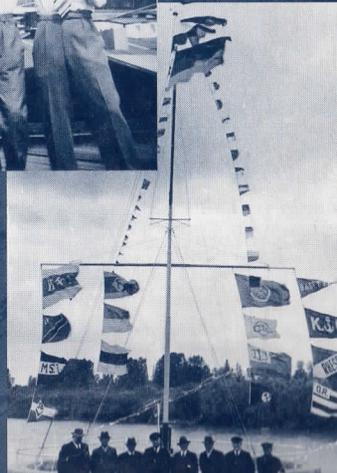
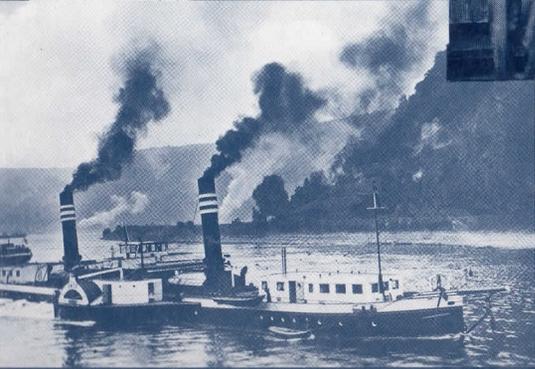
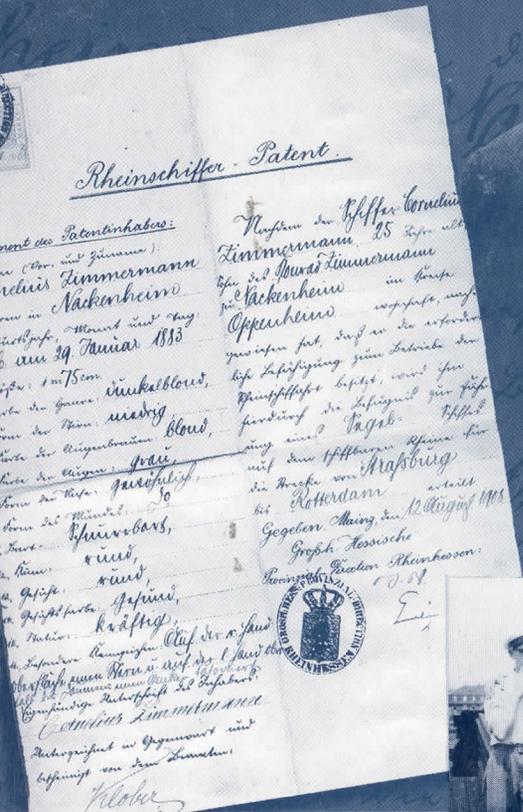
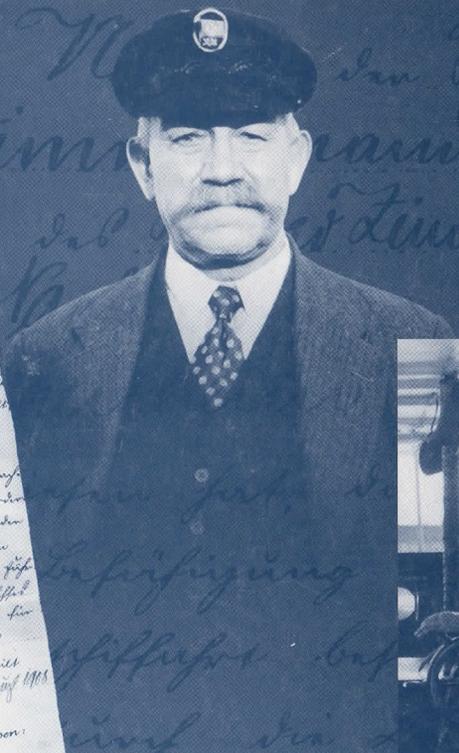


Nackenheimer Schifferverein 1952

50 jähriges Jubiläum August 2002



ERRATA

Leider verschont der Druckfehlerteufel auch die Schiffahrt nicht, Korrekturen:

Seite 34: Die Fußnote 5), **Kapitän Haffelder** gehört zu Seite 35

Seite 82, 2. Absatz: Der letzte Nackenheimer Nächler war **Wilhelm Eimer** (nicht Philipp Eimer)

Seite 93, viertletzte Zeile, die hinter **Philipp Schneider IV** angegebene Fußnote muß 2) heißen und die Fußnote in der nächsten Zeile hinter **Philipp Holzhammer** ist die Nr. 3)

50 Jahre Nackenheimer Schifferverein



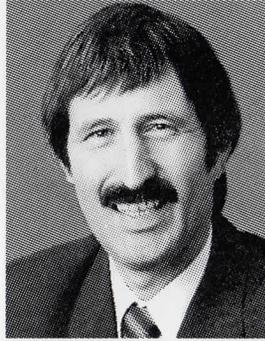
Impressum

- Herausgeber: Nackenheimer Schiffferverein 1952
1. Vorsitzender Lothar Ullrich
Schillerstraße 14
55299 Nackenheim
- Redaktion: Günter Ollig für die Vereinschronik
Wilhelm Heckelsmüller für die
Abhandlung „An einem Strom...“
- Fotos: Archiv von Günter Ollig
- Titelblatt: Graphik und Layout
WERBEAGENTUR das malbuch
- Gesamtherstellung WS Druckerei Werner Schaubruch GmbH
Am Kümmerling 43
55294 Bodenheim

Herzlichen Dank allen, Mitgliedern und Freunden, die so zahlreich Fotos und Dokumente zur Verfügung stellten, besonderen Dank unserer Schriftführerin Remia Zang für ihre Mühe, diese Stücke zusammenzutragen.

Grußwort

Die Bürger von Nackenheim, einem Dorf am Fluss, hatten im Laufe der Geschichte einen engen Bezug zum Rhein. Für Leinreiter und Schiffer bildete der Strom die Lebensgrundlage. Die Müller auf den Schiffsmühlen betrieben ihr Handwerk mit Hilfe der Strömung. Bootsbauer sorgten für die notwendigen Wasserfahrzeuge. Sandfärcher und Fischer waren weitere Personen, die den Fluss nutzten.

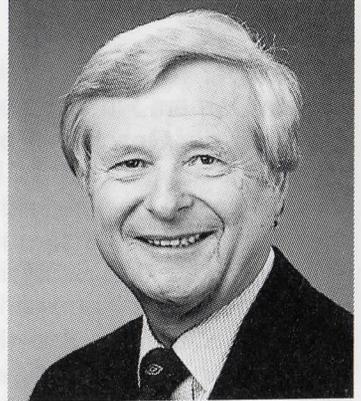


In Nackenheim gehören heute nicht nur der Fischfang, sondern auch die Schifffahrt zu den Freizeitaktivitäten. Im Jahre 1952 zeigte sich teilweise noch ein anderes Bild. Mehrere Nackenheimer Familien waren beruflich auf Rheinschiffen unterwegs, ein Fährmann hielt den Verkehr über den Mühlarm und durch die Nebenstraße zum anderen Rheinufer aufrecht.

Die Initiative von Nackenheimer Bürgern zur Gründung des Schiffervereines kam damals zum richtigen Zeitpunkt um gemeinsam die alte „schiffige“ Tradition in der Gemeinde aufrecht zu erhalten. Seit einem halben Jahrhundert kümmert sich der Schifferverein um die Belange der Schifffahrt in der Gemeinde. Der Verein sorgt dafür, dass der Schiffermast beflaggt und in gutem Zustand ist. Jedes Jahr findet eine stilvolle Nikolausfeier statt.

Den Mitgliedern des Schiffervereines dankt die Gemeinde Nackenheim für ihr Engagement in der Vergangenheit und der Gegenwart, verbunden mit den besten Wünschen für die Zukunft!

Bardo Kraus
Ortsbürgermeister



Grußwort

Fünzig Jahre alt ist der Schifferverein 1952 Nackenheim in diesen Tagen geworden. Im Namen der Verbandsgemeinde Bodenheim und natürlich auch im eigenen Namen gratuliere ich sehr herzlich zum Jubiläum.

Schon als der Verein vor einem halben Jahrhundert gegründet wurde, hatte der Strukturwandel auf dem Rhein begonnen und die Zahl der Nackenheimer, die ihr Brot mit der Schifffahrt verdienten, hielt sich bereits in Grenzen. So ging es denn auch weniger darum, eine Berufsvereinigung zur Vertretung gemeinsamer Interessen zu bilden. Im Vordergrund stand vielmehr der Wille, eine lange und stolze Tradition der Berufsschifffahrt auf dem Rheinstrom und seinen Nebenflüssen zu pflegen und in Erinnerung weiterleben zu lassen.

Dies ist dem Verein in hervorragender Weise gelungen. Äußeres Symbol ist der Schiffermast, der – an Festtagen über die Toppen beflaggt und in der Weihnachtszeit festlich beleuchtet – zu einem beliebten Wahrzeichen der Gemeinde geworden ist.

Genauso wichtig aber ist ein aktives und harmonisches Vereinsleben, das den Mitgliedern Freude macht und Ihr Interesse an allem, was mit dem Rheinstrom zu tun hat, wach hält.

Ich wünsche dem Schifferverein 1952 Nackenheim auch weiterhin eine gute Entwicklung.

Gerhard Krämer
Bürgermeister

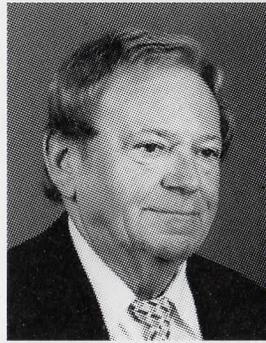
Grußwort Schifferverein

Seit der Siedlungsgeschichte sind die Nackenheimer eng dem Rhein verbunden. Carl Zuckmayer hat einmal geschrieben (gekürzte Anmerkung), „An einem Strom geboren zu sein, bedeutet etwas Besonderes“.

Mit dem Aufkommen der Personen- und Güterbeförderung auf dem Rhein, strebten viele Bürger in den neuen Berufszweig. Besonders zu erwähnen, die legendären Leinreiter, die das Marktschiff oder andere Boote stromaufwärts zogen. Später, als die Dampfschiffahrt aufkam, wurden viele Nackenheimer wie das Festbuch beweist, Fahrensleute auf dem Strom.

Sicherlich wäre ein Stück Dorfgeschichte in Vergessenheit geraten, wenn nicht 1952 der Schifferverein seine Gründung gefunden hätte.

Das 50-jährige Vereinsjubiläum des „Nackenheimer Schiffervereins“ 1952 brachte den Anlass, intensiv über diesen Berufsstand zu recherchieren.



Dieses Festbuch ergänzt die Dorfgeschichte und bleibt ein fundamentiertes Dokument für die kommenden Generationen. Dem Schifferverein wünschen alle Vereine und Verbände im „Nackenheimer Vereinsring“ weiterhin viel Erfolg, um bei kulturellen Ereignissen auf den einst blühenden Berufsstand aufmerksam zu machen.

Werner Baum
Vereinsringvorsitzender

Nackenheim, den 02. August 2002



Grußwort

In Nackenheim haben viele Schifferfamilien ihre Heimat gefunden. Vor 50 Jahren haben sich Individualisten zusammen geschlossen, um den Nackeneimer Schifferverein zu gründen. Ziel und Zweck war es die Traditionen der Schiffer weiter leben zu lassen.

Schon früh entwickelte sich eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Schifferverein und dem Heimat- und Verkehrsverein. Der frühere 1. Vorsitzende des Schiffervereins, Herr Heinrich Schneider, war zugleich Mitglied des erweiterten Vorstandes des Heimat- und Verkehrsvereins. Aus diesen gemeinsamen Aktivitäten wurde als Zeichen ein Schiffermast am Rhein errichtet. Bedingt durch den Ausbau der B9 konnte der ursprüngliche Standplatz an der Krippe nicht mehr beibehalten werden. Es wurde gegenüber der Nepomuk-Statue neu errichtet. Der Schiffermast wird heute noch bei vielen Festlichkeiten beflaggt.

Ich wünsche dem Schifferverein Nackenheim weiterhin alles Gute und Gottes Segen.

Siegbert Weber

1. Vorsitzender des Heimat- und Verkehrsvereins
Nackenheim

Grußwort

Der Nackenheimer Schifferverein hat es sich seit seiner Gründung im Jahre 1952 zu Aufgabe gemacht, die lange Tradition des Schifferstandes in der Gemeinde fortzuführen.

Als sichtbares Zeichen der Schiffertradition steht der Schiffermast am Rheinufer. Erstmals 1951/52 von pensionierten Kapitänen und Schiffsführern auf der großen Steinkrippe oberhalb des Saalbaus "Zum Schiff" errichtet, musste er 1971 dem Bau der Umgehungsstraße weichen.

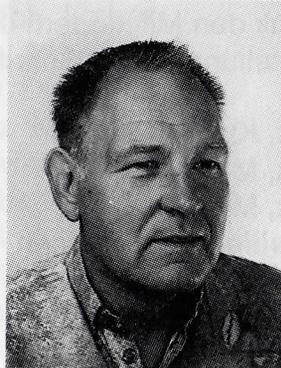
1981 wurde er an der Einmündung der Fischergasse in die Rheinstraße wieder aufgebaut.

Der Schiffermast grüßt nicht nur die Vorbeifahrenden, sondern wird auch bei allen Festveranstaltungen mit Wimpeln und Reedereifahren geflaggt.

Unser 50-jähriges Jubiläum ist ein willkommener Anlass über die Entstehung und Entwicklung unseres Vereines sowie die Traditionsverbundenheit der Gemeinde mit dem Schifferberuf zu berichten.

In der Hoffnung, dass der Nackenheimer Schifferverein noch lange seine traditionsreiche Arbeit fortsetzen kann, grüße ich alle mit dem Schiffergruß

"In Gottes Namen"



Lothar Ullrich
(Lothar Ullrich, Vorsitzender)

EHRENAUSSCHUSS

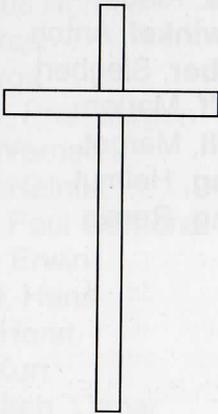
Dank den Mitgliedern und Freunden, die uns bei der Erstellung dieser Schrift unterstützten.

Ark, Klaus Norbert
Ark, Marcel
Ark, Margit
Basiliee, Prof. Jürgen
Baum, Werner
Becker, Helmut
Becker, Paul Gerhard
Bender, Erwin
Bernard, Hans
Beutel, Horst
Brech, Kurt
Diefenbach, Otmar
Dittbeiner, Vivian
Dörrschuck, Lothar
Dumont, Bernie
Eimer, Berthold
Eimer, Magda
Fastnacht, Hans Peter
Fell, Annemarie
Fell, Anton
Fell, Magret
Friederich, Irma
Fuchs, Angela
Fuchs, Bernd
Fuchs, Hans
Fuchs, Karl
Fuchs, Renate
Genß, Horst
Hannappel, Hildegund
Hansmann, Annemarie
Heckelsmüller, Christof
Heckelsmüller, Herbert

Heckelsmüller, Wilhelm
Heckens, Manfred
Heiner, Joachim
Höly, Ludwig
Horn, Magret
Horn, Rainer
Humpert, Reinhard
Junker, Annemarie
Junker, Heribert
Just, Michael
Kamp, Paul Josef
Kerz, Eugenie
Kerz, Hans
Kimmes, Elisabeth
Kimmes, Franz
Kimmes, Olaf
Kistingner, Berti
Kistingner, Renate
Kraus, Bardo
Krebs, Thomas
Kuhn, Ursula
Lang, Bernhold
Lang, Fritz Eckard
Lang, Lucia
Lang, Tatjana
Lipp, Edgar
Lorch, Günter
Ludwig, Heinz
Marbe-Sans, Annedore
Mork, Günter
Ollig, Günter
Petry, Dieter

Petry, Gisela
Petry, Hannelore
Petry, Reinhard
Sander, Karl
Sans, Gregor
Sans, Hermann Josef
Sans, Jakob
Sans, Otto
Sans, Otto Wilhelm
Sans, Paul Josef
Sans, Reinhold
Schmidt, Elisabeth
Schmitt, Werner
Schneider, Heinz
Schneider, Thomas
Schulz, Susanne
Schwitalla, Winfried
Siegmund, Hilde
Siegmund, Karl
Siegmund, Karl-Heinz
Stallmann, Arnold

Tegenkamp, Bernhard
Ullrich, Inge
Ullrich, Lothar
Vey, Anneliese
Vey, Dieter
Volz, Klaus
Vowinkel, Anton
Weber, Siegbert
Wolf, Marion
Wöll, Margot
Zang, Helmut
Zang, Remia



Wir gedenken unserer Toten
Ihre Treue soll uns Vorbild sein

Nackensteiner Schifferverein 1952

Kleine Chronik

Nackenheimer Schifferverein 1952

August 2002, Günter Ollig

Diese kleine Chronik ist der Versuch Erinnerungen festzuhalten, die mit den Jahren verschwimmen, undeutlich werden, schließlich ganz in Vergessenheit geraten und für die Nachwelt verloren gehen. Aus dieser Erkenntnis entstand die vorliegende kleine Broschüre. Sie stützt sich auf Protokolle und Niederschriften aus den Vereinsakten, sowie Presseberichten über den Nackenheimer Schifferverein in den letzten 50 Jahren. Wer sie durchblättert, betrachtet und liest, wird sich zurück-erinnern oder von vergangenen Geschehnisse der Gemeinde am Rhein erfahren.

Erstmals im 17. Jahrhundert sind Nackenheimer Einwohner als Schiffer nachweisbar. Insgesamt werden in den Kirchenbücher 18 Schiffer genannt, die aus den Familien Junker, Wucher, Schneider, Görlich, Cratz, Klein, Schiffler, Steinmetz stammen. Um 1780 werden in der Gemeinde 6 Schiffer, 1 Fährmann, 7 Fischer und 5 Rheinmüller gezählt.

Zwischen 1799 u. 1880 verzeichnen die Nackenheimer Kirchenbücher 65 Personen, die als ausübenden Beruf "Schiffer" angegeben haben. Unter der Berufangabe „Fischer“, sind 18 Personen eingetragen. Neben den bereits vorher erwähnten Familiennamen erscheinen in dieser Zeit die Namen Bastian und Eimer.

Mit den Jahren hat der Berufsstand der Schiffer einen Zuwachs zu verzeichnen. Vor dem 2. Weltkrieg, um 1939, sind in Nackenheim mehr als 70 Schifferfamilien bekannt. Dazu gehören die Namen Bastian, Balbach, Fell, Fuchs, Junker, Meng, Schneider, Siegmund, Winschermann, Wucher, um nur einige aufzuzählen.

Heute verdienen nur noch wenige Nackenheimer ihren Lebensunterhalt auf dem Rhein. Der Strukturwandel von der Dampf- zur Motorschifffahrt und Schubformationen hat nach dem 2. Weltkrieg den aktiven Schifferstand rückläufig werden lassen.

Viele der "Schiffigen", wie die alten Kapitäne und Schiffer mundartlich bezeichnet wurden, waren aus Altersgründen im Ruhestand und Nachwuchs gab es immer weniger. Die unregelmäßige Arbeitszeit, kaum freie Wochenenden, Sonn- und Feiertagsarbeit, dazu oft die Trennung von der Familie, wenn die Kinder schulpflichtig waren, hatten viele Schiffer veranlasst, eine Arbeit an Land zu suchen.

Dennoch war die lange Tradition dieses Berufszweiges in Nackenheim Anlass, auch hier einen Schiffermast aufzustellen und 1952 eine Schiffervereinigung ins Leben zu rufen.



Schiffermast

v.l.n.r.: Adam Bastian, Wilhelm Siegmund,, Philipp Balbach, Paul Hiebler, Georg Kesselheim, Konrad Junker, Karl Grisheimer.

Schiffergilden und Schiffervereine hat es zu allen Zeiten gegeben. Sie haben über Ehre und Ansehen des Berufstandes gewacht. In Nackenheim entstand relativ spät eine Schiffervereinigung.

Anlass zur Gründung war eine Anregung von Lehrer Werner Lang aus Nackenheim, der auch einen Namen vorgeschlagen hatte, nämlich "Nepomuk Schifferverein". Die Idee wurde vom damaligen Bürgermeister Paul Lenz und dem Vorsitzenden des Heimat- und Verkehrsvereins Karl Schnabel aufgegriffen und mit dem Bau eines Schiffermastes in die Tat umgesetzt.

Pensionierte Fahrensleute, meist Kapitäne und Schiffsführer, hatten an der Errichtung des Mastes gearbeitet, ihre Erfahrungen im spleißen und knoten eingebracht und für die Beschaffung des Materials gesorgt.

Für die chronologische Darstellung des verhältnismäßig kurzen Zeitraumes seit der Gründung des Nackenheimer Schiffervereines musste aus Platzgründen eine Auswahl getroffen werden, doch wurde versucht die wichtigsten Ereignisse in Wort und Bild festzuhalten

Die Gründung am 5. August 1952

Der Nackenheimer Schifferverein wurde am 5. August 1952, im Gasthaus "Zum Schiff" gegründet. Zur Gründungsversammlung hatte der Vorsitzende des Heimat und Verkehrsverein, Karl Schnabel, alle Schifffahrtstreibenden und die mit der Schifffahrt verbundenen Angestellten eingeladen. Der Schifferverein sollte eine Untergruppe des Heimat und Verkehrsverein werden. Aber damit waren die anwesenden Schiffer, unter denen sich auch zwei Frau befanden, nicht einverstanden.

Der Schifferverein sollte nach ihrer Auffassung ein selbständiger Verein sein, der in erster Linie die Belange der Schiffer und ihres Berufes vertritt. Dazu gehörte nach Auffassung der Schiffer ein eigenständiger Vorstand und eine eigene Satzung. Um dies zu demonstrieren wählten die anwesenden Schiffer durch Akklamation zunächst Herrn Heinrich Schneider, Kapitän i.R., zum Vorsitzenden und Herrn Adam Bastian, Schiffsbesitzer, zum Schriftführer. Beide nahmen das Amt an und führten die Versammlung weiter.

