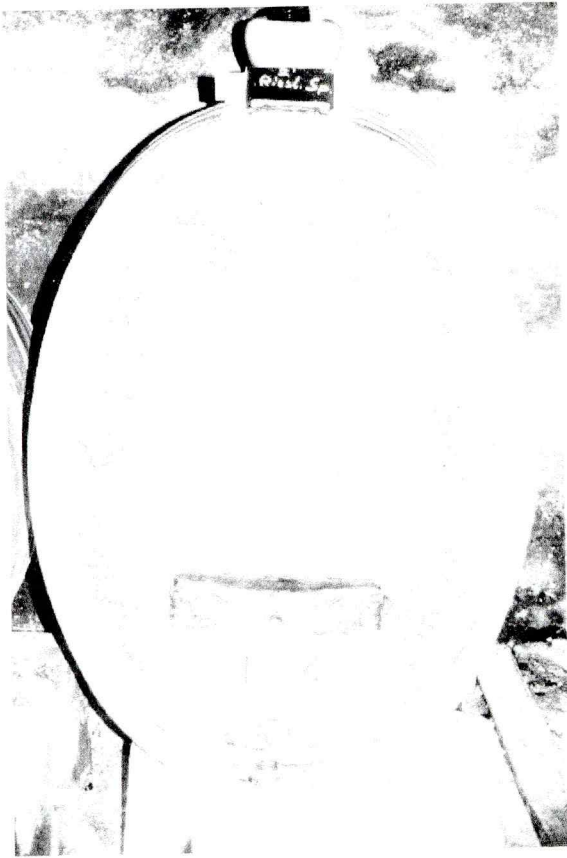


Bild 56geschnFass

Inschrift des Fasses
Was ehrbar Handwerk schaffen kann
das sieht man diesem Fasse an
Doch ist das ganze Fass nichts wert
wenn Gott uns nicht den Wein beschert

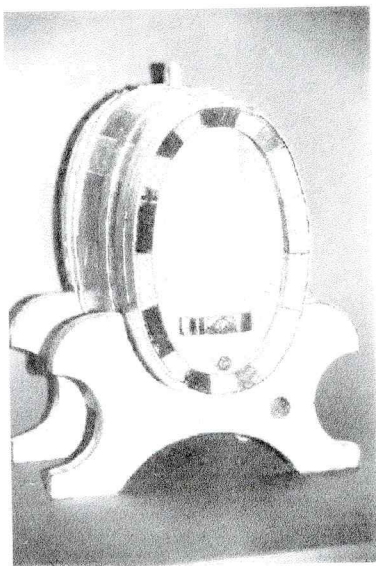


Bild klFass Das kleine ovale Zierfass (ca. 2 L.) wurde von Franz Schroff 1951 aus Eichen- und Nussbaumholz für das Winzerfest 1951 gefertigt und beim Festzug mitgetragen.

Bild-Dokumentation zu Fassanfertigung auf dem zugefrorenen Rhein 1956



Bild 56_1 am Fass Franz Schroff, Emil Jäger



Bild 56_2 hinter den Kindern links Loni Hebling, rechts Maria Schroff

Kunstvolle Fässer aus sibirischer Kälte

Dreimal fror der Rhein im vergangenen Jahrhundert zu – und lockte die Küfer auf das Eis

NACKENHEIM/NIERSTEIN – Jeweils im Februar ließ „Väterchen Frost“ im vergangenen Jahrhundert den Rhein drei Mal zu Eis erstarren. Die Jahre 1929, 1956 und 1963 gingen wegen der damaligen lang anhaltenden sibirischen Kälte in die Wettergeschichte ein.

Von unserem
Mitarbeiter
Werner Baum

In jenen Jahren zeigte das Thermometer Temperaturen von mehr als 20 Grad unter Null an. Der Mühlarm in Nackenheim mit seinem ruhigen Wasserlauf trug bei dieser extremen Wetterlage eine geschlossene Eisdecke. Erfahrungsgemäß staute sich das Treibeis in der Fahrrinne des Rheines erst Tage später.