So wurde u.a. beschlossen, zur Einweihung des Schiffermastes Brudervereine einzuladen und Schriftführer Adam Bastian mit der Ausarbeitung einer eigenen Satzung für den neu gegründeten Schifferverein beauftragt. Nach der in den Akten vorliegenden Anwesenheitsliste waren bei der Gründungsversammlung folgende Personen anwesend:

Johann Seipel,
Paul Wucher,
Wilhelm Siegmund
Jakob Junker
Karl Griesheimer
Heinrich Schneider
Adam Bastian
Christoph Schneider
Georg Kesselheim
Frau Kesselheim

Frau Karl Siegmund
Philipp Schneider
Heinz Schneider
Karl Siegmund
Philipp Jakob Schneider
Paul Lenz
Alfons Hannappel
Werner Lang

Generalversammlung am 25.Oktober 1952. Ergänzungswahl des Vorstandes. Beschluss einer Satzung

Zur konstituierenden Versammlung hatten der am 5. August 1952 gewählte Vorsitzende, Kapitän a.D. Heinrich Schneider und der ebenfalls bereits gewählte Schriftführer Adam Bastian eingeladen. Die mit der Einladung versandte Tagesordnung sah den Bericht über die Gründungsversammlung am 5. August 1952, sowie die Ergänzungswahl des Vorstandes, die Beschlussfassung über die Vereinsatzung und einen Bericht über die Einweihung des Schiffermastes am 31.August 1952 vor.

Dem ersten Vorstand des Nackenheimer Schifferverein gehörten an:

1 Vorsitzender	Heinrich Schneider , Kapitän a. D.
2 Vorsitzender	Karl Siegmund , Kapitän
Schriftführer	Adam Bastian, Schiffsbesitzer
Kassierer	Christopf Schneider, Schiffsführer a.D.
Beisitzer	Jakob Junker, Schiffsbauer
Beisitzer	Philipp Schneider , Fährmann
Vereinsdiener	Jean Bastian , Kapitän a. D.
Kassenprüfer	Georg Kesselheim, Schiffsinspektor
Kassenprüfer	Wilhelm Siegmund, Schiffsführer a.D.

Die Satzung.

Die am 25. Oktober 1952 von den Mitgliedern beschlossene Satzung gilt unverändert noch heute. Danach führt der Verein den Namen "Nackenheimer Schifferverein 1952" und hat seinen Sitz in Nackenheim am Rhein.

Laut der Satzung wurde der Verein mit dem Zweck gegründet, die Geselligkeit und die Verbundenheit zwischen allen Ständen der Schifffahrt zu pflegen.

Die Amtszeit des Vorstandes wurde auf drei Jahre festgelegt. Wiederwahl ist möglich.

Auf einen Eintrag in das Vereinsregister wurde verzichtet.

Der erste Schiffermast. Einweihung am 31. August 1952

Nur wenige Wochen nach der Gründung des Schiffervereins wurde am Sonntag, 31. August 1952 der Schiffermast eingeweiht. Zur Einweihungsfeier hatten Gemeinde und Heimat u. Verkehrsverein eingeladen.

Die Weihe nahm Schiffspater Guido von Mannheim vor. Zur Gestaltung der Feier hatte der Gesangverein Cäcilia mit Chorvorträgen beigetragen.

Mit dem Aufbau des Mastes war auf Initiative der Gemeinde und des Heimat u. Verkehrsverein unter Mithilfe einiger Schiffer bereits 1951 begonnen worden. Der Mast und Zubehör wie Takelung, Seile u.s.w. war von Schiffern gestiftet worden.

Besonders die Schifferfamilie Fell hatte dazu viel beigetragen. Standort des ersten Schiffermastes war die große Steinkrippe oberhalb der Einmündung des Mahlweges, heute Straße "Im Gehren", in die Rheinstraße. Da der Bau auf einer vorstehenden Rheinkrippe und somit auf Gelände der Wasserbauverwaltung erfolgte, musste von der Gemeinde eine wasserpolizeiliche Genehmigung eingeholt und ein Nutzungsvertrag mit dem Wasser und Schifffahrtsamt Mainz abgeschlossen werden. Mit Nutzungsvertrag Nr. 22/1952 wurde eine jährliche Zahlung von 20.-DM festgesetzt. Die sonstigen anfallenden Kosten betragen 6.249.-DM. Sie wurden von der Gemeinde getragen. Mastarbeiten und Takelung waren von pensionierten Kapitänen und Schiffsführern kostenlos übernommen worden. Bürgermeister Paul Lenz ging bei seiner Festansprache anlässlich der Einweihung ausdrücklich auf die Mitarbeit der Schiffer ein. Sein Lob galt besonders den beiden Altkapitänen Heinrich Schneider aus Nackenheim und Wilhelm Weber aus Köln.

Der Schiffermast wurde dem neugegründeten Schifferverein zu Pflege übergeben. Wie aus den Vereinsakten zu entnehmen, waren die Eigentumsverhältnisse eine Zeitlang Streitpunkt zwischen dem Schifferverein und der Gemeinde. Letzten Endes kam es zur Einigung. Der Mast blieb Eigentum der Gemeinde, der Schifferverein war für die Instandhaltung, Pflege und Beflaggung verantwortlich. So ist es bis heute geblieben.

Jahreshauptversammlung am 20.März 1954

***Wahl eines neuen Vorsitzenden**

***Festlegung der Beflaggung des Schiffermastes**

Wie er bereits vorher angekündigt hatte, legte Altkapitän Heinrich Schneider bei der Jahreshauptversammlung den Vorsitz des Nackenheimer Schifferverein nieder und bat einen neuen Vorsitzenden zu wählen. Wie er selbst ausführte, fühle er sich mit 83 Jahren zu alt für das Amt und gesundheitlich nicht mehr in der Lage den Verein zu führen.

An seine Stelle wurde von den Mitgliedern

Schiffsinspektor Georg Kesselheim

zum neuen 1. Vorsitzenden gewählt.

Die Nachfolge des verstorbenen Vereinsdiener Kapitän i. R.

Jean Bastian trat Schiffsführer i.R. Wilhelm Siegmund an.

Weitere personellen Veränderungen des Vorstandsriege gab es nicht.

Zur Diskussion stand außerdem die Beflaggung des Schiffermastes .

Von der Versammlung wurden folgend Tage festgelegt an denen der Mast künftig beflaggt werden sollte:

1. An sämtlichen Hauptfeiertagen, wie Ostern, Pfingsten und Weihnachten.
2. An Jubiläumstagen der Ortsvereine.
3. An silbernen und goldenen Jubiläen der Vereinsmitglieder.
4. Bei größeren staatlichen und örtlichen Veranstaltungen.
5. An Weißer Sonntag, Fronleichnam, Christi Himmelfahrt soll eine Flagge gesetzt werden.
6. An Karfreitag wird halbstock geflaggt.

Die Versammlung beschließt den zurückgetreten Vorsitzenden Altkapitän Heinrich Schneider zum Ehrenvorsitzenden zu ernennen.

Jahreshauptversammlung am 19. Mai 1956 Neuwahl des Vorstandes

Die Jahreshauptversammlung am 19. Mai 1956 im Gasthaus "Stadt Mainz" (Schwibinger) war verbunden mit der satzungsmäßigen Neuwahl des Vorstandes. Erstmals wurde auch ein für die Beflagung des Schiffermastes verantwortlicher Flaggenwart gewählt.

Dem neu gewählten Vorstand gehörten an:

1. Vorsitzender	Valentin Genß	Strommeister
2. Vorsitzender	Karl Siegmund	Kapitän
Kassierer	Christoph Schneider	Schiffsführer
Schriftführer	Hans Fassnacht	
Beisitzer	Philipp Schneider	
Beisitzer	Georg Kesselheim	
Flaggenwart	Franz Josef Bernard	
Vereinsdiener	Wilhelm Siegmund	
Kassenprüfer	Philipp Balbach	
Kassenprüfer	Wilhelm Siegmund	

Fahnenweihe und Rheinschiffertag am 9. 10. und 11. August 1958 im Festzelt am Rhein

Ein erster Höhepunkt im noch jungen Vereinsleben der Nackenheimer Schiffer war die Fahnenweihe verbunden mit der Ausrichtung des Rheinschiffertages 1958.

Zu den Veranstaltungen konnte Vorsitzender Valentin Genß, Abordnungen der Brudervereine von Rhein, Main, Neckar und Mosel begrüßen. Da die Aufnahmekapazität des größten örtlichen Festsaales, des Saalbaus "Zum Schiff" für die vielen Gäste zu klein war, wurde ein Festzelt angemietet und am Rheinufer, in

der Nähe des Saalbaus, aufgeschlagen. Die kirchliche Weihe der Fahne wurde am Samstag durch den Generalpräsidenten des Sankt Nikolaus Schifferverbandes, Geistlicher Rat Johannes Maron von Frankfurt, vorgenommen.

Erster Fähnrich des Schiffervereines war Horst Genß, Beifähnliche Herbert Friedrich und Lothar Ullrich, der heutige 1. Vorsitzende des Vereins.

Die Fahne aus cremefarbenen Diagonalseidenstoff zeigt im Mittelstück auf der einen Seite das Wappen von Nackenheim, sowie einen Anker und ein Steuerrad in kunstvoller Stickerei; darum die Schrift: "Trennung ist unser Los – Wiedersehen unsere Hoffnung". Die andere Seite in hellblauen Fahnensamt zeigt im Mittelstück, ebenfalls in Kunststickerei, einen Motorschlepper vor dem Hintergrund der Nackenheimer Landschaft mit der Schrift "Nackenheimer Schifferverein 1952". In den vier Ecken der Fahne sind Weintrauben aufgestickt. Der Preis der Fahne betrug 1250.-DM.

Im Vordergrund des gleichzeitig stattfindenden Schiffertages stand in Nackenheim die Pflege der Kameradschaft und der Geselligkeit unter den Schiffen. Das Festprogramm anlässlich der Fahnenweihe ließ nicht viel Spielraum für andere fachliche Veranstaltungen. Schirmherr des dreitägigen Festes war der Nackenheimer Bürgermeister Richard Bauer.



Der Festverlauf sah folgende Veranstaltungen vor:

Samstag, 9. August 1958

18.00 Uhr Fahnenweihe in der St. Gereon Kirche und anschließende Totenehrung auf dem Friedhof.

20.00 Uhr Großer Bunter Abend im Festzelt mit anschließendem Tanz

Sonntag, 10. August 1958

07.30 Uhr Gemeinsamer Kirchgang

14.00 Uhr Festumzug

anschließend Ansprachen und Gratulationscour im Festzelt

20.00 Uhr Großer Schifferball im Festzelt

Montag, 11. August 1958

10.30 Uhr Fröhschoppen im Festzelt

14.00 Uhr Kinderbelustigung

20.00 Uhr Tanz und Ausklang im Festzelt

Während allen Festtagen fanden Inselrundfahrten mit den Landungsbooten der in Biebrich stationierten Pionieren der Bundeswehr statt.

Der Rheinschiffertag

(Vereinigung der Schiffer-Vereine am Rhein)

Zum besseren Verständnis und der Vollständigkeit der Berichterstattung, muss die Institution "Rheinschiffertag" erläutert werden. Der Initiator dieser Institution, der Vorsitzende des Niersteiner Schiffervereins "Einigkeit", Heinrich Lerch, beschreibt im September 1954 in einem Brief an den Nackenheimer Schifferverein Sinn und Zweck des Zusammenschlusses der Rheinschiffer-Vereine zum "Rheinschiffertag": "Es soll eine solidarische Verbindung entstehen, in der sich alle Vereine mit Rat und Tat gegenseitig unterstützen und Vereinsinteressen und Mitglieder pflegen und fördern."

Am 29. Mai 1955 kommt es in Kaub zur Gründung des "Rheinschiffertages", der sich am 22. April 1956 beim Delegiertentag in Bad Salzig eine Satzung gibt, deren erste drei Paragraphen den Hauptzweck der Vereinigung festhalten.

§ 1

Der Rheinschiffertag ist ein kollegialer Zusammenschluss der Schiffervereine am Rhein, wie er sich am 29. Mai 1955 in Kaub gebildet hat.

§ 2 „Ziel und Zweck des Rheinschiffertages“

1. Soziale Förderung aller Schiffstreibenden, insbesondere die Sorge für einen gesunden und fachmäßig heranzubildenden Nachwuchs, die Unterbringung der Kinder von Kollegen die sich am Fahren befinden.
2. Geschlossenes Eintreten für die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Schifferkinderheime und deren Einrichtung am Rhein.
3. Pflege der Kameradschaft und Geselligkeit.
4. Eintreten und Hilfsleistung bei Not und Gefahr auf dem Wasser.

§ 3 „Mitgliedschaft“

Dem Rheinschiffertag können als Mitglieder beitreten, alle Schiffer-Vereine am Rhein. Wünscht ein nicht am Rhein bestehender oder

sich noch gründen wollender Verein, eine Reederei oder eine Ver-einigung von Particuliere u.s.w., dem Rheinschiffertag beizutreten,

so ist schriftlicher Antrag an den Vorstand zu richten. Über die Aufnahme entscheidet der, der Antragstellung nächst-folgende ordentliche Delegiertentag.

In neun weiteren Paragraphen sind Regeln zur Führung des „Rheinschiffertages“ festgehalten.

Der § 8 bestimmt, dass mindestens einmal im Jahr eine Delegiertenversammlung stattfindet.

Rheinschiffertage in Nackenheim

Die Delegiertentagung, der "Rheinschiffertag" findet alljährlich im Wechsel bei einem der Dachorganisation angehörendem Schiffervereine statt. Aktuelle Probleme der Schifffahrt stehen im Vordergrund des Treffens. In der Praxis gesammelte Erfahrungen werden angesprochen und zur Diskussion gestellt. Rechtsfragen in der Schifffahrt, Arbeitszeitregelung, Personal- und Nachwuchsfragen, ärztliche Versorgung der Schiffer, Schulheime für Schifferkinder und vieles mehr, gehören dazu.

Der Nackenheimer Schifferverein hat bisher fünf Rheinschiffertage ausgerichtet.

Am 9 –11. August 1958 verbunden mit der Fahnenweihe,
am 12. Juni 1960,
am 04. Mai 1975,
am 14. u. 15. Mai 1977 verbunden mit dem 25. jährigen
Vereinsjubiläum und
am 03. Mai 1992

25jähriges Vereinsjubiläum am 14. und 15. Mai 1977 und Rheinschiffertag

Mit einem zweitägigen Fest, verbunden mit einer Delegiertenversammlung, feierte der Schifferverein sein 25jähriges Bestehen.

Höhepunkt des Jubiläum war ein bunter Abend im Saalbau „Zum Schiff“ und die Ehrung verdienter Mitglieder. Für 25jährige Vereinszugehörigkeit und somit Mitglieder der „Ersten Stunde“, zeichnete Vorsitzender Valentin Genß folgende Vereinsangehörige aus.

Philipp Balbach

Betty Bossmann

Karl Fell

Paul Fuchs

Hildegard Hannappel

Käthe Hiebler

Alfred Junker

Karl Sans

Elisabeth Schneider

Philipp Schneider

Karl Siegmund

Der neue Schiffermast

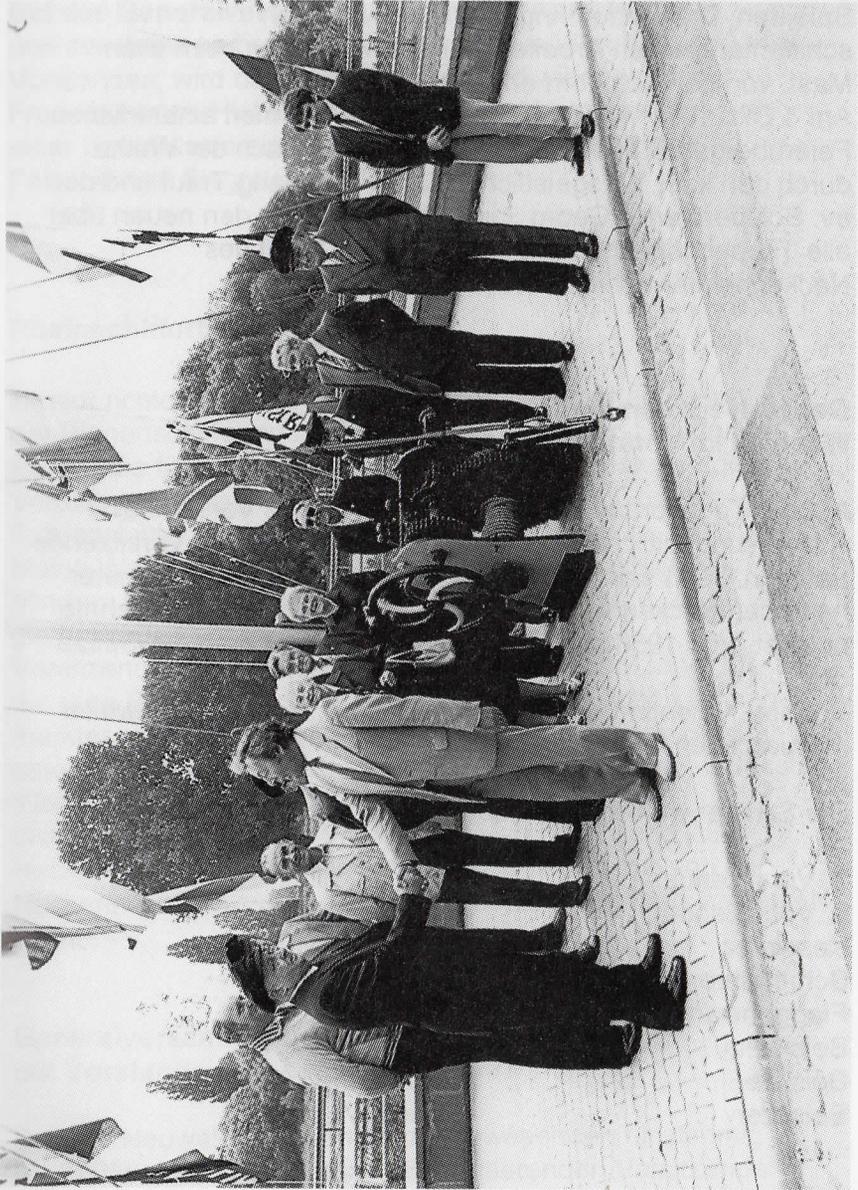
Zum Uferbild Nackenheims gehört seit 1952 der Schiffermast, als Wahrzeichen des Schifferstandes in der Gemeinde. Auf der großen Steinkrippe, oberhalb des Saalbaus "Zum Schiff", dort wo heute die Fußgängerbrücke über die Bundesstraße führt, stand er allerdings genau in der künftigen Trassenführung des Straßenneubau der Bundesstraße 9, die von dort aus in den Rhein gebaut wurde. Aus diesem Grund wurde der 16 Meter hohe Mast 1977 von den Schiffern abgerüstet.

Mit der Gemeinde, dem Straßenbauamt und dem Schifferverein wurde ein neuer Standort gesucht. Am 3. Juli 1978 empfiehlt der Bauausschuss der Gemeinde Nackenheim, nach Rücksprache mit dem Schifferverein, den Mast in der Mittelachse der verlängerten Fischergasse an der Rheinstraße wieder aufzustellen. Diesem Vorschlag stimmt der Gemeinderat zu.

Bis zur Neuaufrichtung mussten die Schiffer jedoch noch drei Jahre warten. Am 15. Dezember 1978 wurde zunächst die neue Ortsumgehungsstraße B9 für den Verkehr frei gegeben. Da das Straßenniveau auf drängen der Gemeinde im Ortsbereich aus optischen Gründen um 0.80 Meter abgesenkt war und die Straße hier nicht die Hochwasserschutzebene erreichte, musste auf dieser Strecke die alte Hochwasserschutzmauer erhalten bleiben. Der neue Standort des Schiffermastes wurde in die Hochwasserschutzmauer integriert.

Dazu war ein Sockelbau nötig, der erst 1980 errichtet wurde. Zwischenzeitlich hatten die Schiffer festgestellt, dass der alte Mast Materialmüdigkeit aufwies und teilweise erneuert werden musste. Der metallene Hauptmast war noch in Ordnung, aber Rahe, Gaffel und der obere Stock mussten ersetzt werden. Die Erneuerung des Mastes führte im Auftrag der Gemeinde und fachmännischer Mitarbeit der Schiffer die Nackenheimer Firma Helmut Kirch aus.

Die statischen Berechnungen und die Aufsicht bei der Errichtung des nunmehr 17.50 Meter hohen Mastes übernahm das Ing-Büro Prof.Paschen u. Partner, Mainz.



Bürgermeister Günter Ollig übergibt dem Schifferverein-
vorsitzenden Valentin Genß den neuen Schiffermast in
Obhut und Pflege.

Spleißen, Drähte aufbringen und alle anderen schiffsmännischen Arbeiten wurden, wie schon beim alten Mast, von den Schiffern erledigt.

Am 4. Okt. 1981 war es dann soweit. Im Rahmen einer kleinen Feierübergab Bürgermeister Günter Ollig, nach der Weihe durch den kath. Ortsgeistliche Pfarrer Wolfgang Traut und der ev. Schifferpfarrer Georg Jung aus Mannheim den neuen über alle Toppengeflaggten Mast wieder der Obhut des Nackenheimer Schifferverein.

Generalversammlung am 28. März 1982 Wechsel im Vorstand

Auf der Tagesordnung steht die Neuwahl des Vorstandes. Aus gesundheitlichen Gründen legt der langjährige Vorsitzende Valentin Genß sein Amt nieder. Der 74-jährige Strommeister hatte den Nackenheimer Schifferverein über zwei Jahrzehnte geleitet. Von 1956 bis 1982 stand er erfolgreich an der Spitze des

Vereins. Valentin Genß ist dennoch bereit im Vorstand weiter mitzuarbeiten.

Die Schiffer wählen folgenden neuen Vorstand

1. Vorsitzender	Lothar Ullrich
2. Vorsitzender	Valentin Genß
Kassierer	Alfred Junker
Schriftführer	Paul Schneider
Flaggenwart	Karl Fell
Beisitzer	Helmut Zang
Beisitzer	Katharine Hiebler
Beisitzer	Josef Vey

Die Schiffer dankten Valentin Genß für seine Arbeit. In Anerkennung seines Einsatzes für die Sache der Schiffer und des Schiffervereins wurde Valentin Genß zum Ehrenvorsitzenden benannt.

Bei der Generalversammlung am 21. April 1985

und der damit verbundenen satzungsgemäßen Neuwahl des Vorstandes, wird der bisherige Vorstand wieder gewählt . Frau Katharina Hiebler bisher Beisitzer übernimmt das Amt einer UnterkassiererIn. Zusätzliche Beisitzer werden Karl Fell und Karl Siegmund.

Rheinschiffertag am 3. Mai 1992

Erneut richtete der Schifferverein eine Delegiertentagung der Binnenschiffer aus. Diesmal den Deutschen Schiffertag. Es war die fünfte Tagung dieser Art, die seit bestehen des Vereins in Nackenheim statt fand. In größeren Gruppen waren Fahrensleute aus Basel, Speyer, Rhein-Dürkheim, Nierstein, Mainz-Weisenau, Bad Salzig, Boppard, Lahnstein, Köln, Minden, Haßmersheim, Eberbach und Hirschhorn zum Delegiertentreffen angereist.

Vorsitzender Lothar Ullrich dankt in seiner Begrüßung für die rege Beteiligung. Die Öffnung des europäischen Binnenmarktes und seine Auswirkungen für die deutschen Schiffer war eines der Probleme mit denen sich die Versammlung befasste. Während die Männer im Saalbau „ Zum Schiff“ heiß diskutierten, waren ihre Frauen von Vereinsmitglied Willi Heckelsmüller zu einer Weinprobe eingeladen ,die von der Nackenheimer Wein-prinzessin auf dem Rothenberg vorgestellt wurde.

Generalversammlung mit Vorstandswahl am 13. April 1997

Bei den Neuwahlen stimmten die Anwesenden einstimmig für die Wiederwahl des seit 1982 amtierenden Vorsitzenden Lothar Ullrich.

Weiterhin gehören dem neuen Vorstand an:

2 Vorsitzender	Helmut Zang
Schriftführerin	Remia Zang
Schatzmeister	Gerhard Terwedo
KassiererIn	Inge Ullrich

Mast u. Flaggenwart	Jakob Sans
Beisitzer	Karl Siegmund
	Toni Vowinkel
	Bernd Fuchs
	Berthold Eimer
Kassenprüfer	Willi Heckelmüller
	Franz Kimmes

Generalversammlung am 9. April 2000 mit Vorstandswahl und Beschluss über die Jubiläumsfeier

Bis zum Erscheinen dieser Chronik gab es keine Veränderungen in der Besetzung des Vorstandes.

Beim Neuwahltermin in der Generalversammlung am 9. April 2000 wurde der am 13. April 1997 gewählte Vorstand für weitere drei Jahre im Amt bestätigt.

Die Generalversammlung beschließt anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Vereins, 2002, zu einer akademischen Feier und einen Schiffsausflug einzuladen.

Generalversammlung am 10. März 2002

Mit dem Anschlagen der Schiffglocke und dem Reiseruf der Schiffer „In Gotte Namen“ läutete Kapitän a.D. Edgar Lipp bei der Eröffnung der Generalversammlung offiziell das Jubiläumsjahr des 1952 gegründeten Schiffervereins ein.

Das Vereinsleben soll in einer Chronik dokumentiert werden..

Strukturwandel in der Binnenschifffahrt. Schifferverein hält Tradition hoch.

Der Strukturwandel in der Binnenschifffahrt wird auch im Schifferverein sichtbar. War er anfänglich eine Vertretung der Fahrensleute, so ist er heute mehr ein Traditionsverein. Aber auch als Traditionsverein hat er durchaus seine Berechtigung.

Zum einen sind in seinen Reihen immer noch Mitglieder, die heute aus Alters- oder anderen Gründen nicht mehr fahren, aber mit dem Wasser und der Schifffahrt auf irgend eine Weise dennoch verbunden sind. Zum anderen sind es Kinder und Enkel von Kapitänen und Schiffsführern, die sich durch die

Überlieferung im Elternhaus mit der Schifferwelt verbunden fühlen.

Auf dieser Basis wird auch der Nackenheimer Schifferverein fortbestehen und seine Veranstaltungen mit dem Anschlag der Schiffsglocke und dem Reiseruf der Schiffer "In Gottes Namen" beginnen.

Vorstand im Jubiläumsjahr



v.l.n.r. Gerhard Terwedo, Helmut Zang, Remia Zang, Lothar Ullrich (1.Vors.), Inge Ullrich, Jakob Sans, Bernd Fuchs, Karl Siegmund, Toni Vowinkel.

Ehrenvorsitzende des Schifferverein

Heinrich Schneider Kapitän a.D.

20.04.1872 - 25.11.1958

Valentin Genß Strommeister

19.05.1907 - 11.03.1993

Ehrenmitglieder im Jubiläumsjahr

Kurt Brech

Annemarie Fell

Margarete Horn

Franz Kimmes

Otto Sans

Elisabeth Schmitt

Susanne Schulz

Hilde Siegmund

Karl Siegmund

Vorsitzende des Schiffervereins



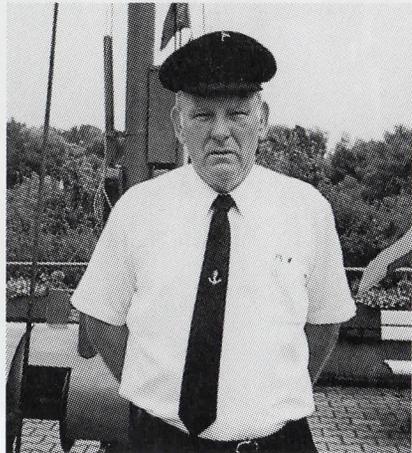
Kapitän Heinrich Schneider
Vorsitzender von 1952-1954



Georg Kesselheim
Vorsitzender von 1954-1956

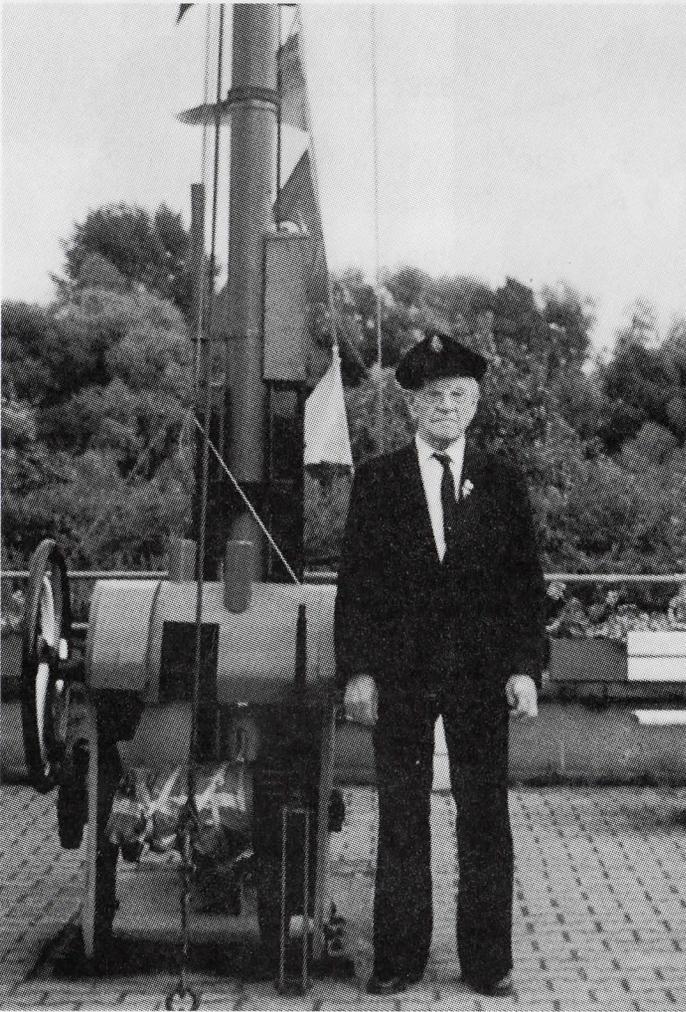


Valentin Genß
Vorsitzender von 1956-1982



Lothar Ullrich
Vorsitzender ab 1982

Ein Veteran des Schiffervereins



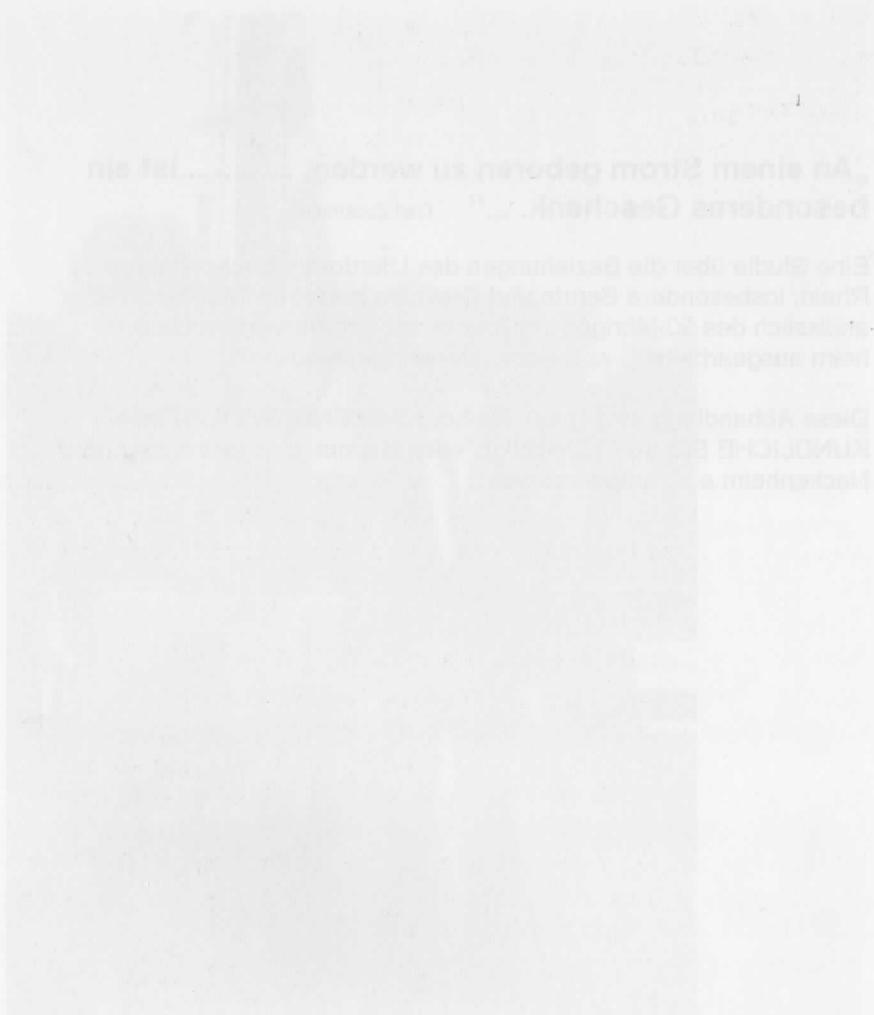
Kapitän a. D. Karl Siegmund. Mit 92 Jahren das älteste Mitglied des Nackenheimer Schiffervereins und immer noch aktiv. Mitgründer des Schiffervereins 1952 und von damals bis heute Vorstandsmitglied.

„An einem Strom geboren zu werden,ist ein besonderes Geschenk.“

„An einem Strom geboren zu werden,ist ein besonderes Geschenk. ...“ Carl Zuckmayer

Eine Studie über die Beziehungen des Uferdorfes Nackenheim zum Rhein, insbesondere Berufe und Gewerbe zwischen 1850 und 1950; anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des Schiffervereins Nackenheim ausgearbeitet. August 2002, Wilhelm Heckelsmüller

Diese Abhandlung wird in die Reihe „NACKENHEIMER HEIMATKUNDLICHE SCHRIFTENREIHE“ des Heimat- und Verkehrsvereins Nackenheim e.V. aufgenommen.



Kapitän a. D. Karl Siegmund. Mit 87 Jahren das älteste Mitglied des Neckarheimer Schiffervereins und immer noch aktive Mitglied des Schiffervereins 1952 und von damals bis heute Vorstandmitglied.

„An einem Strom geboren zu werden,ist ein besonderes Geschenk. ...“

so hoch ordnet Carl Zuckmayer die geographische Lage seiner Heimat am Rhein ein. Und er fährt fort, **„Es sind die Ströme, die die Länder tragen und die Erde im Gleichgewicht halten, da sie die Meere miteinander verbinden und die Kommunikation der Weltteile herstellen. .. ImStrome sein, heißt, in der Fülle des Lebens stehn.“** 1). Sicher darf Nackenheim als idyllisches Dorf am Rhein, eingezwängt zwischen die Hügel des „Fröhlichen Weinberg“ und am Rheinufer sich freier ausbreitend, diesen Rang in Anspruch nehmen. Der Nackenheimer Schifferverein hat es sich zu seiner Jubiläumsaufgabe gemacht, die direkte Beziehung des Dorfes zum Fluß zu untersuchen und das Leben am und auf dem Rhein über einen bestimmten Zeitraum zu dokumentieren. Die Arbeit will an die Bearbeitung jenes Themas durch Werner Lang in den Heften 10 und 12 NACKENHEIMER HEIMATKUNDLICHEN SCHRIFTENREIHE ergänzend anknüpfen.

Misst man nur die Zahl der Nackenheimer Schifferfamilien, so wird im Vergleich z. B. mit der Nachbargemeinde Nierstein als Schifferdorf die dortige Dichte sicher nicht erreicht, obwohl die Zahl der ermittelten Namen überrascht, und mancher Nackenheimer wird erstaunt feststellen, dass auch seine Familie in irgendeiner Weise einmal mit dem Rhein verbunden war. Die Besonderheit Nackenheims liegt in der Vielfalt und Vielzahl der von seinen Bewohnern ausgeübten, mit dem Strom verbundenen Berufe und der damit zusammenhängenden Gewerke und Gewerbe. So fehlt in der folgenden Aufstellung kaum ein Arbeitsgebiet, welches nicht am Nackenheimer Rheinufer oder in seiner Nähe ausgeübt wurde: **Rheinschiffer, die Fährschiffer, die Nächler, die Fischer,**

1) Carl Zuckmayer, „Als wär's ein Stück von mir“

**die Färcher, der Marktnachen, die Rheinmühlen,
die Leinreiter, die Inselbewirtschaftung
die Nachen- und Bootsbauer, die Ausladeplätze,
die Flößer und die Strommeisterei**

Ein Blick auf den Rheindamm (die heutige Rheinstraße) zur Zeit vor 1930 bestätigt dieses Bild und zeigt das Gefüge verschiedenster Gewerbe und Tätigkeiten, die mit dem Strom zusammen hängen und sich in dichter Folge am Rheinufer ausbreiteten. So wurden von den von 36 Häusern, die damals den Damm säumten, 27 Anwesen vom so genannten „Rhoiadel“¹⁾ bewohnt, unter dem sich neben anderem vier Schiffbauer, 11 Schifferfamilien, zwei Färcher, eine Sandbaggerei, eine gewerbliche Fischerei, zwei Sandgeschäfte an zwei verschiedenen Ausladeplätzen, zwei Fähr- und Ausflugsbootbetriebe und schließlich die Strommeisterei mit Bauhof und Werkstätte befanden. Die übrigen Schifferfamilien verteilten sich auf den angrenzenden Teil des Unterdorfes, welcher durch diese Berufsgruppe merklich geprägt war, eine gewisse Eigenständigkeit wahrte und sich dadurch vom oberen Weindorf unterschied.

Die Rheinschiffer

IN GOTTES NAMEN! — •• — •• — ••

laut dröhnte die Glocke am frühen Morgen auf „der Boot“²⁾, wenn sie die anhängenden Schleppschiffe zum Aufbruch rief. Der Kapitän³⁾ trat vor den Steuerstuhl, nahm die Mütze ab, die er achtungsvoll an die Brust hielt, seine Mannschaft und die Schiffsführer⁴⁾ der Schleppkähne mit ihren Mann-

- 1) hochdeutsch = „Rheinadel“, scherzhafte Bezeichnung für die Bewohner am Rheindamm
- 2) Mit **die Boot** bezeichnete man in der Schiffersprache den **Schlepper**, während der geschleppte Kahn die Bezeichnung **Schiff** trug.
- 3) Der Führer eines Schleppers oder eines selbst fahrenden Schiffes hieß **Kapitän**
- 4) Der Führer eines **Schleppschiffes** war der **Schiffsführer**. Im Laufe der Jahre erfuhren diese Berufsbezeichnungen verschiedene Änderungen. Hier werden die überlieferten und noch geläufigen Begriffe verwendet.
- 5) Kapitän Wilhelm Haffelder, Nierstein

schaften taten das gleiche. Nach altem Schifferbrauch sollten der Tag und die Reise dem Herrgott geweiht und empfohlen sein. Ein lange gefahrener Kapitän ⁵⁾ erinnert sich noch an die Sitte in seiner Jugend, als beim „Gottes-Namen-Läuten“ das folgende Gebet gesprochen wurde:

**Vater uns mit Deiner Gnad
mach' den Lauf des Stromes stark,
mach' den Sturm, die Wetter leis'
Gott beschütz' uns diese Reis'**

Diese „Frömmigkeit“ mag überraschen. Doch erklärt sie sich leicht aus dem gefahrvollen Alltag der Schifflleute. Wer sich noch an Schiffer der letzt vergangenen Jahrzehnte erinnert, hat sicher auch deren unverkennbares Berufsmal im Gedächtnis: Vielen fehlte an einer Hand oder beiden Händen ein oder mehrere Finger. Der Verfasser entsinnt sich an drei, der auf den folgenden Seiten aufgeführten Personen, welche Bein- und Armamputationen aus Berufsunfällen davon trugen. Nicht zu vergessen die tragischsten Geschehen, die sich in sieben Todesfällen „auf dem Wasser“ dokumentieren. Zählt man die ständige Gefahr von Havarien -immer ein existenzbedrohendes Ereignis- hinzu, versteht man die Gefährlichkeit des Berufes eines Rheinschiffers leichter und es wird verständlich, wenn er seine täglichen Sorgen, die ihm niemand abnehmen konnte, der „höchsten Instanz“ anvertraute.

Lange sind Geläut und Gebet verhallt. Die Schleppzüge sowie der größte Teil der Partikuliere mussten einem dichten Verkehr anders strukturierter Fahrzeuge weichen. Heute befördert ein einziger Schubverband das Transportgut eines ganzen Schleppverbandes von früher. Mächtige Containergebirge, deren Höhen präzise nach Wasserstand und Brückenhöhe dimensioniert sind, prägen das nüchterne Bild einer ständigen Bewegung, die sich kaum vom Verkehrsbetrieb einer Autobahn unterscheidet. Man kann der Schiffsromantik nachtrauern, und mancher Schwimmer von einst mag weh-

1) „zu Berg“ bedeutet stromaufwärts, stromabwärts fährt man „zu Tal“

mütig an waghalsige Bräuche zurück denken, als man vom Kisselwörth aus einen „Schlappen“ (Schleppschiff) anschwamm und, von der Strömung unterstützt, sich auf das Gangbord schwang. Vom Schiffmann nachgiebig geduldet, ging dann die Mitreise einige Kilometer „zu Berg“¹⁾, die dort wieder mit einem „Kebbert“ (Kopfsprung) in den Strom endete. Vergangenheit! Niemand kann die Entwicklung der Zeit aufhalten. Ein Phänomen macht allerdings nachdenklich, und damit sollen die Sorgen unserer Schiffeleute von heute nicht übergangen werden: Unter dem bunten Bild von Trikoloren, Holländischen, Belgischen und Schweizer Flaggen, inzwischen auch derer aus Luxemburg, Österreich und Polen, welche die Hecks der Schiffe kennzeichnend schmücken, ist das Schwarz-Rot-Gold mittlerweile eine Rarität, wenn nicht sogar ein exotischer Farbtupfer geworden. Und der Beobachter fragt sich, wo die Deutschen Schiffe geblieben sind. Ein Grund mag in der bereits beschriebenen, sich angewöhnten Bequemlichkeit gegenüber mühevollen Berufen liegen. Die Fachkreise dagegen nennen einen ruinösen Wettbewerb durch Konkurrenten aus den Nachbarländern als Hauptursache. Gleichwohl, mit jedem Schiff, welches nicht mehr auf dem Rhein fährt, ist eine nützliche Gelegenheit der Energieeinsparung und folglich des Umweltschutzes vergeben. Eine einfache Vergleichsrechnung macht deutlich: Würde man das Ladegut eines normalen Schubverbandes mit zwei Kähnen, das sind rund 5.000 t, auf die Straße verlagern, benötigte man 250 LKW's mit je 20 t Ladekapazität. Vielleicht regt der Gedanke an den Umweltschutz -viel be-redet, aber unbestritten lebensnotwendig- die Verantwortlichen in der Politik an, sich der **umweltfreundlichsten Verkehrsstraße**, dem Rhein wieder zu besinnen.