Das Jahr 1956 brachte extreme Verhältnisse. Viele Nackenheimer erinnern sich noch, dass nach dem milden Januar der Frost einsetzte. Nächtliche Minustemperaturen von weit unter 20 Grad wurden gemessen. Der Unterricht im Schulhaus am Kirchberg musste eingestellt werden, da selbst die glühenden Kohleöfen nicht mehr in der Lage waren, annähernd erträgliche Temperaturen in den Räumen zu schaffen. Viele Wasserleitungen froren ein und gingen zu Bruch.

Wegen des starken Treibeises Mitte Februar 1956 wurde die Schifffahrt eingestellt. Da vor 47 Jahren die Kohle in der Energieversorgung noch führend war, musste das damalige „schwarze Gold“ zu den Kraftwerken und den Haushalten mit der Eisenbahn befördert werden. Dazu reichten die Lo-



Immer dann, wenn der Rhein in den vergangenen Jahrzehnten zufror, nutzten die Küfer die seltene Gelegenheit, ihr kunstvolles

komotiven nicht mehr aus. Einige Zugverbindungen zur Personenbeförderung wurden vorübergehend gestrichen.

Wie so oft im Leben, wird aus der Not eine Tugend gemacht. Das Kälteereignis hatte bereits 1929 in Nackenheim und Nierstein ein Fest auf dem Eis ausgelöst. Der Ochs brutzelte am Spieß und die Küfer bauten auf dem Eis Weinfässer zusammen, die heute in den Kellern mit den Inschriften auf die Kälteereignisse hinweisen. Dieses legendäre Eis-Fest hatte man sich offenbar zum Vorbild genommen, als 27 Jahre später der Mühlarm erneut zufror.

Das für den 12. Februar – einen Sonntag – geplante Treiben mit Glühwein und Sau am Spieß wurde jedoch kurzerhand auf den folgenden Dienstag verlegt: Die Gemeinde befürchtete unkontrollierte Zustände auf dem Eis, wenn der freie Tag Menschen aus Nah und Fern aufs Eis locken würde.

Eigens für das Eis-Fest vor 47 Jahren fertigte Küfermeister Franz Schroff mit Emil Jäger ein ovales 600 Liter-Halbstückfass an. Mit Hilfe der Fassreifen wurden die Dauben aufgesetzt und erhitzt. Durch die ständige Bewässerung des Holzes und die Wärme wurden

Handwerk auf dem vereisten Fluss in aller Öffentlichkeit zu präsentieren. Das Foto stammt aus dem Jahr 1956. Bild: privat

die Dauben geschmeidig und mit dem Fasszug zusammengepresst. Das dazu erforderliche Feuer entfachten die Küfer auf einer Eisenplatte. Das denkwürdige Ereignis versah Richard Cornelius Sans auf dem Fassboden geschnitzt fest: „Was ehrbar Handwerk schaffen kann, das sieht man diesem Fasse an. Doch ist das ganze Fass nichts wert, wenn Gott uns nicht den Wein beschert.“

Unter der Überschrift „Eine Küferwerkstatt auf dem Eis des Rheines“ berichtete die Allgemeine Zeitung auch am 8. Februar 1963, wie sich Liesel Hamm aus Harxheim erinnert.

Den Artikel, der über das denkwürdige Winterereignis berichtet, hat sie bis heute aufbewahrt. Wieder einmal war der Rhein zugefroren – und wieder machten sich die Küfer auf dem Eis ans Werk. Heinz Peschla aus Oppenheim und seine Gesellen bauten zwischen Nierstein und Nackenheim oberhalb der Insel „Kiselswörth“ auf dem bis zur Hälfte zugefrorenen Rhein zwei Stückfässer. Mit kunstvoll geschnitzten Böden, die von dem Ereignis berichten, sollten sie später die Keller des Gustav Adolf Schmittschen Weingutes zieren.