Die Nackenheimer Schifferfamilien

Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
Adler , Sebastian Fischergasse 8	Schiffsführer,	Schiffsinspektor	Fendel

Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
Anstatt, Franz	Schiffsführer	Philipp	Eigner
Asbeck, Peter Weinbergstraße 68	Kapitän	Raab-Karcher 24 und 29	Raab-Karcher
Balbach, Philipp Fischergasse	Kapitän		Raab-Karcher
Balbach, Martin (Schiffjes-Martin)	Schiffsführer später Restaurantschiff „Rheinlust“		Raab-Karcher Eigner
Balbach, Johann Im Gehren 34	Matrose		Wetzel, Peter
Bastian, Philipp Jahnstraße 11	Kapitän		Raab-Karcher
Bastian, Jakob Jahnstraße (Sohn von Bastian Philipp)	Heizer		
Bastian, Stephan, Langgasse	Kapitän	Stephan	Eigner
Bastian, Adam („Millionen Rat“, Sohn von Stephan Bastian)	Kapitän,	Stephan I, Alexander	Eigner
Bauer, Peter Joseph,. Rheinstraße (Großvater von Seppel Bauer, Birkenweg)	Kapitän	fuhr ein Passagierboot der „Holländer“ (Vorgänger der Köln-Düsseldorfer)	
Becker, „Kriggel“, Carl-Zuckmayer-Straße 12	Schiffsführer		
Bossmann, Heinrich	Maschinist Kapitän	Helene/Flora	Menz, Mz-Kastel
Bossmann, Hans	Kapitän	Helene/Flora	Menz, Mz-Kastel
Brustmann, Josef Fischergasse 14	Schiffsführer		
Dietz, Wendelin Wormserstraße 61	Kapitän	Raddampfer	Hansen-Neuerburg
Dilg, Hans Königsbergerstraße 14, früher Nierstein	Kapitän	Johannes später Proviantboot	Eigner

Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
Ebert, Peter Rheinstraße 64 Nutzer des Ausladeplatzes für das Sandgeschäft	Schiffsführer	Baggerschiff	Eigner Eigner
Eimer, Wilhelm (Kaiserl. Kriegsmarine) Mahlweg/Ecke Rheinstraße	Heizer,	Dampfboot, Phil. Schneider IV	(Liesebeth)
Engel, Jakob, sen. Rheinstraße	Kapitän	Ronsard	Straßburg
Engel, Jakob, jr. (Sohn von Engel, Jakob sen.)	Matrose,	im 2. Weltkrieg gefallen	
Fell, Adam Im Winkel (Stammvater der Fell-Familie)	Schiffsführer	Anna Gertrude	Eigner
Fell, Philipp sen (Sohn von Ad. Fell)	Schiffsführer	Ex Voto Sohn Ludwig im Bubenalter in der Schelde in Antwerpen ertrunken	Eigner
Fell, Phil. jr. (Sohn v.F. Phil. sen.)	Kapitän	Ulma	Eigner
Fell, Karl (Sohn v. F. Philipp sen.)	Schiffsführer	Ex Voto	Eigner
Fell, Karl, sen. Rheinstraße 70	Schiffsführer	Eva	Eigner
Fell, Hans, jr. (Sohn v. F. Karl sen.)	Schiffsführer	Eva	Eigner
Fell, Adam, jr. (Sohn von Ad. Fell sen)	Schiffsführer	Immaculata	Eigner
Fell, Anton (Sohn v. F. Adam jr.,) In den Hafewiesen 12	Schiffsführer	Immaculata	Eigner
Fell, Hubert (Sohn v. F. Adam, jr.)	Schiffsführer	Immaculata	Fell, Adam
Fell, Josef (Jupp) (Sohn v. F. Adam, jr.)	Schiffsführer	Immaculata	Fell, Adam
Fendel, Josef	Schiffsführer	Babette	Eigner
Fendel, Wilfried (Sohn von F. Josef)	Kapitän	Babette	Eigner

Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
Fink, Josef	Schiffsführer	Rosina	Eigner
Fischerkeller, Eugen Weinbergstraße 68	Heizer	Badenia	
Frank, Jakob Fischergasse 8	Kapitän	Badenia 17	Fendel
Fuchs, Paul, Fischergasse 4	Kapitän	Hoesch 2	Hoesch
Fuchs, Bernd (Sohn von Fuchs, Paul)	Kapitän	Schubschiff	Matth. Stinnes
Genß, Valentin Pommardstr. 12	Flößer,	später Strommeister in Nackenheim	
Görisch, Johann (?)			
Grass, Rheinstraße	Schiffsführer		Eigner
Griesheimer, Karl Rheinstraße 14	Matrose		
Hannappel, Alfons	Reeder	Stephan, Alexander, Adam Bastian, Hildegund, Zita insgesamt 18 Fahrzeuge	
Hiebler, Paul Fischergasse 29	Matrose		
Höhr, Jakob, Langasse 13	Kapitän		
Hubel, Karl-Heinz Carl-Zuckmayer-Platz	Kapitän zur See		
Jans, Ernst Im Winkel 8	Schiffsführer		
Junker, Konrad sen. Neugasse 23	Kapitän		Fendel
Junker, Konrad jr. (Sohn v. J. Konrad sen.)	Schiffsführer		Fendel
Junker, Alfred (Sohn v. J. Konrad sen.)	Schiffsführer	Neugasse, später Mannheim	Fendel
Junker, Heinz (Sohn v. J. Konrad sen.)	Schiffsführer		Fendel

Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
Kehl, Georg In den Haferwiesen	Kapitän	Schlepper Helga	Eigner
Kerz, Karl-Heinz	Kapitän	MS Johanna	Raab-Karcher
Kesselheim, Georg Rheinstraße 98	Schiffsführer,	-inspektor	Minthe
König, Urban Carl-Zuckmayer-Platz	Kapitän	Ceres	Eigner
König, Gustav (verh. mit Fee Sorg, verw. Sigling)	Kapitän	Ceres	Eigner
Lerch, Philipp Rheinstraße 36	Schiffskoch		Köln-Düsseldorfer
Lipp, Edgar sen	Kapitän	MS Eugenie	Eigner
Lipp, Edgar. jr. (Sohn von L. Edgar sen.)	Matrose	MS Eugenie	Lipp, Edgar sen.
Meng, Karl Wormserstraße	Kapitän	Badenia 4	Rhenus
Meng, Fritz (Sohn von Karl Meng.)	Kapitän		Unterwalden (Schweiz)
Meng, Richard Wormserstraße	Matrose	Wilhelmine	Adam Bastian
Muders, Karl Carl-Zuckmayer-Straße	Kapitän	Schleppschiff KD	später in der Direktion von Haniel
Nalbach, Peter Neugasse 15	Schiffsführer	Ex Voto	Eigner
Petry, Fischergasse 27			
Petry,..... Mahlweg 20			
Protz, Heinz Schifferweg 4, verh. mit Rore Reitz	Schiffsführer	Stromeyer 13	Stromeyer
Reineck, Wilhelm Im Gehren 28	Matrose	(später Postzusteller)	
Reitz, Friedel Schifferweg 4	Matrose		bei Schwager Schuster später auf See gefahren

Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
Sander, Karl Carl-Gunderoch-Platz	Kapitän	Karl	Eigner
Sans, Engelbert Rheinstraße	als Schiffsjunge in Duisburg ertrunken		
Sans, Paul IV, Drogerie	Kapitän	Richard	Eigner
Sans, Paul (Bruder von Betje Schaa, Vater von Else, Paul, Röschen und Otto Sans)	Kapitän	Gottvertrauen	Eigner
		Die „Gottvertrauen“ wurde nach dem 1. Weltkrieg in Straßburg beschlagnahmt und der Schiffer mit seiner Familie ausgewiesen. Er musste Straßburg sofort verlassen. Da Paul Sans nur noch der Nachen verblieb, war er gezwungen, im offenen Gefährt seine Frau mit den Kindern Else und Paul von Straßburg nach Nackenheim zu rudern.	
Sans, Peter Jahnstraße 1	Matrose	Immaculata	Fell, Adam
	später auf See gefahren		
Sattler, Peter, Jahnstraße 18	Schiffsführer	zwei Söhne im Bubenalter ertrunken	
Scheidel	Matrose auf See ertrunken		
Scheidel, Matthias	Schiffsführer		
Scheibel, Horst, Lörzweiler Straße	Matrose	Hedwig	chindline Hoechst
Schneider, Philipp IV Rheinstraße 38, (Urgroßvater des Verfassers). Phil. Schneider IV. war Sohn des 1789 geborenen Schiffers Pilipp Schneider, nach dessen Frau Elisabeth , geb. Herd die nachkommenden Generationen den Sippennamen Liesebeth “ tragen.	Kapitän, Dampfschlepper, Marktnachen	Eigner	
Schneider (Liesebeth, Bruder von Pilipp Schneider IV.)	Marktschiffer Kapitän	wanderte nach Amerika aus und wurde in Winona, Minnesota ansässig. Er fuhr auf dem Missisippi ein „river-shuffle-boat“	

Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
------	-------------	----------	----------------

Schneider, Pilipp I (Liesebeth, Sohn von Phil. IV)		Schiffsführer	Marktnachen
--	--	---------------	-------------

Schneider, Pilipp Jakob (Liesebeth, Sohn von Phil.)	Fährführer		Marktnachen, Fischerei
---	------------	--	------------------------

Schneider, Heinz (Liesebeth, Sohn von Phil. Jakob)	Fährführer	Fähre Nierstein-Kornsand	
--	------------	--------------------------	--

Schneider Heinrich „Ochsstoffel“, Kapitän, Badenia 21 Rhenus Stammvater der „Ochsstoffel“-Schiffer, Großvater des Vereinsvorsitzen den Lothar Ullrich, der Schriff. Regina Zang und dem Mitverfasser des Festbuches Günter Ollig. Als Sohn eines begüterten Bauern riss er von zuhause aus und heuerte an der Nordsee an, wo er 7 Jahre auf einem Segelschiff fuhr, um danach auf dem Rhein weiter zu fahren.

Schneider, Heinrich (Sohn von „Ochsstoffel“)	Schiffsjunge, mit 15 Jahren ertrunken		Badenia
--	---------------------------------------	--	---------

Schneider, Philipp (Sohn von Heinrich Schneider, „Ochsstoffel“), starb 1951 mangels ärztlicher Hilfe auf MS Mars in Düsseldorf-Reisholz, im selben Hafen, in dem sein Bruder Heinrich ertrunken war.	Kapitän	MS Mars	Rhenus
--	---------	---------	--------

Schneider, Christoph sen. Rheinstraße 100	Schiffsführer		
---	---------------	--	--

Schneider, Christoph jr. Rheinstraße, Sohn von Schneider Chr. sen.	Matrose	im 2. Weltkrieg gefallen	
--	---------	--------------------------	--

Schneider, Jakob Onkel von „Millionenrat“, Adam Bastian, Bruder seiner Mutter „Millionenbäwwelje“ (verheiratet mit Elisabeth Fell)	Kapitän	Schleppboote Pfeil, Fortuna	Eigner
--	---------	-----------------------------	--------

Schömb,	Direktor	Schiffahrtsdirektion	Mannheim
----------------------	----------	----------------------	----------

Schuster, Manfred Schifferweg 4, verh. mit Margret Reitz	Schiffsführer		
--	---------------	--	--

Schwitalla, Winfried Im Brühl	Matrose	Europa	Ackermann+Hahren
---	---------	--------	------------------

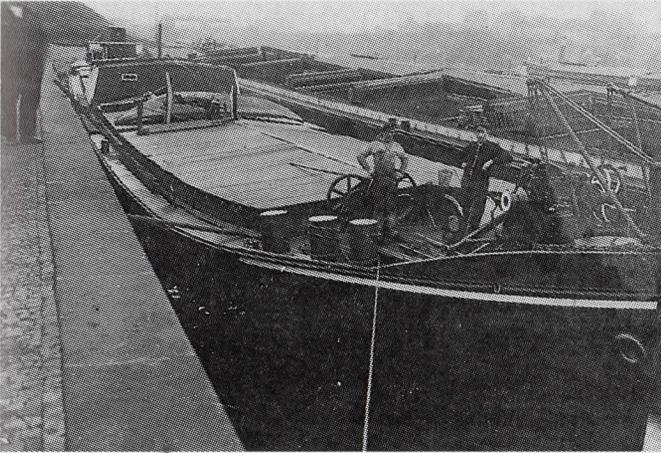
Seemann, Andreas Fischergasse 11	Vater von Elschen und Gertrud Seemann		
--	---------------------------------------	--	--

Seemann, Peter Prof.-Dr.-Pier-Straße	Matrose	Hoesch 2, MS Rotterdam	WTAG
--	---------	------------------------	------

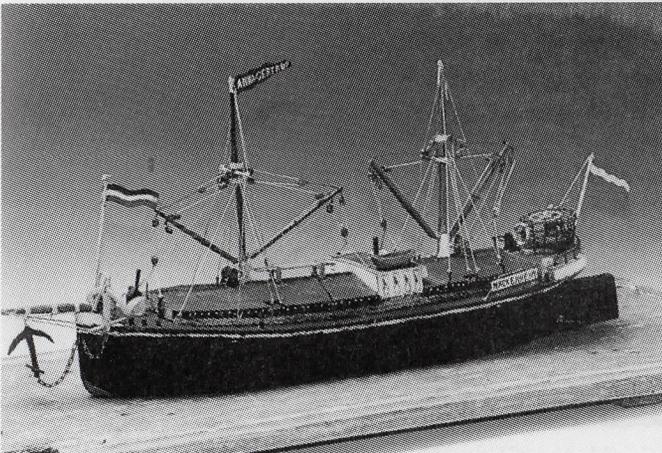
Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
Seibel, Johann, Mahlweg			
Siegmund, Wilhelm Im Winkel 15	Schiffsführer	Zixbelle	Franz. Reederei
Siegmund, Karl, (Sohn v. Siegmund, Wilhelm)	Kapitän		
Tommsen, Richard Mainzer Straße 48			
Ullrich, Hans Wormserstraße 65 (Vater d. 1. Vors. Lothar Ullrich und der Schriftführerin Regina Zang)	Matrose	„Johann Ullrich“	Johann Ullrich
Vey, Anneliese, Rheinstraße 100	Matrosin	bei ihrem Vater, Christoph Schneider	
Vohwinkel, Toni Neugasse 15	Schiffsführer	Bunkerboot	Rhein
Weber, Adam Fischergasse 14	Setzschiffer		
Weber, Fritz, (Sohn von Weber, Adam)	Matrose		
Wilinskie, Lörzweilerstr. 5			
Winschermann, Gerhard, Fischergasse 8	Kapitän		Winschermann/Fendel
Winschermann, Edgar (Sohn von Gerh. Winschermann)	Kapitän	Güterboot Badenia 17	Fendel
Winschermann, Gerd (Sohn von Gerh. Winschermann)	Matrose		Fendel
Wetzel, Peter Neugasse 20	Kapitän		
Wirt, Andreas Wormserstraße			
Wucher Jakob, Mahlweg 12	Schiffsführer		Riena

Name	Berufsstand	Fahrzeug	Firma/Reederei
Wucher, Simon , Lörzweiler Str. (Vater o. Onkel v. Fastnachts-Wucher MCC)	Kapitän		
Wucher, Karl , (Schwiegervater von Wendelin Dietz) Wormserstr 61	Kapitän	Schlepper Betzi	
Wucher, Paul , Weinbergstr. 68	Schiffsführer		
Wucher, Franz , Schillerstr. (Sohn von Wucher, Paul)			
Wucher, Peter III	Schiffsführer		
Zimmermann Cornelius Im Winkel 24	Kapitän	Rheintreue	Winschermann
Zimmermann, Willi („Serb“) (Bruder von Anna Kerz, Lörzweilerstr)	Schiffsführer	Herta	Rudolf Arnold

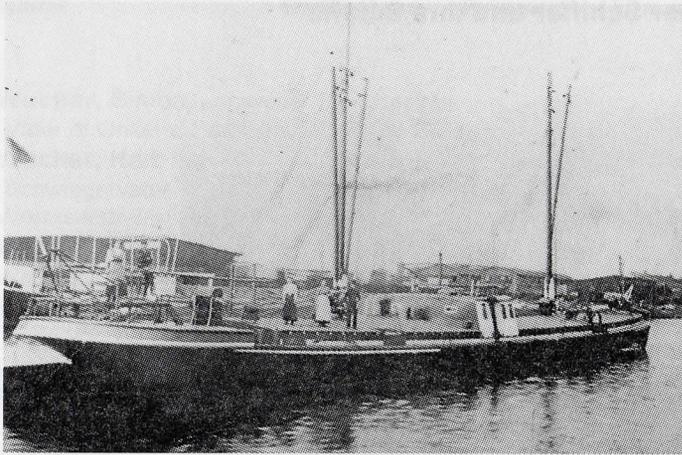
Nackenheimer Schiffer und ihre Schiffe



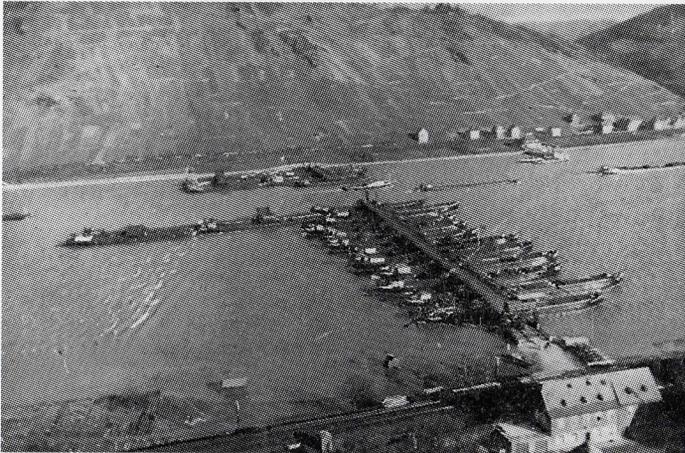
Schiff "Anna Gertrude", Eigner: Familie Karl Fell, Nackenheim
Im Vordergrund Schiffsführer Karl Fell und Matrose Otto Seebald. Die "Anna Gertrude" hat die Wohnung noch Mitschiffs.



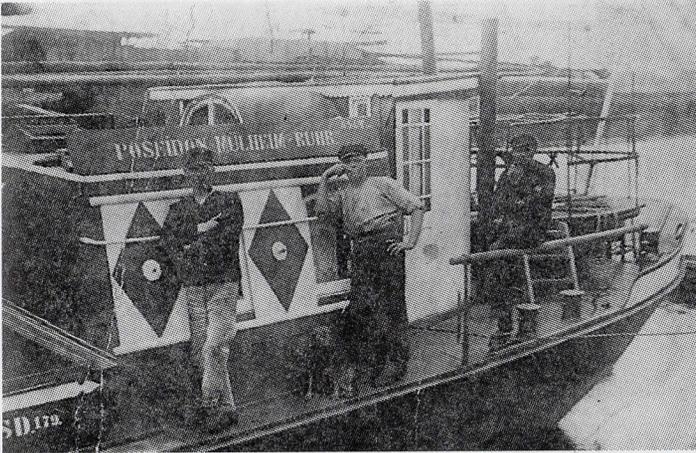
Modell der "Anna Gertrude". Das Modell zeigt die "Anna Gertrude" noch mit zwei Hebebäumen, die zum be- und entladen benutzt wurden.



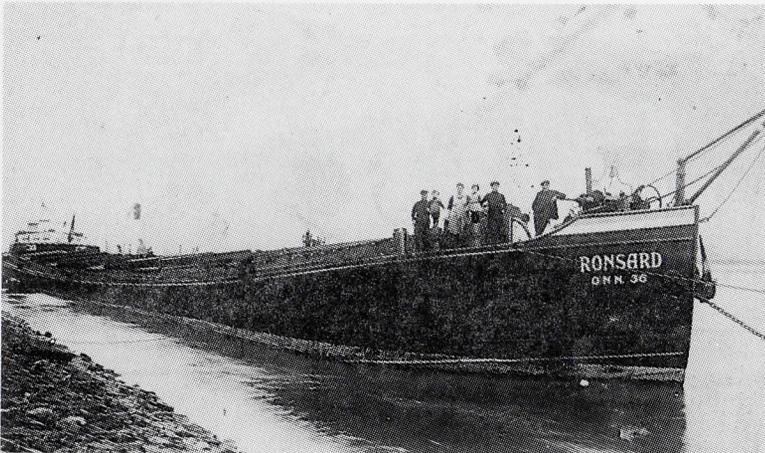
Schiff "Anna Gertrude" (1910) mit Ausladebäume, Eigentümer Familie Karl Fell, Nackenheim



Kriegsschiffsbrücke 1939 bei Niederheimbach. Die Schiffe wurden von der deutschen Wehrmacht zum Bau der Brücke vorübergehend beschlagnahmt. Erstes Schiff landseitig ist die "Eva Maria" der Familie Karl Fell.



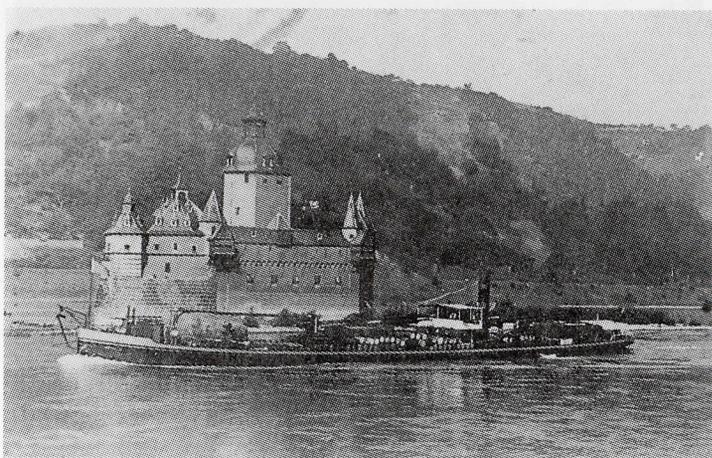
Schiff "Poseidon", sitzend: Schiffsführer Peter Asbeck,
Nackenheim.



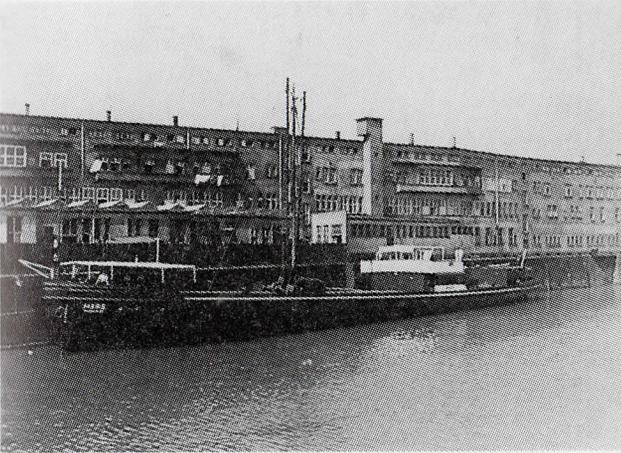
Schiff "Ronsard", Schiffsführer Jakob Engel, Nackenheim



Zwei-Schraubentransportdampfer "Karlsruhe IX", Kapitän Heinrich Schneider, Nackenheim.



Doppel-Schraubentransportdampfer "Badenia XXI", Kapitän Heinrich Schneider, Nackenheim.



Motortransportschiff "Mars", Kapitän Philipp Schneider,
Nackenheim



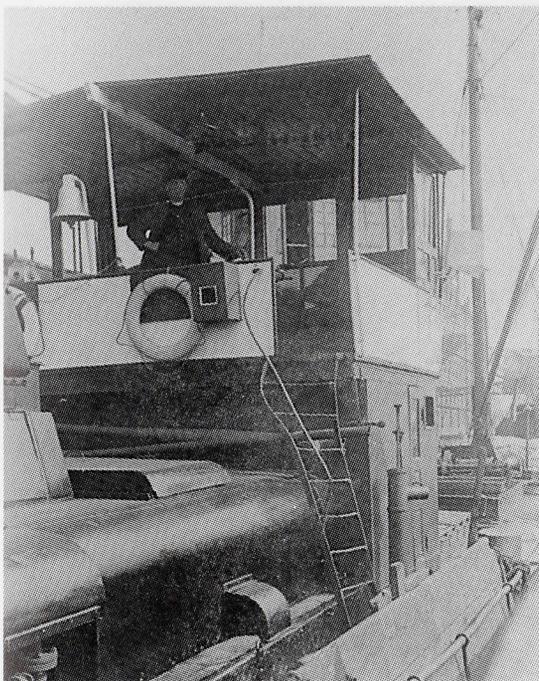
Kapitän Philipp Schneider, Nackenheim, mit Steuermann vor
der Wohnung, Motorschiff "Mars"



Dampfschiff "BadeniaXXI", Kapitän Heinrich Schneider, Nackenheim, nach Zusammenstoß mit Raddampfer im Nebel vor Oberwesel. Der Ankerraum wurde eingedrückt. Die Zwischenschotten schützen Lade- und Schiffsräume vor Wassereinbruch. Dadurch besteht keine Gefahr, dass das Schiff sinkt.



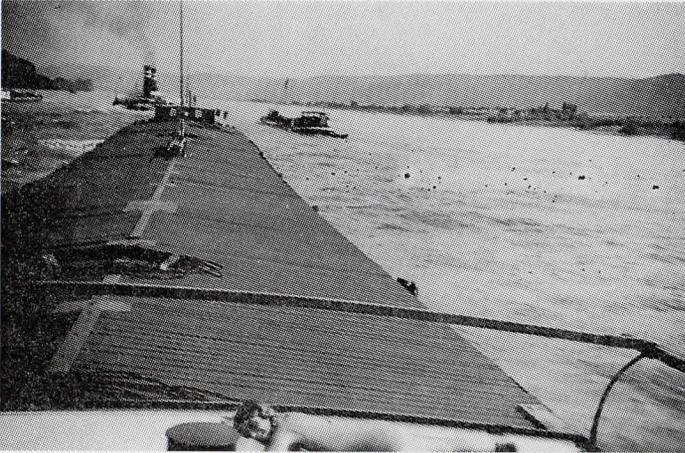
Besatzung Dampfschiff "Badenia XXI": Kapitän Heinrich Schneider mit Steuermann, Matrose, Maschinist und Heizer. Sitzend: Eugen Fischerkeller, Nackenheim.



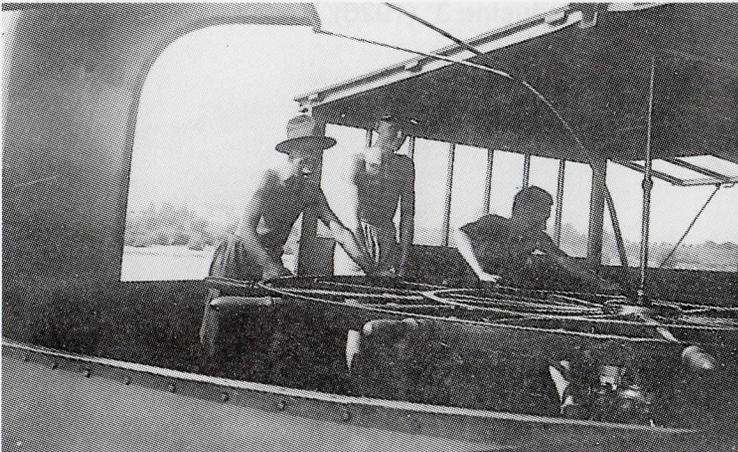
Dampftransportschiff "Industrie 3" (1926), Kapitän Philipp Schneider, Nackenheim



Schiffer an Bord. Vorne links am Ladebaum Jakob Bastian, Nackenheim (1919).



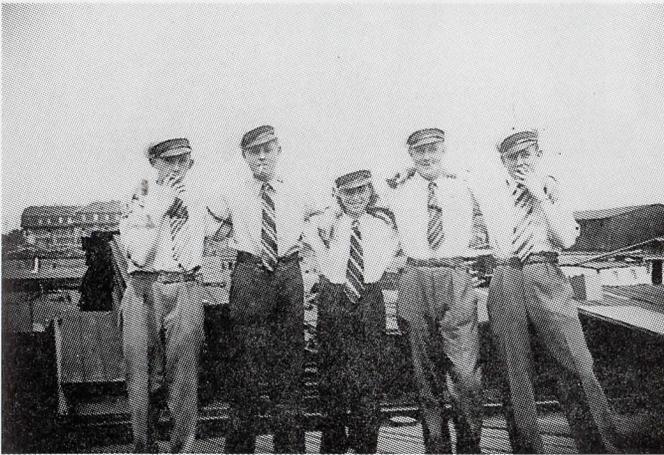
Schleppzug auf der Bergfahrt. Im Vordergrund eine Badenixe auf Schiff "Raabkarcher 28"



Für die Arbeit am Steuer der Schleppschiffe war Muskelkraft nötig. Die Haspel (liegendes großes Steuerrad) musste von mehreren Personen bewegt werden. Im Vordergrund Christoph Schneider Jr. 1938 auf "Raabkarcher 28".

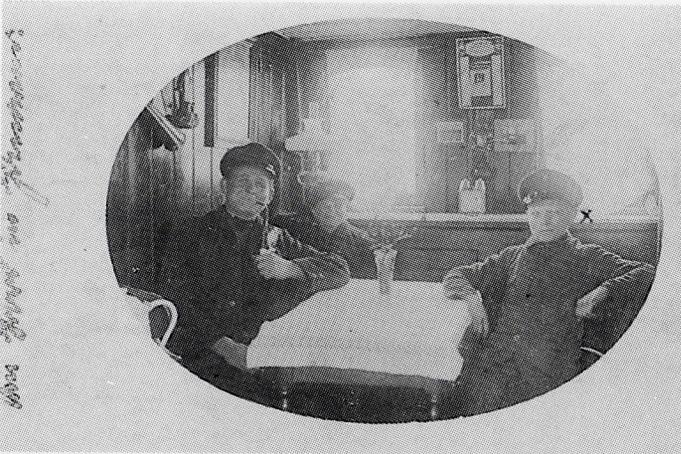


Schiff "H. Paul Disch 16", rechts mit Schiffermütze Schiffsführer Philipp Balbach, Nackenheim (1921). Im Vordergrund sein damaliger Matrose Christoph Schneider, Nackenheim, und Frau Elisabeth.



Man trifft sich unterwegs!
Eine Matrosin und vier Matrosen aus Nackenheim treffen sich 1939 bei einem Werftaufenthalte ihrer Schiffe in Duisburg.
v.l.n.r.: Philipp Fell, Andreas Wirth, Anneliese Schneider (Vey), Christoph Schneider Jr. und Karl Fell.

Leben an Bord



Schifferfamilie Peter Asbeck, Nackenheim, in der Schiffswohnung.



Kapitän Heinrich Schneider mit Ehefrau Regina und Enkel Günter Ollig (1931) an Bord der "Badenia XXI". Im Hintergrund Steuermann Jupp Schaaden, Mainz.



Frau Elisabeth Schneider, Schiff "Raabkarcher 28" in ihrer Küche an Bord.



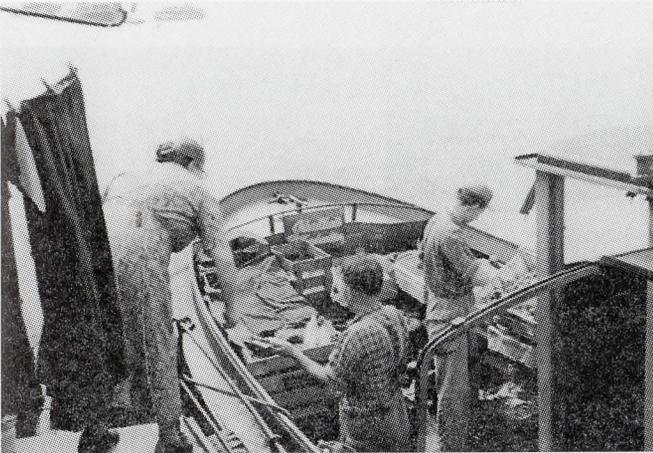
Schiffsführer Christoph Schneider, sen., mit Frau Elisabeth und Bekannten auf "Raabkarcher 28".



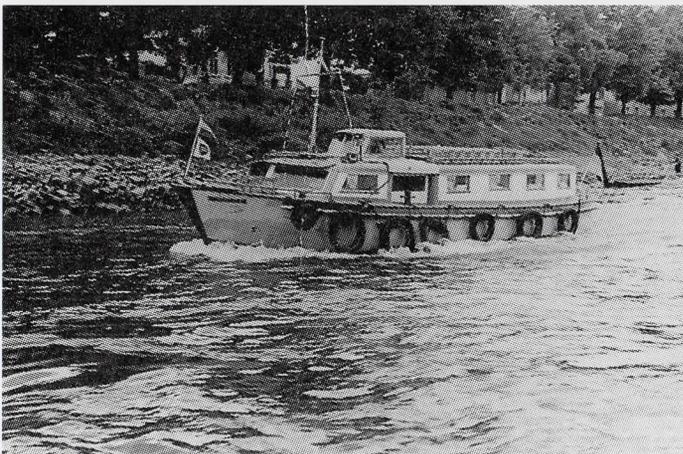
Frau Elisabeth Schneider, Nackenheim, an Bord der "Raabkarcher 28". Das Gangbord ist unter Wasser.



An Weihnachten kommt auch der Nikolaus auf das Schiff. Eva Fell mit Enkel Hans-Peter Fell.



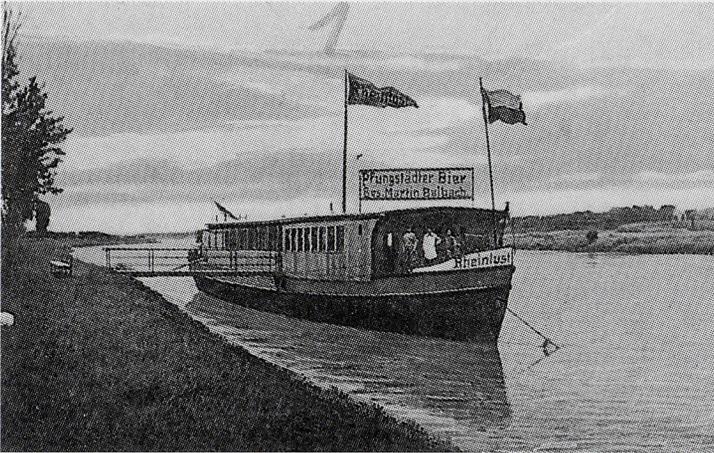
Der schwimmende Kaufladen (Proviantboot) kommt während der Fahrt längsseit. Frau Eva Fell, Nackenheim, beim Einkauf.



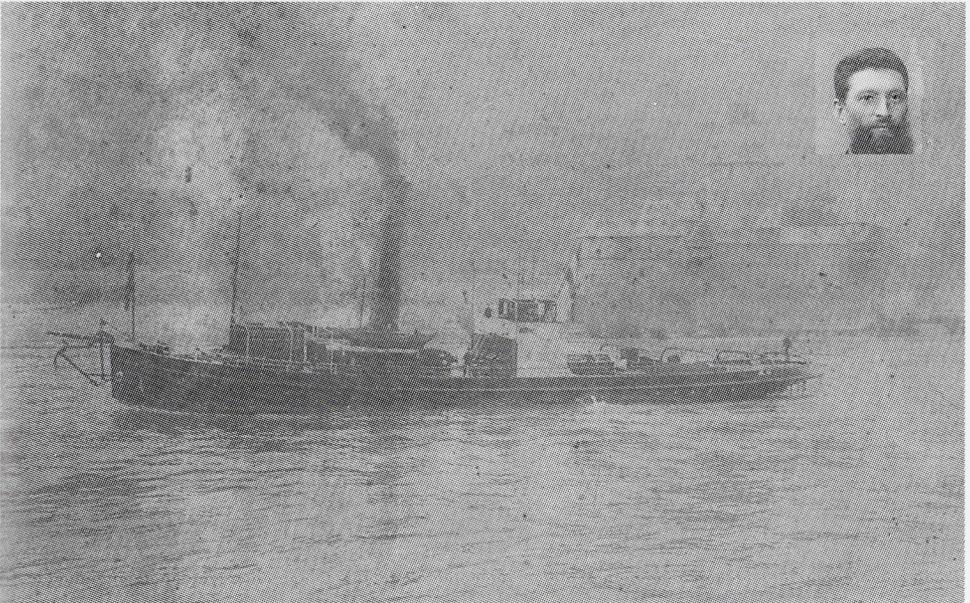
Schwimmende Kaufläden:
Proviantboot "Johannes", Standort Nierstein, Eigner Hans Dilg,
Nackenheim.



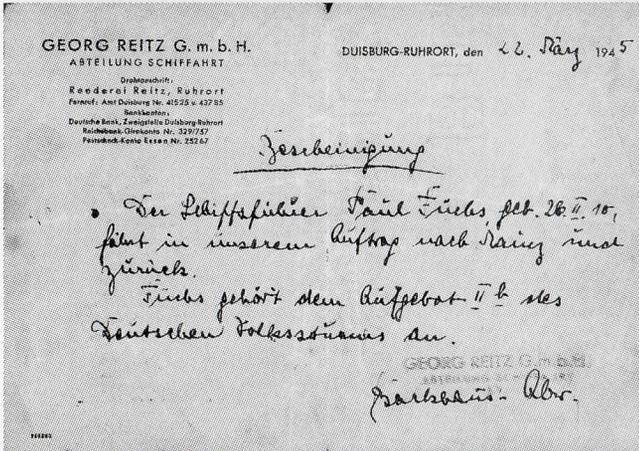
Proviantboot "Getrud" fährt an tief liegendes Schiff an. Eigner
Hans Dilg, Nackenheim.



Restaurationschiff "Rheinlust", Nackenheim, Schiffseigner Martin Balbach, genannt "Schiffjes Martin". Das Restaurationschiff lag im Winter in Höhe des Nackenheimer Bahnhofs und im Sommer auf Höhe des heutigen Grillplatzes am Rhein.



Dampfschlepper "Wucher", Kapitän Karl Wucher, Nackenheim.



Bescheinigung zur Vorlage für die deutsche Wehrmacht.
 Wehrfähige Männer mussten in Kriegzeiten nachweisen, dass
 sie sich nicht widerrechtlich von der Truppe entfernt hatten.
 Bescheinigung für den Schiffsführer Paul Fuchs.

Zone Française

CARTE de MARINIER
 Inland Seemann Identification Card
 Binnen-Schifferkarte

N° F 2942 Port Mainz

Nom et prénoms Schneider, Heinz Peter

Né le 11/II/31 à Mainz

Domicilié à Nackenheim, Rheinstr. 34

Est autorisé à naviguer sur le Rhin

F. M. F. RHIN

Signature de l'autorité qui a délivré la carte

Signature du titulaire

Boatman signature

Unterchrift des ausstellenden Beamten

Unterchrift des Inhabers

Delivré à Mainz le 5/VIII/49

Issued at Mainz on 5/VIII/49

Validité 5/VIII/49

Valid till 5/VIII/49

Gültigkeit 5/VIII/49

Le Lieutenant de Vaisseau GLITARD

Signature of allied authority issuing the card

Unterchrift der ausstellenden Beamten

Die Nachkriegs- und Besatzungszeit erforderte besondere
 Ausweise für die Schiffer. Binnenschifferkarte von Heinz
 Schneider, Nackenheim, für die französische Zone.



Rheinschiffer - Patent.

Signalment des Patentinhabers:

1. Name (Vor- und Zunamen): **Cornelius Zimmermann**
2. Geboren in **Nackenheim**
3. Geburtsjahr, Monat und Tag: **gab. am 29. Januar 1853**
4. Größe: **1 m 75 cm**
5. Farbe der Haare: **brünelblond**
6. Form der Nase: **niedrig**
7. Farbe der Augenbrauen: **blau**
8. Farbe der Augen: **grün**
9. Form der Lippen: **gerade**
10. Form des Mundes: **so**
11. Haar: **schwarz**
12. Form: **rund**
13. Größe: **rund**
14. Gesichtsfarbe: **gesüß**
15. Stimme: **kräftig**
16. Insbesondere kausigein. Auf. d. v. Land: **Oberschiffmann Rhein u. auf dem Land über
selt. des Rheins am Oberrhein. 1870 bis 1875
Eigentümlich. Aufschiff d. Segelschiff.**

Cornelius Zimmermann

Achtzigjährig in Gegenwart und
Befähigung von zwei Zeugen:

Klob
Geoff. Krauss

Wir, Herr der Kasse **Cornelius
Zimmermann**, 25 Jahre alt
Sohn des **Peter Zimmermann**
zu **Nackenheim** im Kreis
Opperheim ... erkläre, auf-
gefordert, daß es die erforder-
liche Befähigung zum Betrieb des
Schiffes besitzt, wird ihn
für die Befähigung zum Schiff-
führung auf **Tagel-
ung** mit dem Schiff **Stina** für
die Strecke von **Krausburg**
bis **Rotterdam** erlaubt.

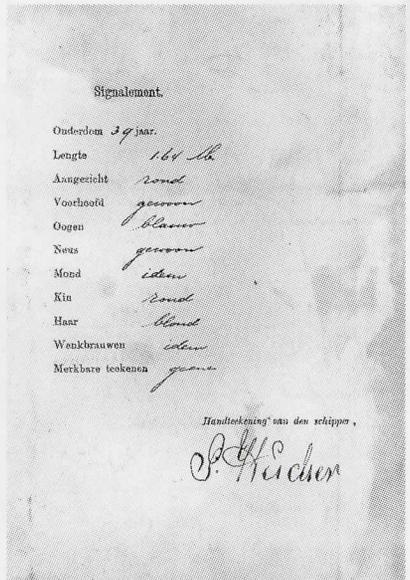
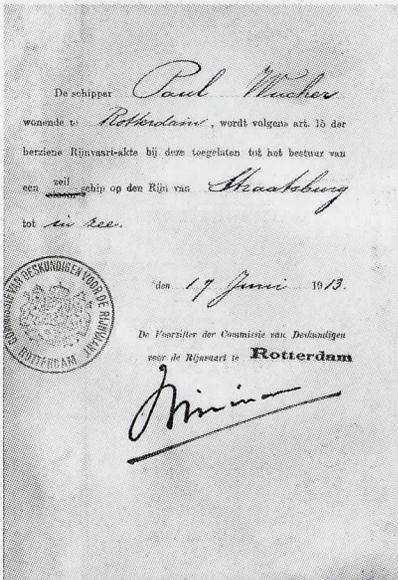
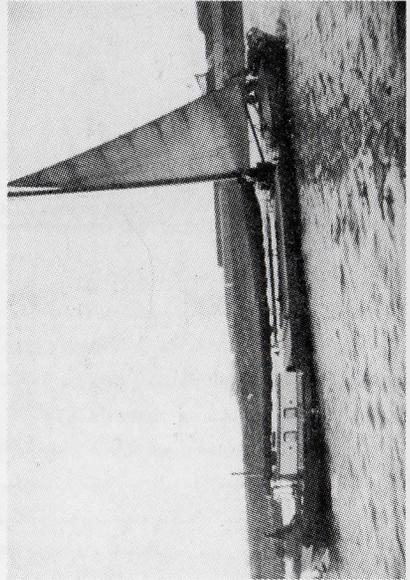
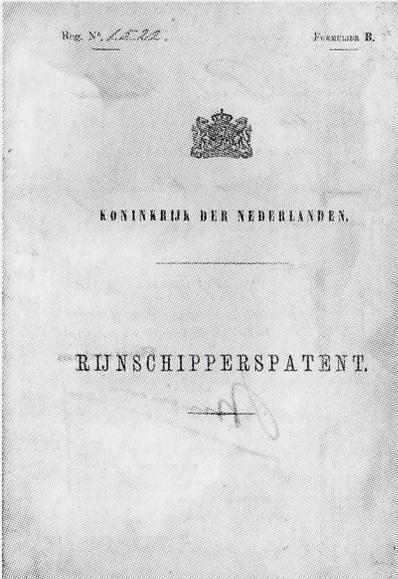
Gegeben, **Aling**, am **12. August 1908**.