Werner Baum

Zugefrorener Rhein 1956

Jeweils im Februar ließ „Väterchen Frost“ im vergangenen Jahrhundert den Rhein drei Mal zu Eis erstarren. Die Jahre 1929, 1956 und 1963 gingen wegen der damaligen langanhaltenden sibirischen Kälte in die Wettergeschichte ein. In jenen Jahren zeigte das Thermometer Temperaturen von mehr als 20 Grad unter Null an. Der Mühlarm in Nackenheim mit seinem ruhigen Wasserlauf trug bei diesen extremen Wetterlagen immer eine geschlossene Eisdecke. Erfahrungsgemäß staute sich das Treibeis in der Fahrrinne des Rheines erst Tage später.

Das Jahr 1956 brachte extreme Verhältnisse.

Viele Nackenheimer erinnern sich noch, dass nach dem milden Januar der Frost einsetzte. Nächtliche Minustemperaturen von weit unter 20 Grad wurden gemessen. Der Unterricht im Schulhaus am Kirchberg musste eingestellt werden, da selbst die glühenden Kohleöfen nicht mehr in der Lage waren, annähernd erträgliche Temperaturen in den Räumen zu schaffen. Viele Wasserleitungen froren ein und gingen zu Bruch. Wegen des starken Treibeises Mitte Februar 1956 wurde die Schifffahrt eingestellt. Da vor 49 Jahren die Kohle in der Energieversorgung noch führend war, musste das damalige „schwarze Gold“ zu den Kraftwerken und den Haushalten mit der Eisenbahn befördert werden. Dazu reichten die Lokomotiven nicht mehr aus.

Einige Zugverbindungen zur Personenbeförderung wurden vorübergehend gestrichen. Wie so oft im Leben, wird aus der Not eine Tugend gemacht. Das Kälteereignis hatte bereits 1929 in Nackenheim ein Fest auf dem Eis ausgelöst. Der Ochs brutzelte am Spieß und die Küfer bauten auf dem Eis ein Weinfass zusammen, die heute noch in den Kellern mit den Inschriften auf die Kälteereignisse hinweisen.

Auf dem zugefrorenen Mühlarm sollte bereits am Sonntag, 12. Februar 1956 ein kleines Volksfest stattfinden, wo neben dem Glühwein die Sau am Spieß zum Angebot kommen sollte. Die Gemeinde befürchtete allerdings, dass die Sonntagsruhe von vielen hundert Bürger genutzt werde, das Eis zu betreten und es dennoch zu einem Unfall kommen könnte. Das Ereignis wurde auf den folgenden Dienstag verlegt. Erfolgreich, wie es sich später herausstellte. Küfermeister Franz Schroff fertigte mit Emil Jäger ein ovales 600 Liter-Halbstückfass. Mit Hilfe der Fassreifen wurden die Dauben aufgesetzt und erhitzt. Durch die ständige Bewässerung des Holzes und der Wärme wurden die Dauben geschmeidig und mit dem Fasszug zusammengepresst. Das dazu erforderliche Feuer entfachten die Küfer auf einer Eisenplatte. Die weiteren Arbeiten wurden danach in der Werkstatt vorgenommen. Das denkwürdige Ereignis hielt Richard Cornelius Sans auf dem Fassboden geschnitzt fest: „Was ehrbar Handwerk schaffen kann, das sieht man diesem Fasse an. Doch ist das ganze Fass nichts wert, wenn Gott uns nicht den Wein beschert“. Das heute 49 Jahre alte Fass dient noch

immer der Lagerung von
ausdrucksvollen Riesling-
Tropfen.

Unter der Überschrift „Eine
Küferwerkstatt auf dem Eis des
Rheines“ zwischen Nierstein und
Nackenheim berichtete die
„Allgemeine Zeitung am
8. Februar 1963. Im Artikel heißt
es: „Zum dritten Mal in diesem
Jahrhundert war es möglich, auf
dem Eis des Rheines Fässer
anzufertigen, die als Raritäten in
den Kellern der Winzer lagern
und nur die besten Weine des
Jahrhunderts aufnehmen.“