**Großherzogliche
Provinzial-Deputation Rheinhessen:**



J. M.
Leiz

Altes Rheinschiffer-Patent von 1908 für Cornelius Zimmermann, Nackenheim. Befähigung zur Führung eines Segelschiffes auf dem Rhein.



Niederländisches Schiffer-Patent zur Schiffsführung auf dem holländischen Teil des Rheines von 1913 für Paul Wucher, Nackenheim.



Volksstaat Hessen

Rheinschifferpatent Patente de batelier du Rhin Rijnschipperpatent

Der Schiffer } Paul Fuchs wohnhaft zu } Mainz wird hierdurch }
 Le batelier } Fuchs domicilié à } est autorisé }
 De schipper } wonende te } wordt }

gemäß Verordnung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom }
 par les présentes conformément au règlement de la Commission Centrale } 14. Dez. 1932
 pour la Navigation du Rhin du

ingevoelge de verordening der Centrale Commissie voor de Rijnvaart van den }
 ermächtigt zur Führung eines Schiffes ^{mit} eigenen Triebkraft oder eines Kahnens mit Hilfsmotor }
 à conduire un bâtiment ^{non-muni} de moyens mécaniques de propulsion sur le Rhin } sur den Rhein

toegelaten tot het besturen van een schip ^{zonder} eigen beweegkracht op den Rijn }
 von } Strassburg bis } Meer
 van } tot }

und auf der } von } bis }
 et sur le } de } à }
 en op de } van } tot }

Mainz, den 29. August 1934

Hess. Wasserbauamt Mainz
J. V.

Beschreibung Signalement

K. K. K.

Geburtsort und -tag Lieu et date de naissance	<u>Nackenheim</u>	Gesichtsform Visage	<u>oval</u>
Geboorteplaats en datum	<u>26. Febr. 1910</u>	Vorm van het gezicht	
Farbe der Augen Couleur de yeux	<u>braun</u>	Größe Taille	<u>1,73 m</u>
Kleur van de oogen		Lengte	
Besondere Kennzeichen Signes particuliers	<u>keine</u>	Farbe der Haare Couleur des cheveux	<u>dunkelbraun</u>
Bijzondere kentekenen		Kleur van het haar	



Paul Fuchs
 Unterschrift des Schiffers
 Signature du batelier
 Handteekening van den schipper

Untersigner erklart, daß das Patent in seiner Gegenwart von dem Schiffer unterzeichnet worden ist.
 Le soussigné certifie que cette patente a été signée en sa présence par le batelier.
 Onderteekende verklaart, dass het patent in zijne tegenwoordigheid onderteekend is door den schipper.

K. K. K.

Rheinschiffer-Patent von 1934 zur Führung eines Schiffs ohne eigene Triebkraft oder eines Kahnens mit Hilfsmotor für Paul Fuchs, Nackenheim.

Pass Kapitän Philipp Bastian, Nackenheim.

	
des Papihabers <i>Ph. Bastian</i> und seiner Ehefrau	
Es wird hiermit bescheinigt, daß der Inhaber die durch das obstehende Lichtbild dargestellte Person ist und die darüber befindliche Unterschrift eigenhändig voll- zogen hat.	
den 14. Juni 1926. <i>Ant. Appenheimer</i> 2. d. P.	

PERSONENBESCHREIBUNG	
Beruf <i>Kapitän</i> Geburtsort <i>Nackenheim</i> Geburtstag <i>3. April 1878</i> Wohnort <i>Nackenheim</i> Gestalt <i>schlank</i> Gesicht <i>rund</i> Farbe der Augen <i>blau</i> Farbe des Haares <i>grau</i> Besond. Kennzeichen <i>4</i> <i>Mittelgrün</i>	Ehefrau
KINDER	
Name   	Alter   
Geschlecht   	

Rheinüberfahrt bei Nackenheim Der letzte Fährmann

Die notwendige Verbindung zu den früher rechtsrheinigen Gemarkungsteilen im Auengebiet, brachte bereits im Mittelalter eine Rheinüberfahrt bei Nackenheim zu Stande. Lange Zeit besorgten Schiffer der Gemeinde je nach Bedarf private Überfahrten.

Erst 1854 kam es durch Verfügung der großherzoglichen Obersteuerektion in Darmstadt zu einer offiziell angeordneten Rheinüberfahrt bei Nackenheim. Die Rheinüberfahrt wurde verpachtet. Der Pächter musste gelernter Schiffer sein und einen unbescholtenen Lebenswandel nachweisen. Die Fahrzeuge, die zur Überfahrt dienten, wurden jährlich getestet.

Der letzte Nackenheimer Fährmann war Philipp Jakob Schneider. Mit dem Motorboot "Saturn 1" nahm er 1927 den Fährbetrieb auf.

Rund 130.000 Personen beförderte er ohne einen einzigen Zwischenfall zum anderen Rheinufer. In früheren Jahren musste er noch oft in der Dunkelheit die gesamten Milcherzeugnisse der rechtsrheinigen Hofgüter nach Nackenheim transportieren. Danach holte er die Kinder der Hofgüter, die die Gemeindeschule besuchten.

Mancher "Äppelwoi Zescher" von den Hofgütern Hagelauer, Adler

und Hedderich fand in Fährmann Schneider einen wohlbesorgten Führer über den Rhein. Mit einer Fähre, die von den Motorbooten geschleppt wurde, setzte er auch Kühe und anderes Vieh

auf die Rheininsel Kisselwörth über. Im Laufe der Jahre hatte Fährmann Schneider drei Fährmotorboote in Betrieb. Anfangs die „Saturn 1“. Ihr folgte 1937 die „Saturn 2“, deren hervorragendes Merkmal ein Klipperbug war. Die "Saturn 2" wurde Ende des Zweiten Weltkrieges beschlagnahmt und versenkt. Später wurde sie wieder gehoben. Nach dem Krieg ließ Schneider für seinen Fährbetrieb die "Pullox" bauen. Sie zeichnete sich durch einen nachenartigen Bug aus.

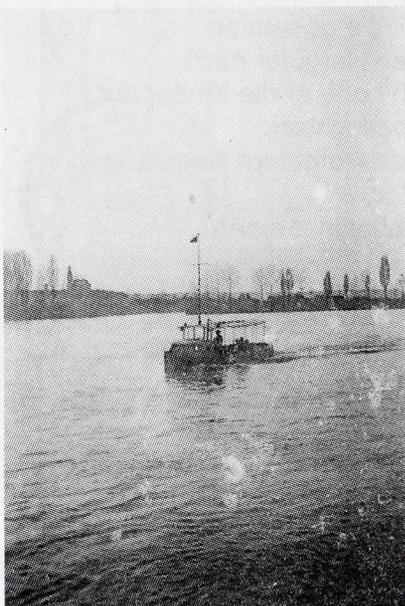
Nach fast 45-jähriger Tätigkeit hat Philipp Jakob Schneider seinen Fährbetrieb zum rechten Rheinufer sowie zur Insel Kisselwörth

1971 eingestellt. Der Fährbetrieb von Nackenheim an das rechte Rheinufer und zur Insel rentierte sich nicht mehr.

Die "Pullox", sein letztes Motorboot, wurde verkauft.



Die "Saturn 1" bringt Ausflügler vom rechten Rheinufer nach Nackenheim



Die "Saturn 1" bei der Überfahrt



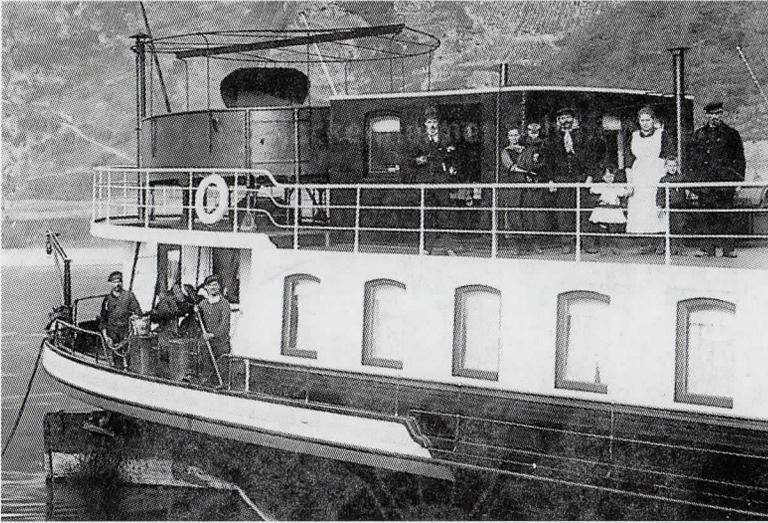
Fährmann Philipp Jakob Schneider am Steuer der "Saturn 2"



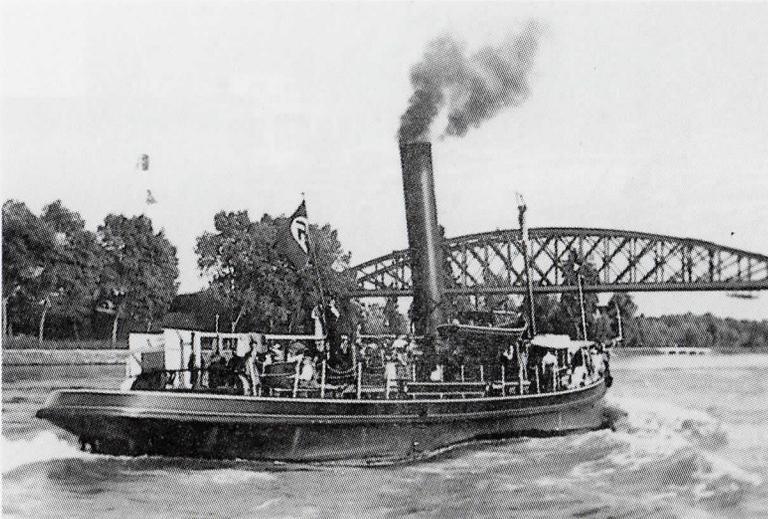
Die "Pollux" mit nachenartigem Bug am Landesteg
Seitlich dahinter ist der Kliperbug der "Saturn 2" zu sehen.



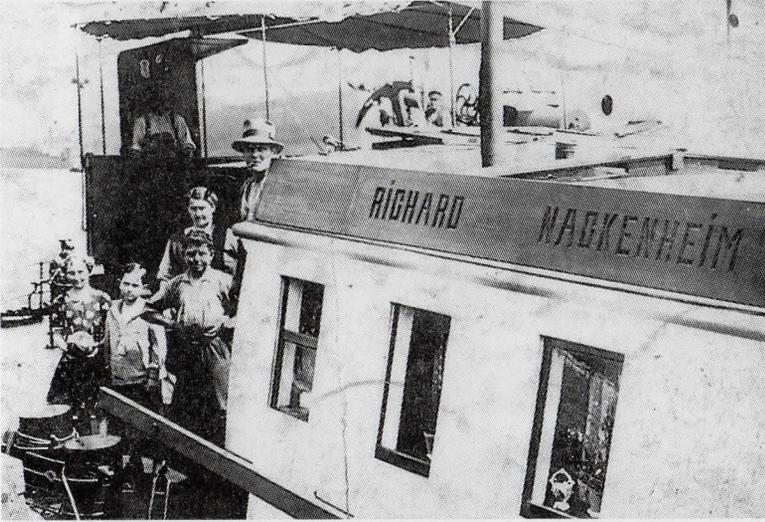
v.l.n.r. Maria Fell (Kraus), Hannelore Fell (Wachter) Eva Fell, Margret Fell, Nackenheim. Ehefrau und Töchter des Schiffsführers Karl Fell. Die ganze weibliche Familie an Bord.



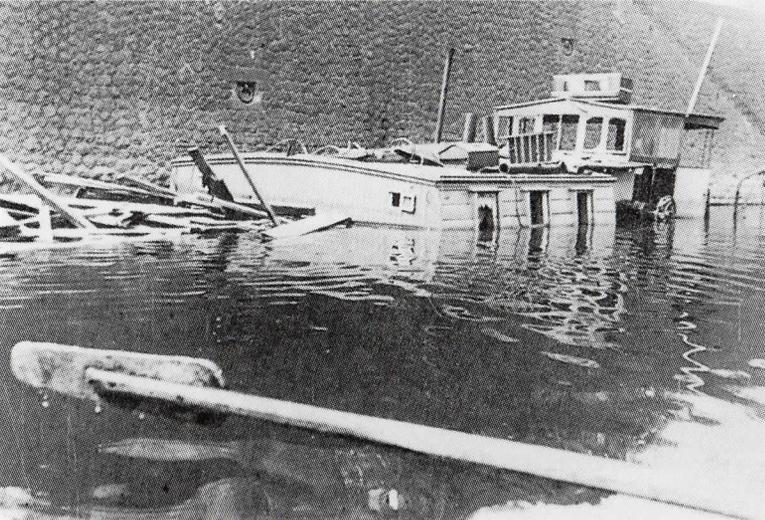
Schleppschiff **Rheintreue** mit Schiffsführer **Cornelius Zimmermann** Im Bild (Pfeil): Der Schiffsführer mit Frau und Sohn Friedel



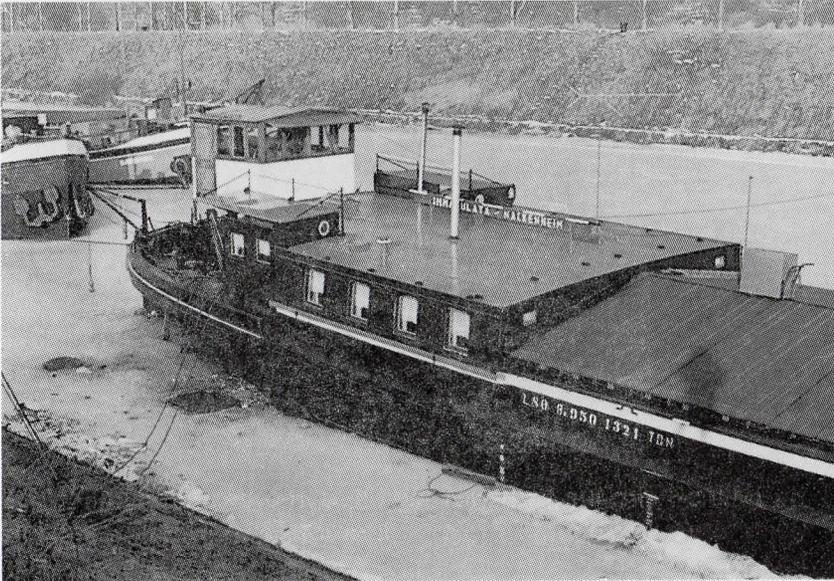
Dampfschlepper **Alexander** des Eigners **Adam Bastian**. „Die“ Boot lag in Mainz, hier auf einer Bergfahrt in der Zeit nach 1933



Schleppschiff **Richard** von Eigner **Paul Sans IV** (Drogerie). Das Schiff wurde 1943 im Kölner Hafen durch Bomben zerstört. Im Foto der Setzschiffer mit seiner Frau, davor der spätere Kapitän Paul Fuchs als „Schmelzer“ (Schiffsjunge).



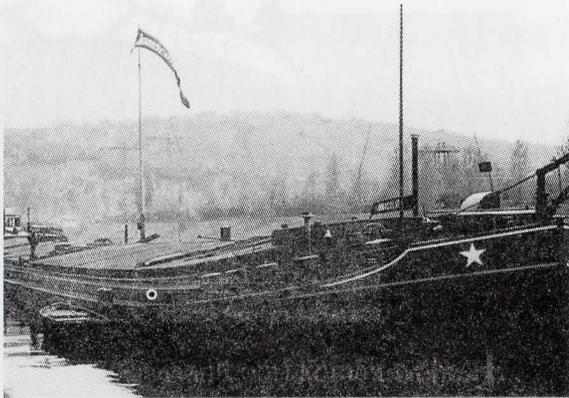
Die Richard nach der Bombardierung im Kölner Hafen. Das Schiff war total zerstört und musste abgewrackt werden.



Mit 1321 t war die **IMACULATA** der Familie **Adam Fell** eines der größten Schleppschiffe auf dem Rhein, hier im Schutzhafen Wertheim/Main

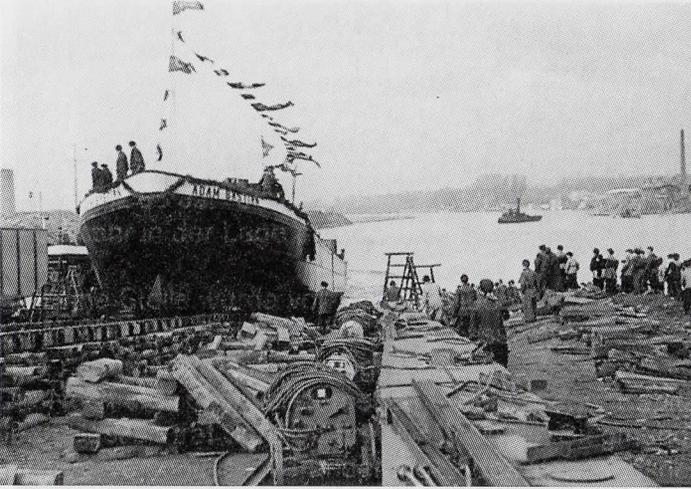


Schiffsführer **Anton Fell** war der letzte Eigner der **IMMACULATA**



der Stern am Bug war das „Familienzeichen“, er leuchtete an allen Schiffen der Familie Fell

Aus der Reederei Hannappel



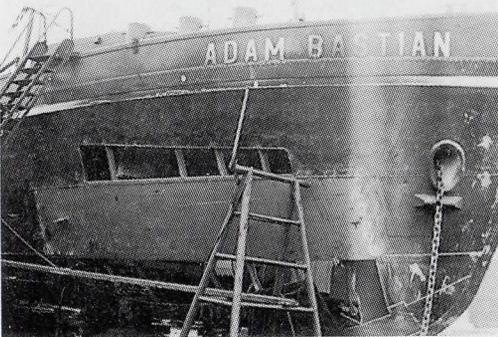
Stapellauf der MS Adam Bastian



Die Adam Bastian auf ihrer Jungfernfahrt nach Nackenheim



1965 Jungernfahrt der **MS Hildegund**. Unter den Festgästen vor dem Steuerstuhl v.l. Friedel Hebling, Fährmann Philipp Schneider und ganz rechts Bernd Vetter



Havarien waren nicht selten. Hier die MS Adam Bastian auf Reparatur in der Werft.

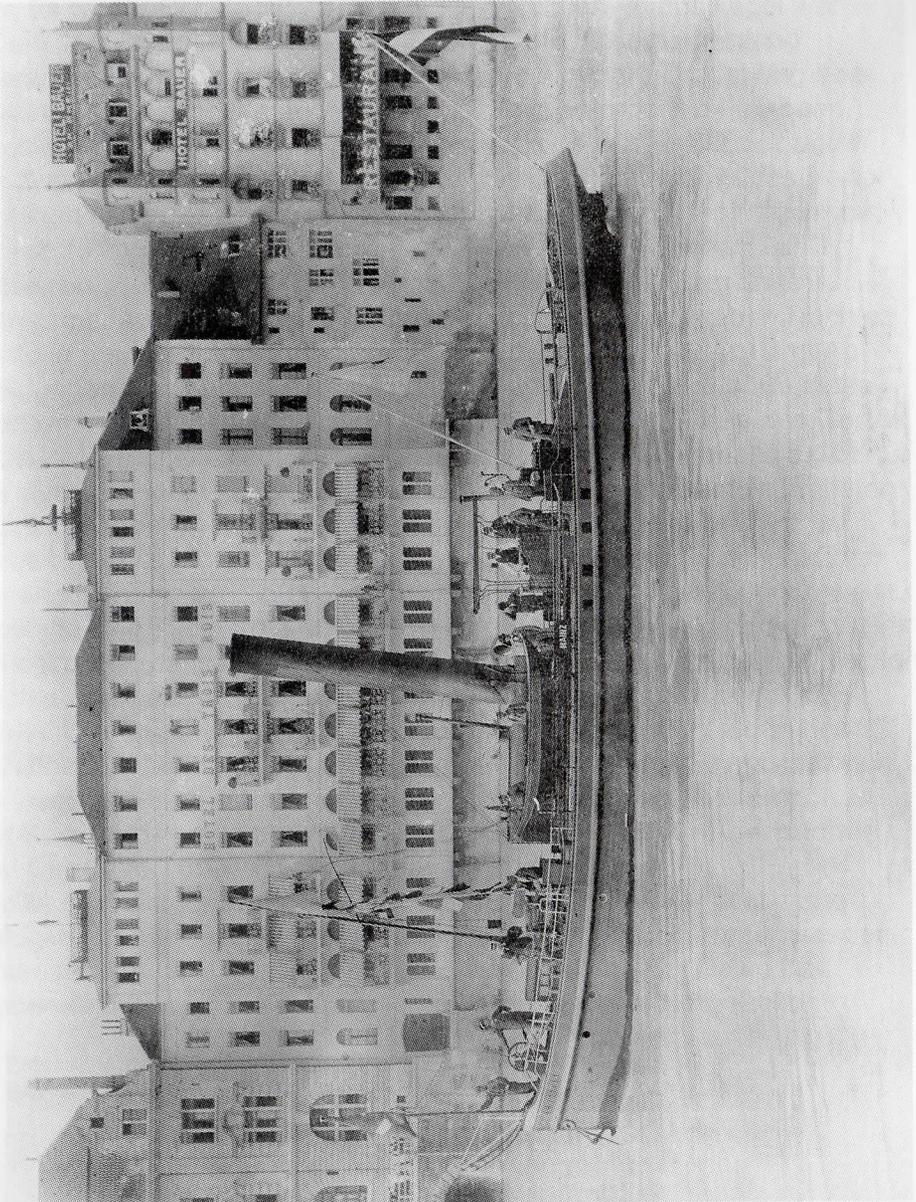


Ein „Draht“ (Zugseil) hatte sich in die Schraube verwickelt

Der Schiffspark des **Baggereibetriebes Peter Ebert** um 1910. Das Bild zeigt den ausgedehnten Ausladeplatz vor dem Anwesen Ebert in der Rheinstraße. Die davor liegenden Fahrzeuge sind: der Dampfer **FATUM Nackenheim**, der **Schleppkahn** und der **Bagger**.



Eine denkwürdige Fahrt machte der Mainzer Schleppdampfer **JUSTIA** zwischen dem 22. und 26. August 1903. Es war die Erstbefahrung der neu ausgebauten Strecke von Strassburg nach Basel. Kapitän der Boot war ein Vorfahr der in Nackenheim lebenden Schifferfamilie **Bossmann**.



Die Nächler und die Postzustellung auf den Auen

Ein Beruf, der heute nicht mehr bekannt und auch in Schifferkreisen nicht mehr geläufig ist, war die Tätigkeit des Nächlers. In den Gewerbeakten wird er auch Schiffer für Transport im Kleinen bezeichnet. Es waren Schiffer, die einen großen Nachen -in der Regel war es ein 100 Zentner Nachen- besaßen und mit diesem Fahrzeug Warentransporte von Nackenheim aus in die nähere Umgebung erledigten. Sie verschifften auch Stückgüter und beförderten Personen, meist auf die gegenüber liegende Rheinseite. Manche Nächler übten ein zweites Gewerbe aus, das legt den Schluss nahe, dass das Hauptgeschäft saisonabhängig und deshalb nicht ständig auskömmlich war. Im sorgfältig geführten „**Tagebuch über den Ab- und Zugang der Gewerbe..**“ der damals Großherzoglich Hessischen Gemeinde Nackenheim ¹⁾, überrascht die große Zahl der eingetragenen Nächler. Allein in dem Zeitraum zwischen 1854 und 1893 sind 19 An- und Abmeldungen verzeichnet. Berücksichtigt man die Standardgröße eines Nachens, ergibt dies eine Transportkapazität, die zur Größe des Dorfes nicht im Verhältnis steht. Für dieses vermeintliche Missverhältnis gibt nur der ausgedehnte Obstbau eine schlüssige Erklärung. Damals breiteten sich in der oberen Gemarkung umfangreiche Obstfelder aus. Hinzu kamen die Plantagen auf den Inseln Kisselwörth und Sändchen. Zwar waren die Inseln zu dieser Zeit wesentlich kleiner als heute, doch weist eine alte Karte immerhin rund 68 Hektar Kulturbaumbestand aus. Vieles spricht dafür, dass Nackenheimer Obstbauern auch die ehemals Nackenheimer Auen auf der gegenüber liegenden Rheinseite ²⁾, zum Teil bewirtschafteten. Ein Bericht von Herrn Berthold Bastian, Sohn des Schiffbauers Martin Bastian, bestätigt diese Annahme. Er entsinnt sich an Gespräche mit seinem Vater, der davon berichtete, daß er **früher mit dem, in der eigenen Werkstatt gebauten 100 Zentnernachen, viel Obst >von überm Rhein< transportiert hatte.**

Wollte ein Nächler sein Gewerbe aufnehmen, musste er bestimmte Fähigkeiten nachweisen, die in das Gewerbebuch eingetragen wurden. Unter der Rubrik „Angabe der Gewerbe, für welche der Gewerbetreibende bereits **>patentisiert< ist..**“, ist der Beruf festgehalten.

1) Einsicht in das Gewerbebuch im Spätjahr 1983

2) Werner Lang, „Heimatkundliche Schriftenreihe“ Heft 12

Die Nackenheimer Nächler

in der chronologischen Folge des Nackenheimer Gewerbebuches.
Es wurde die im Buch verwendete Orthographie beibehalten.

Name	bestehende Gewerbe	hinzukomm. Gewerbe	Datum
Philipp Schneider I Ww Elisabeth, geb. Herd, ihr Vorname wurde Stammmname der Liesebeth	Schiffer für Warentransport im kleinen, Brod- u. Weckverkauf	Spezereikram	15. 03. 1854
Bauer, Peter Josef	Nächler f. Überfahrt, später Käpitän auf „Hol- länder“		16. 09. 1857 Niederlegung
Bastian, Johann VIII		Nächler f. Überfahrt mit 4 Gehilfen	17. 09. 1857
Junker, Peter I	Schiffer für Warentransp. im Großen		13. 11. 1863 Niederlegung
Holzhammer, Jacob	Schiffer für Warentransp. im Großen		15. 01. 1862 Niederlegung
Schneider, Philipp IV Sohn von Phil. Schneider I		Schiffer für Warentransp. im Kleinen	19. 02. 1862
Eimer, Johann II	Schiffer für Überfahrt		17. 08. 1863
Junker, Georg Adam	Schiffer für Warentransport im kleinen		Okt. 1870

Name	bestehende Gewerbe	hinzukomm. Gewerbe	Datum
Bastian, Christoph II Ww	Schiffer für Warentransp. im Kleinen, Nachen von 160 Ztr.		31. 03. 1883 Niederlegung
Fey, Johann II		Schiffer f. Warentr. i. Kleinen	11. 11. 1882
Bastian, Stephan III		Schiffer f. Warentr. im Kl. 150 Ztr Nachen	06. 04. 1883
Schneider, Adam	Schiffer f. Überf. m. Nachen, Stückgüte		18. 01. 1884 Niederlegung
Köhler, Wilhelm		Schiffer für Warentransport i. Kl. Nachen 120 Ztr.	19. 05. 1884
Griesheimer, Karl		Schiffer mit Nachen z. Warentransp.	12. 09. 1885
Bastian Johann V Ww		Schiffer mit Nachen. z. Warentr. 100 Ztr.	18. 08. 1887
Eimer, Anton	Schiffer f. Warentr i. Kleinen, Nachen 250 Ztr		01. 03. 1888 Niederlegung
Bastian, Stephan III später Eigner von Dampf- schleppern	Schiffer mit Nachen z. Warentransport 150 Ztr.		27. 05. 1888 Niederlegung

Name	bestehende Gewerbe	hinzukomm. Gewerbe	Datum
Griesheimer, Karl	Schiffer mit Nachen zum Warentransport		27. 04. 1888 Niederlegung
Zimmermann, Martin III	Schiffer mit mit Nachen z. Personentransp.	Sandfärcher	10. 11. 1893

Anfang des 20. Jahrhunderts löste sich der Nachenbetrieb nach und nach auf. Motorboote, wie die „Margret“ von Martin Bastian oder die „Saturn“ von Fährmann Schneider übernahmen die Aufgaben der Nächler. Eine einschneidende Änderung brachte auch die Einrichtung der „Neeh“ (Fähre). Sie wurde von der Saturn geschleppt und war in der Lage, bespannte Bauernwagen zu transportieren.

Ein Vertreter der „Nächlerzunft“ hielt jedoch bis in die zwanziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts durch. Es war **Philipp Eimer**. Er wohnte in der Rheinstraße/Ecke Mahlweg, und seine Frau führte die damals bekannte Kolonialwarenhandlung. Eimer selbst versah den Postbotendienst auf den rechtsrheinischen Auen und fuhr dazu täglich mit dem Nachen über den Rhein, wo er am Fährhäuschen an der Oberau anlegte. Seine Botenstrecke begann rheinaufwärts am Gut Adler, gegenüber der Südspitze des Kisselwörths und endete in der Höhe von Ginsheim. Das sind rund 8 Stromkilometer. Mit Rückweg und Querverbindungen zu den einzelnen Auengehöften legte der wackere Postbote etwa 20 km zu Fuß zurück.

Seine Fahrt über den Rhein soll hier als Beispiel für hunderte von Fahrten der Nächler einmal nachgezeichnet werden, um die stets mühsame Arbeit anschaulich machen. Viel Kraft und Ausdauer, nicht zuletzt Geschick, besonders bei schwerem Wetter, waren notwendig um einen schweren Nachen über den Rhein zu bringen. Als erste Etappe musste der Mühlarm überquert werden. Auf diesem Abschnitt wurde gerudert. Dann ging es in die Nachenstraße. Sie trennt das Kisselwörth vom Sändchen und ist an der engsten Stelle nur rund 35 m breit.

Diese Fahrt durch den sogenannten „Kanal“, war der anstrengendste Teil der Reise, Auf eine Länge von knapp 500 m herrscht eine Strömung, die nicht mehr durch Rudern zu überwinden ist. Auf dieser Strecke muss der Nachen „gestoßen“ werden. Ist dann der Hauptstrom erreicht, ruderte man in der ruhigeren Uferzone des Kisselwörths ein Stück Weg zu berg um auf diese Weise die später in der Fahrrinne entstehende Abtrift abzufangen. Mit zügigen Schlägen, die ohne Unterbrechung folgen mussten -jede Pause verursacht einige Meter Abtrift- wurde nun der 300 m breite Hauptstrom überwunden. Soweit die Nachenfahrt.

Die ungewöhnliche Art der Postzustellung, wonach die Briefe zuerst nach Nackenheim kamen, mit dem Nachen übergesetzt und dann auf den Auen ausgetragen wurden, ist um so verwunderlicher, wenn man bedenkt, dass der nächste Ort Astheim nur 1,5 km von den Auen entfernt liegt und Ginsheim sogar an die Auen grenzt. Der Grund liegt darin, dass hier noch einmal die alten Bindungen der rechtsrheinischen Auen an Nackenheim zutage treten. Diese Beziehungen gehen bis ins Mittelalter zurück und wurden nie ganz ausgelöscht, weder im Bewußtsein der Bewohner der Uferdörfer links und rechts des Rheins, noch in einigen -wenn auch wenigen- amtlichen Bereichen. So gingen noch bis etwa 1955 die Kinder vom Gut Hohenau nicht in das nahe gelegene Trebur zur Schule, sondern wurden täglich mit dem Fährboot nach Nackenheim übergesetzt, wo sie die hiesige Volksschule besuchten. Der geschichtliche Hintergrund dieser Besonderheit ist in einer Urkunde von anno 1370 nachzulesen. Dieses Dokument weist nach, dass schon damals ein Teil der rechtsrheinischen Auen zur Gemarkung Nackenheim gehörten. 1)

1 Werner Lang, „Heimatkundliche Schriftenreihe“ Heft 12

Das unten stehende Bild von 1912 zeigt den letzten Nackenheimer Nächler Wilhelm Eimer auf einer Fahrt im Hauptstrom. Der Verfasser erinnert sich noch gut als Bub an den Großonkel, der immer lustig und gut aufgelegt war.

Stets zu einem Scherz bereit wurde er selbst einmal Gegenstand einer tragikomischen Episode, die sein Enkel Willi Lenz erzählte: **Völlig überraschend wurde Briefträger Wilhelm Eimer eines Tages mit einer Beschwerde konfrontiert, die dem zuständigen Postamt vorlag. Der Vorfall war besonders ärgerlich, weil die Anzeige aus „höchsten Kreisen“ kam. Frau von Molsberg, die Besitzerin der Langenau beklagte sich darüber, dass oftmals, wenn sie Post bekäme, ihre Briefe stark und durchdringend nach Käse rochen. Unzweifelhaft bewahre der Briefträger Eimer seine Verpflegung nicht sachgemäß auf, sondern packe sie zu den Briefen in seine Briefmappe. Man bitte, Herrn Eimer dazu anzuhalten, sein Käsebrod künftig nicht mehr zu den Briefen zu stecken.** Wie das Problem letztendlich gelöst wurde, ist nicht mehr überliefert. Als ehemaliger Matrose der kaiserlichen Kriegsmarine besaß Wilhelm Eimer vielleicht noch einen Brotbeutel.....



Die Fischer

Im Beruf des Fischers begegnet uns ein jahrhundertealter Berufsstand. Er fehlte in kaum einem Dorf in Flusslandschaften, da er eine wichtige Rolle im Ernährungswesen spielte. Mit der Zunahme der Bevölkerung wuchs der Bedarf an Fischen, und aus ursprünglich einzelnen Anglern entwickelte sich nach und nach ein selbständiges Gewerbe. Offensichtlich bot die Fischerei auch ein einträgliches Geschäft. Das kann man aus der Tatsache schließen, dass im Mittelalter in Worms die Zahl der Fischer stark angewachsen war. Das zwang sie, um ihrer wirtschaftliche Bedrängnis zu lösen, ihre beruflichen Belange untereinander zu regeln. Aus dieser Not machte man eine Tugend und gründete im Jahre 1106 die Fischerzunft. Es war die erste Zunft in Deutschland, die als selbstverwalteter Gewerbeverband, Ausbildung und Ausübung des Berufes ordnete. Unsere Nachbarstadt Worms kann sich rühmen, die älteste Zunftstadt zu sein. Dass auch für das Uferdorf Nackenheim der Rhein eine geschätzte Nahrungsquelle bot, zeigen die zahlreichen Namen Nackenheimer Fischer, die Herr **Werner Ollig** in den Nackenheimer Kirchenbüchern bis in das frühe 19. Jahrhundert zurück verfolgte. In der folgenden Liste sind Personen aufgeführt, die bei verschiedenen Anlässen Fischer als Beruf angaben. Davor steht das Jahr der Eintragung.

- 1813 **Kohl, Jakobus**
- 1824 **Heldwein, Petrus; Schneider, Leonardi** (Vorfahr der Liesebethe)
- 1825 **Schneider, Philippus**
- 1831 **Görlich, Johann; Wucher, Joachim; Sigmund, Jac.**
- 1833 **Schneider, Jacobus; Schneider Georgius;**
- 1834 **Schneider, Jacobus** (ein jüngerer als der von 1833)
- 1841 **Balbach, Philipp; Hipp, Henricus;**
- 1842 **Görlich, Philippus;**
- 1845 **Kraus, Conradus; Kraus Conradus** (ein jüngerer)
Montag, Johannes; Kraus, Laurentius

- 1850 **Hipp, Nicolaus;**
- 1851 **Hipp, Matthes**
- 1852 **Kraus, Joannes; Solms, Christianus**
- 1854 **Hipp, Henricus**
- 1855 **Schwarz, Johannes, Petrus**
- 1859 **Orth, Engelbertus**

Mit der anno 1769 geborenen **Dorothea Dettig** begegnet uns sogar eine **Fischerin**. 2) (Ob sie ihren Nachen selbst ruderte, oder wie ihre berühmte Kollegin vom Bodensee einen Schwan vorspannte, ist nicht überliefert). Nach 1900 finden sich in den Nackenheimer Quellen keine Eintragungen mehr. Der Fischerberuf scheint ausgestorben.

Indes ging die Fischerei uneingeschränkt weiter. Nur wurde das gewerbliche Fischen mittlerweile staatlich geregelt, deshalb fehlen zwangsläufig örtliche Dokumente. Nach der neuen Ordnung wurden festgelegte Rheinstrecken an einzelne Fischereibetriebe verpachtet. In Nackenheim war es Philipp Schneider I (Liesebeth), der neben dem Marktnachengeschäft auch als Fischer tätig war. Er pachtete um 1900 die Flussstrecke auf rund neun Stromkilometer, beginnend an der Fähre in Nierstein bis zur Triangel (untere Spitze der Sändchens Insel) in Nackenheim. Innerhalb dieser Zone durfte er zwischen dem rechten und linken Rheinufer sein Gewerbe ausüben. Sein Nachfolger Philipp Jakob Schneider führte mit Unterstützung seines Bruders Heinrich die Fischerei weiter, später kam sein Sohn Heinz hinzu.

Sicher entsinnen sich auch noch andere ältere Nackenheimer an die Zeit während des zweiten Weltkrieges als am Abend eines „Fischtages“ sich die Menschen vor dem Hoftor von Fährmann Schneider in der Rheinstraße drängten um auf den Fischnachen zu warten. Es waren begehrte „Schnäppchen“ wenn man zwei Pfund Backfische (Rotaugen) heimtragen konnte. Zum einen brachten die Fische Abwechslung in die eintönige und magere Küche der Kriegszeit, zum anderen brauchte man

1) Quelle: Günter Ollig, Chronik des Nackenheimer Schiffvereins

2) Quelle: Ahnentafel des Verfassers, erarbeitet von Werner Lang

zu diesem Einkauf keine Lebensmittelkarten. Nach dem Krieg, zur Zeit der Französischen Besetzung war während der Nachtstunden Ausgangsverbot, mit der Folge, dass auch nicht gefischt werden durfte. Hinzu kam, dass das Motorschiff Saturn beim Einmarsch der Amerikaner beschlagnahmt wurde und in der Amerikanischen Zone in Ginsheim lag. Insgesamt war die Fischerei damit stillgelegt. Es war wohl ein Gourmet unter den Besetzungssoldaten, der die Vorzüge der Rheinfische entdeckte und den Ortskommandanten davon überzeugte, dass das tägliche Einheitsessens durch Fische eine vorzügliche Bereicherung erfährt. Jedenfalls erhielt Philipp Jakob Schneider vom Nackenheimer Kommandanten eine Ausnahmegenehmigung zum Fischen, und sogar die Saturn wurde wieder nach Nackenheim zurückgeführt. Allerdings durfte nur für den Eigenbedarf der Besatzer gefischt werden. Nach der Besetzungszeit, konnte man wieder wie gewohnt, seine Fische im Fährmannshaus an der Rheinstraße besorgen. Über kurze Zeit war es sogar möglich die Fische vor der Haustür zu kaufen, als Philipp Schneider und seine Frau Siska an Freitagen (damals wurde der Abstinenztag noch beachtet) ihre Fangergebnisse mit dem Handwagen ausfahren. Etwa 1954 wurde der Fischereibetrieb eingestellt. Die allgemeine Wirtschaftsentwicklung brachte zunehmend Seefische auf den Markt und minderte den Verbrauch von Flussfischen. Ausschlaggebend war jedoch die anwachsende Verschmutzung des Rheins, die das seit Jahrtausenden von den Menschen genutzte Lebensmittel ungenießbar machte.

Von „Waad“, Zugnetz, Wurfnetz und Fischkutter

Nachts unter sternklarem Himmel, bei Mondschein im Fischer-nachen auf dem ruhig wogenden Rhein..., so vielleicht malt man sich ein farbenfrohes Bild von einem nächtlichen Fischzug. Doch wenn Heinz Schneider, der als letzter Fischer von Nackenheim gelten darf, von seinen Fahrten erzählt, war auch das Fischen mit harter Arbeit verbunden, die der Romantik wenig Raum ließ: *Gefischt wurde in verschiedenen Fahrzeugen mit verschiedenen Geräten. Wenn das Was-*

ser stieg -bei steigendem Pegel „gehen“ die Fische nahe ans Land- kam der Motornachen zum Einsatz. Dann ging es von der Niersteiner Fähre aus zu Tal. Mit der „Waad“, dem Hubnetz fuhren wir in der Nähe des Ufers die Strecke ab. Das Gerät bestand aus zwei Stangen die sich vor dem Körper des Fischers kreuzten und schwebend gehalten wurden. Zwischen das so entstandene Dreieck war das Netz gespannt, welches sich nach unten sackförmig ausweitete. Neben Kraft und Ausdauer gehörte Feingefühl dazu, die Bewegung von Fischen im Netz, über die Stangen zu ertasten und den Fang in den Nachen zu schnicken.

Mit Zugnetzen wurde im stillen Wasser hinter den Krippen (Buhnen) vor der Hohenau, (am rechten Rheinufer) oder an den Inselspitzen gefischt. Das von Korkschwimmern getragene Netz war mit Bleigewichten beschwert, die das Netz senkrecht im Wasser hielten. Die so entstandene „Netzwand“ wurde ringförmig um eine bestimmte Wasserfläche gezogen und kreiste so die Fische ein.

Eine andere Fangart wurde im stillen Wasser, innerhalb geschlossener Krippen und im Goldgrund (gegenüber Nierstein) angewandt. Hier kam das Stellnetz zum Einsatz. Es hatte eine Länge von rund 30 m und war aus Feingarn in einer bestimmten Maschengröße gestrickt. Das Netz wurde über Nacht aufgestellt und aufgrund seiner besonderen Machart verfangen sich die Fische in den Maschen.

Das Wurfnetz verlangte vom Fischer eine besondere Fertigkeit. Es wurde auf dem Nachen aufgelegt und im Bogen über das Wasser geworfen. Bleikugeln am Netzrand gaben ihm die Form eines Fallschirms. Zu einem bestimmten Zeitpunkt wurde das Netz in sich gedreht, wodurch ein geschlossener Sack entstand.

Zum abgerundeten Bild des Nackenheimer Rheinufers gehörte seit Menschengedenken der **Fischkutter** von Fährmann Schneider. Seinen Liegeplatz hatte das Schiff vor der „Schließ“ (Wehr an der Mündung des Eichelsbachs) und war hundertern von Kindern, die im Sommer das Ufer bevölkerten, ein sportliches Ziel: Einmal um den Kutter schwimmen war die erste Stufe der Schwimmfertigkeit. Wer dies schaffte, besaß -nach Nackenheimer Maßstab- die Tauglichkeit eines Freischwimmers.

Mit dem Kutter fuhr man vornehmlich auf Aalfang, der ausschließlich nachts von statten ging. Der Grund war, dass nahe der Fahrinne gefischt wurde, die nur nachts verkehrsfrei war.

Da Aale auf ihrer Rückreise zum Meer nicht gezielt schwimmen, sondern sich mit dem Strom treiben lassen, entstehen Stellen, an denen sie die Strömung quasi bündelt. Ein solcher Platz lag vor dem Steindamm auf der rechten Rheinseite. Dorthin wurde der Kutter geschleppt und verankert. Am Liegeplatz versenkten wir einen beschwerten Baum, der vom Schiffsmast aus herabgelassen wurde und quer zum Schiff lag. Darüber befand sich ein schwimmender Baum. Zwischen beiden Stämmen war das Netz gespannt, welches zwangsläufig quer im Strom stand. Die Feldmitte des Netzes bauchte sich trichterförmig aus und mündete in eine große Reuse. In bestimmten Abständen wurde das Fanggerät eingeholt und die Reuse geleert. Sie musste auch ständig von eingefangenen Treibgut gesäubert werden. Bei gutem Fang konnten wir einen halben Zentner Aale aus einer Reuse holen.

Der Nackenheimer Marktnachen

In den Heften 10 und 12 der NACKENHEIMER HEIMATKUNDLICHEN SCHRIFTENREIHE behandelt Heimatforscher Werner Lang das Thema Mainzer **Marktschiff** als einer bedeutenden Verkehrseinrichtung des Personen- und Warenverkehrs im Umkreis von Mainz in der Zeit vom Mittelalter bis zur Einrichtung der Eisenbahn im Jahre 1853. Weniger bekannt ist, dass daneben auch ein regelmäßiger privater Transportbetrieb auf dem Rhein zwischen Nackenheim und Mainz bestand. Es waren Nackenheimer Schifferfamilien, die den sogenannten **Marktnachen** betrieben und zu den Markttagen (Dienstag und Freitag) Waren von Nackenheim nach Mainz und von Mainz nach Nackenheim beförderten. Welche Bedeutung diese Einrichtung für das dörfliche Wirtschaftsgeschehen hatte und wie der Nachenverkehr im einzelnen vor sich ging, will diese Arbeit untersuchen.

Da zwischen den Marktschiffen und dem Marktnachen ein Zusammenhang besteht, sei ein kurzer Rückblick in die Geschichte der Marktschiffe vorangeschickt: Im Gegensatz zu seiner hohen Baukultur im Mittelalter war das Straßennetz eher kärglich. Die Straßen waren unzureichend oder gar nicht ausgebaut und die Wegzölle derart hoch, dass sich die Beförderung von Personen und Waren allmählich auf den Rhein verlagerte. Hinzu kam, dass die Marktschiffe bewaffnet waren und den Reisenden Schutz vor dem verbreiteten Straßenräubertum boten. So ergab sich zwangsläufig, dass im 15. Jahrhundert im Raume Mainz die Marktschiffe die erste Rolle unter den Verkehrsmitteln spielten. Zu dieser Zeit befanden sich die Schiffe meist im Besitz der Kurfürsten, die sie als Lehen vergaben 1). Ursprünglich besaß die freie Stadt Mainz die Oberhoheit über die Marktschiffe. Das Recht war ihr von König Wenzel anno 1391 verliehen worden. 2) Doch mit der Aufhebung der Mainzer Stadtfreiheit

- 1) Aus einer Abhandlung „Rheinschiff“, Verfasser nicht bekannt, veröffentlicht in „Neuester Anzeiger“ 5. 9. 1893
- 2) Abhandlung „450 Jahre Mainzer Marktschiff“ Zeitschrift?, Verf. L.W. 5.10.1935
- 3) Richard Bettgenhaeuser „Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter“ (1896)

im Jahre 1474 gelangte das Privileg an das Kurfürstentum. 3) Noch ältere Dokumente weisen auf einen Marktschiffverkehr hin, der bereits im Jahre 1105 bestand und die Strecke Mainz - Frankfurt befuhr. 1 Neben dieser bekanntesten und gleichzeitig ältesten Linie gab es noch zwei weitere Marktverbindungen. Ein Schiff befuhr die Strecke zwischen **Bingen und Mainz** und das dritte die Tour **Oppenheim- Mainz**. Unter den Betreibern der Binger Linie treten bemerkenswerte Namen adeliger Mainzer Familien auf. So erhielt im Jahre 1452 ein Jakob von Sörrenloch gen. **Gensfleisch** das Lehen des Binger Marktschiffes. Mit Sicherheit ein Verwandter des großen Erfinders der Buchdruckkunst, Johannes **Gutenberg** 1). Auch die dritte Linie **Mainz-Oppenheim** hatte, wie ein Lehenbrief vom 2. März 1395 belegt, eine lange Tradition. Hieraus erfahren wir, dass einem *„Peter Bruderthins seligen Son Bürger tzu Menze...“* und dessen *„Bruder Henne...“* das Marktschiff als Lehen wurde. Beide Schiffleute versprachen, *„...daz an dem Fischmarte plegit zu halden an dem Fritage, alle Woche und gein Oppenheim geet zu Marte, un an dem Samestage widder her abe...“* Diese Marktschiffahrt bestand bis zum Jahre 1844. Den drei genannten Daten zufolge währte sie 453 Jahre. Es waren wohl immer fröhliche Fahrten und auf dem Schiff stets „etwas los“, wenn es, besonders zu Zeiten der Frankfurter Messe vor dem „Kaufhaus der Deutschen“ anlegte. Ein Vergnügen, welches sich auch Goethe nicht entgehen ließ: ***Eine der...unterhaltendsten Lustpartien war,...daß wir uns in das Höchster (Mainzer) Marktschiff setzten, die darin eingepackten seltsamen Passagiere beobachteten und uns bald mit diesem, bald mit jenem.....scherzhaft und neckend einließen... 2)***

In **Nackenheim** hatte der **Marktnachenverkehr** seine Blütezeit zwischen etwa 1850 und 1916. Grundstock des regen Bootsbetriebes war der damals in Nackenheim stark verbreitete Obstanbau. Im Gegensatz zu den übrigen Gemeinden an der Rheinfront zwischen Mainz und Oppenheim bildete

1) Aus einer Abhandlung „Rheinschiff“, Verfasser nicht bekannt, veröffentl. in „Neuester Anzeiger“ 5. 9. 1893

2) Johann Wolfgang von Goethe: „Dichtung und Wahrheit“ Erster Teil, Fünftes Buch

Nackenheim eine ausgesprochene „Obstbau-Exklave“. Es hatten sich stattliche Vollerwerbsbetriebe entwickelt. Aber auch zahlreiche Nebenerwerbstätige bewirtschafteten sogenannte „Obststücke“, die sich in einer beachtlichen Fläche ausdehnten, so dass der Obstanbau neben dem vorherrschenden Weinbau einen bedeutenden Erwerbszweig bildete und demgemäß ein rechenbarer Wirtschaftsfaktor für das Dorf war. Noch 1965 trug der amtliche Briefkopf der Gemeinde die Bezeichnung „Gemeindeverwaltung Nackenheim QUALITÄTSWEIN- UND EDELOBSTBAU“. 1) Hauptabsatzgebiet für das Nackenheimer Obst war Mainz. Um die Vermarktung kümmerten sich zahlreiche Obsthändler und „Mäkler“. Teilweise verkauften die Erzeuger ihre Ware direkt auf dem Mainzer Wochenmarkt, dessen Spektrum nicht wenige Farbtupfer durch Nackenheimer Marktfrauen erhielt. Transportiert wurden die Landwaren fast ausschließlich mit dem **Marktnachen**. Sein Vorteil gegenüber der Bahn lag einmal in der günstigeren Gebühr, zum anderen, -dies war für die Benutzer noch wichtiger- fuhr der Schiffmann die Obstkörbe von der Anlegestelle am Fischtor direkt an die Stände der Marktfrauen. **Das Privileg** des Marktnachens war zu allen Zeiten begehrt. Einmal erworben, wurde es möglichst lange in der Familie gehalten und von Generation zu Generation weitergegeben. Die letzten Betreiber des Marktnachens war Familie Schneider, besser unter dem Namen „Liesebeth“ bekannt. Deren Schiffertradition geht auf den 1759 geborenen Leonhard Schneider zurück und währte sechs Generationen. Sicher warf auch er ein Auge auf den Marktnachen, doch erst sein Enkel Philipp Schneider IV 1), konnte um 1856 das Privileg, als Nachfolger des Marktschiffers Philipp Holzhammer 2), erwerben. Aufgeschlossen für die neue Technik, stattete Philipp Schneider seinen 200 Zentnernachen mit einer Dampf-

1) Schreiben der Gemeinde Nackenheim vom 27.01.1965 an den Verfasser

2) Urgroßvater des Verfassers

3) Nach dem Nackenheimer Gewerbebuch legte am 13.06.1856 Philipp Holzhammer sein Gewerbe als Marktschiffer nieder.

maschine aus. In der Mitte des Bootes stand der Kessel und wurde von Wilhelm Eimer, der später Schwiegersohn des Schiffmanns werden sollte, „gestocht“ 1). Steuermann war der Besitzer selbst. Ungefähr 30 Jahre lang nahmen die Nackenheimer Landerzeugnisse ihren Weg per Dampf nach Mainz. Die Gründe, weshalb der nachfolgende Marktschiffer Philipp Schneider I das Dampfschiff abschaffte, sind nicht bekannt. Jedenfalls wurde im Jahre 1891 wieder von Hand gefahren. Langweilig waren die Marktfahrten nach Mainz nie, beschwerlich und gefährlich aber immer. Philipp Jakob Schneider, (der letzte Nackenheimer Fährmann), erinnerte sich noch im hohen Alter deutlich an die oft abenteuerlichen Reisen 2), die er als Bub bis zu seinem 14. Lebensjahr im Marktnachen seines



Philipp Schneider I

Vaters (Philipp Schneider I) mitmachte. Seine minutiöse Schilderung eines Markttages soll als Zeitzeugnis 3) hier wieder gegeben werden:

Dienstags und freitags wurde auf den Markt gefahren. Jakob Hipp (Onkel von Phil. Schneider) und Tante Bäuwelje (Barbara Henriette Schneider, später verh. Heckelsmüller, Großmutter des Verfassers) fuhren als Helfer mit. Das über Tag gebrochene Obst wurde von den Obstbauern und Händlern abends an den Rhein gebracht. Hauptkunden um 1900 waren Familie Kratz (deren Anwesen umfasste das heutige Pfarrzentrum, die heute bebauten Teile der Karl-Abt-Straße, des Schifferweges und Teile des nördlichen Teils Im Winkel),

- 1) in der Schiffersprache Bezeichnung für die Arbeit des Heizers. Der Begriff stammt von dem Holländischen Wort **stoken** = mit Holz feuern.
- 2) In der Schiffersprache bezeichnet man eine abgeschlossene Fahrt als **Reise**, mundartlich **Raas** genannt. Daraus die Redewendung: **...uff dere Raas net!** d.h.mit mir nicht!
- 3) Aufzeichnung eines Gespräches des Verfassers mit Philipp Jakob Schneider vom 14. Dezember 1983

Anton Becker (Fischergasse), Matthias Pier (Vater des Wissenschaftlers) und Paul Kohl (Im Winkel). Bis 18⁰⁰ Uhr am Vorabend des Marktages musste das Obst zum Rhein gebracht und verladen sein. Um 1⁰⁰ nachts war Abfahrt. Gegen 4⁰⁰ Uhr morgens legten wir in Mainz am Fischtor an. Da die Marktfrauen mit dem ersten Zug angereist kamen, mussten bereits um 5⁰⁰ Uhr die ersten Obstkörbe auf dem Markt stehen. Mein Vater besaß einen Handwagen für große Obstkörbe, mit dem er das Obst wegbrachte. Sieben bis acht mal fuhr er los und hatte jedesmal 12 Körbe geladen. Kartoffeln und Gemüse kamen nicht auf den Markt. Diese wurden zu festen Kunden der Bauern gebracht, zu denen unter anderem das Petersstift, verschiedene Gaststätten, Hotels und das Alter heim gehörten. War diese Ladung verteilt, wurde erneut für die Heimfahrt geladen. Diesmal bestand die Fracht überwiegend aus sogenannten Kolonialwaren für Nackenheimer Ladengeschäfte. Während der Woche fuhren die Krämersleute nach Mainz, gaben ihre Bestellungen bei den Lieferanten auf und diese brachten die Waren zu unserem Nachen. So fuhren wir Obst zu Tal und >Krämer-Kram< zu Berg.

Das Bild einer romantischen Rheinfahrt wird schnell verdrängt, lässt der Betrachter von heute einen solchen Markttag einmal in Gedanken ablaufen. Kurz nach Mitternacht begann die **Talfahrt**. Der schwer „abgeladene“¹⁾ Nachen wurde -zwar mit dem Strom- doch immerhin von Hand gerudert. Am Mainzer Fischtor angekommen, mussten die rund 2 t Obst am Rheinufer hochgetragen werden. Das Ausfahren dauerte, je nach Adresse der Kunden, bis 10⁰⁰ oder 11⁰⁰ Uhr. War damit schon ein durchaus volles Tagespensum erwirkt, wartete auf die Schiffer nun die anstrengendste Arbeit, der Nachen musste wieder **11 Stromkilometer zu Berg** geschleppt werden. Dazu waren am Nachen zwei Zugseile angebracht, die in Umhängegurten endeten. Die beiden Helfer spannten sich

1) in der Schiffersprache = voll beladen

ein und zogen Schritt für Schritt, während der Schiffmann im Nachen schubte. Gegen Abend, nach 18 anstrengenden Stunden, erreichte man wieder die Nackenheimer Anlegestelle. Als **Fahrlohn** erhielten die Schiffer 25 Reichspfennige pro Obstkorb, und für den Transport der Krämerwaren nach Nackenheim wurde ihnen 10 bis 15 Pfennige je Artikel gezahlt. Um 1900 trat eine Erleichterung für die Bergfahrt ein, als ein Dampfboot von Ginsheim aus den Mainzer Markt anfuhr. Es hatte überwiegend Fische geladen, die für den damals bedeutenden Fischmarkt bestimmt waren der überwiegend von Ginsheimer und Gernsheimer Fischern versorgt wurde. Fuhr die Ginsheimer Boot zurück, konnte der Nackenheimer Marktnachen angehängen und wurde bis nach Laubenheim mitgeschleppt. Mithin musste der Nachen nur noch die halbe Strecke von Hand gezogen werden. Ganz eingestellt wurde der Handbetrieb, als der Rhein so stark befahren war, dass man immer vorbei fahrende Schleppzüge fand, an die angehängt werden

konnte. Wenn eingangs von Gefahr gesprochen wurde, machen zwei

Hawarien die Gefahren deutlich, denen die Markt-schiffer ausgesetzt waren. Ein Fall ist in der Familie des Verfassers überliefert. Die Großmutter, damals noch Barbara Henriette Schneider begleitete 1892, damals 18-jährig ihren Vater im Marktnachen, als die Reisenden von einem

Gewitter, mit starkem Sturm überrascht wurden. In kürzester Zeit kamen mächtige „Gewichter“ ¹⁾ auf, die den Nachen zum Kentern brachten. Das



Barbara Henriette Schneider

(verh. Heckelsmüller)

1) Schiffersprache, bedeutet Wogen

Mädchen wurde dadurch gerettet, dass jemand sie an den Haaren ergreifen konnte. Wie es den Mitfahrern erging, ist nicht mehr bekannt. Philipp Jakob Schneider erlebte als Bub vom Ufer aus ein ähnliches Ereignis:

Die Mutter saß am Fenster und schrie plötzlich >Eben ist was passiert< . Ich rannte auf den Damm und hörte, wie jemand sagte, Im Bootsrhein (Hauptstrom durch die Insel sichtverdeckt) sei ein Nachen untergegangen. Folgendes war passiert: ***Der Marktnachen meines Vaters (Philipp Schneider I) war wieder einmal auf Bergfahrt und hatte am Schiff eines Schleppzuges festgemacht. Am Heck dieses Schiffes hing eine Zille. Als der Zug die Höhe des Kanals (Nachenstraße) erreicht hatte, war er so weit >hinaus< gekommen, dass die Boot plötzlich, genau in dem Augenblick, als der Nachen loss (los) gemacht hatte, auf die Insel zu drehte. Die Kollision mit der quer laufenden Zille war unvermeidlich, und der mit schwerer Rückfracht beladene Nachen kenterte. Mein Vater konnte zwar noch aus dem kippenden Nachen springen, wurde aber unter die Zille gedrückt, hinter der er wieder auf tauchte. Jakob Hipp erreichte >das< Anker des nachfolgenden Schiffes und war gerettet. Die Rettung meines Vaters gleicht einem Wunder. Zur selben Zeit fuhr auf der Gegenseite ein Nackenheimer Schiff in einem Zug zu Tal. Es war die Eva der Familie Fell. Die beiden Söhne Karl und Philipp sprangen in einen Nachen und zogen meinen Vater aus dem Wasser. Später bargen sie auch noch unseren Nachen. Während des Rettungsmanövers musste der ganze Schleppzug drehen um sich gegen den Strom zu halten (mitstroms konnte er nicht anhalten).*** Solche aufwendige Aktionen waren damals eine Ehrensache unter den Schiffleuten und zeigt, wie eng, fast familiär der Rhein mit seinem Nutzen und seinen Gefahren die Menschen auf dem Wasser zusammen schloss. Froh über die Rettung aus höchster Gefahr wurde der materielle Schaden des Unfalles gern verschmerzt. Immerhin gingen Metallwaren im Wert von 280 RM,

die für eine Nackenheimer Firma bestimmt waren, verloren und mussten ersetzt werden.

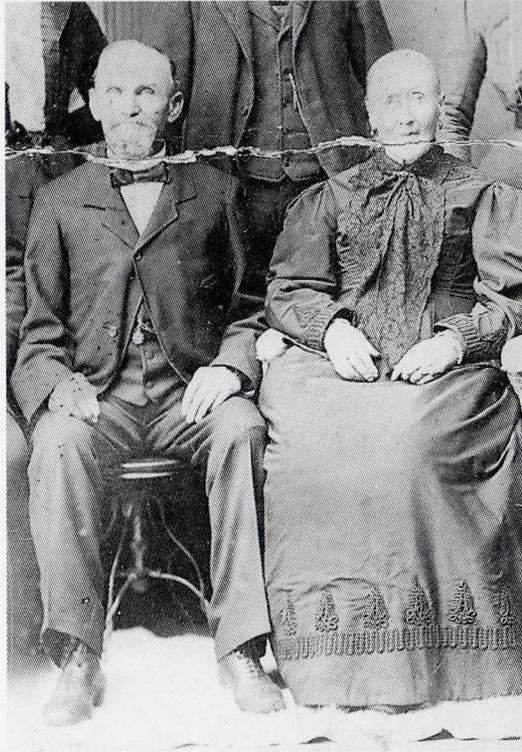
Wie so oft bei anderen Ereignissen, war auch für das Ende des Marktnachens der Krieg der Vater der Dinge. Der Nachen wurde noch am Anfang des ersten Weltkrieges gefahren. Gerade in diesen schweren Zeiten war er ein wichtiges Transportmittel für die Versorgung der Bevölkerung. Doch um 1916 wurde aus militärischen Gründen jeglicher Nachtverkehr auf dem Rhein verboten. Damit war den Marktfahrten der Boden entzogen. Der Marktnachen war Geschichte geworden.

Dass Marktfahrten auch heitere Seiten hatten, zeigen zwei Episoden. Eine erzählte Philipp Jakob Schneider:

Schon als kleiner Bub im Vorschulalter durfte ich (nachts) im Marktnachen mitfahren. Einmal ließ mich meine Mutter schlafen. Erst gegen morgenwachte ich auf. Als ich merkte, daß meine Eltern schon weg waren, zog ich schnell eine Unterhose an und lief zum Bahnhof. Dort griff mich Frau Kratz auf, die auf dem Weg zu ihrem Marktstand in Mainz war. Da der Zug jeden Moment kommen musste und somit keine Zeit mehr mich heimzubringen, nahm sie mich an die Hand und kaufte mir eine Fahrkarte. In Mainz war die Überraschung groß, als meine Mutter ihr >Philippje< in >Gala<, halb im Schlafanzug, halb in Unterhosen bei Frau Kratz entdeckte. Eine nachhaltige Begebenheit hatte meine Großmutter erzählt, die schon im Alter von 14 Jahren zur regulären Besatzung des Marktnachens gehörte. Es war im Februar 1889 und am Fischtor in Mainz, als sie ihrem Vater (Philipp Schneider IV) half, Waren vom Nachen hochzutragen. Da entdeckte sie am oberen Uferrand einen Mann mit langem Bart und rief ihrem Vater zu: ***>Baabe, do owwe stehd en Monn der siehd jo aus wie Ihr!<*** Der Vater sah nur kurz nach oben, stürzte auf den Fremden zu und schon lagen sich beide in den Armen. Der Fremdling war der vor zwei Jahrzehnten nach Amerika ausgewanderte Bruder, der erstmals und unangemeldet wieder die alte Heimat besuchte.

Seine Ankunft am Mainzer Hauptbahnhof fiel in die frühen Morgenstunden, und, da gerade Markttag war, fuhr er nicht nach Nackenheim weiter, sondern war sich sicher, den Bruder am Fischtor anzutreffen. So zuverlässig war der Marktnachen.

In Nackenheim hatte seine Nichte Elisabeth Eimer (geborene Schneider) gerade ihren Sohn Philipp geboren. Dieses Ereignis nahm der „Onkel aus Amerika“ zum Anlass, die bevorstehende Kindtaufe mit einem Wiedersehensfest zu verbinden. Er lud die gesamte Sippe ein, und beim Fest wurde keiner, noch so ferne Verwandter vermisst. Der Zug mit dem Täufling zur Kirche, glich einer Prozession, und der kleine Philipp, „amerikanisch ausgestattet“, wurde wie ein Prinz vornweg getragen und erlebte unbewusst die größte Kindtaufe die seit Menschengedenken in Nackenheim gefeiert wurde.



Der Mississippikapitän ... **Schneider**
(Liesebeth) mit seiner Frau um 1900

