

Oberländer und Bönder

von Hans Paul Müller

„Was für Redner sind wir nicht,
wenn der Rheinwein aus uns spricht.“

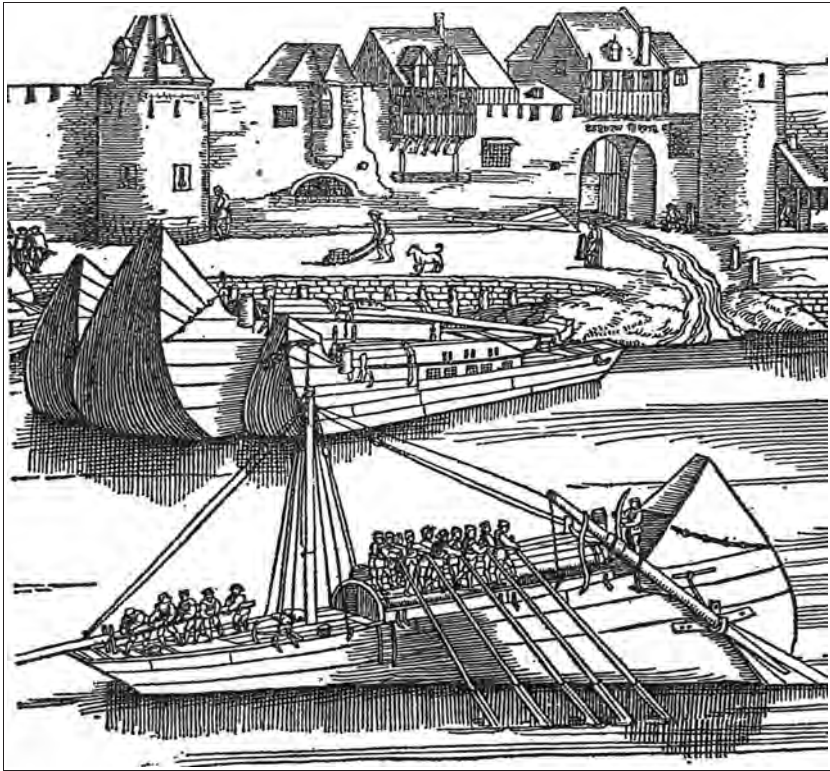
– Gotthold Ephraim Lessing

Nach dem Untergang des Weströmischen Reiches ging auch die Schifffahrt auf dem Rhein zunächst deutlich zurück. Von den nach den Römern bis ins Spätmittelalter eingesetzten Schiffen sind keine Darstellungen überliefert – es lässt sich immerhin schätzen, dass diese eine Tragfähigkeit von maximal 40 Zentnern hatten.

Ab dem Ende des 15. Jahrhunderts änderte sich das grundlegend, als ein geklinkertes Schiff auf dem Rhein auftauchte und verstärkt eingesetzt wurde: der sogenannte *Oberländer*. Dieser heute kaum noch bekannte Schiffstyp setzte sich damals schnell auf dem Mittelrhein durch. Seine Konstruktion stellte viele der bis dahin geltenden Schiffsbauregeln auf den Kopf. So zeigte der *Oberländer* eine Trapezkonstruktion mit hochgezogenem Heck und niedrigem Bug.

Die Länge eines typischen *Oberländers* betrug um die 25 Meter, die Breite vorne ca. 3,5 Meter und hinten bis zu 6,5 Meter. In Bezug auf die angegebenen Maße gilt es allerdings zu beachten, dass sich diese im Laufe der Zeit durchaus deutlich veränderten. Die Weiterentwicklung des *Oberländers* ging schließlich in mehreren Stufen vom 15. Jahrhundert an bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts vonstatten. So gab es *Oberländer* mit zunächst nur 15 - 20 Meter Länge, später dann eher 25 - 30 Meter. Die Grundform wurde indes stets beibehalten. Die Tragfähigkeit erreichte später 100 - 120 Tonnen.

Wenn der *Oberländer* mit seinem flachen und niedrigen Bug in die hoch gefährlichen Stromschnellen des Mittelrheins eintauchte, konnten die Wasserkräfte viel leichter am flachen Unterbug und an den Schiffsseitenwänden abgleiten. Der flache Schiffsboden und die kurze Bauweise machten den *Oberländer* zudem wendiger. Der niedrige Bug ermöglichte es, über diesen am Strand ein- und auszuladen.



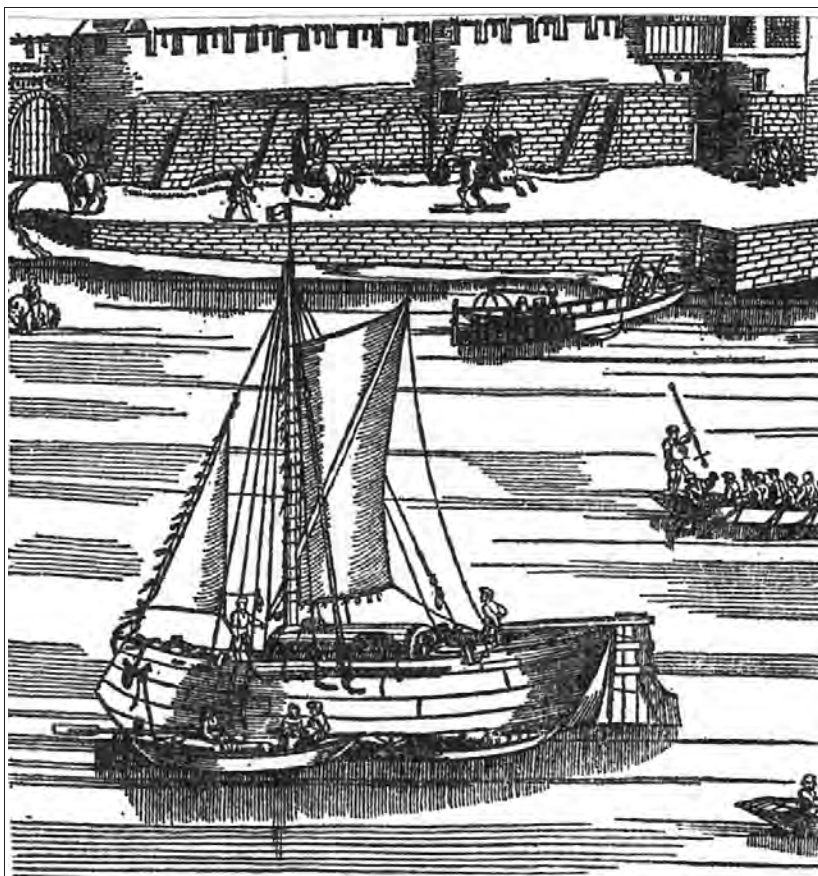
Oberländer, Ausschnitt aus dem Woensam-Prospekt von Köln 1531

Für den Schiffer – auch „Baas“ genannt – gab es unter dem hochgezogenen Heck eine Unterkunft. Eine Mannschaftsunterkunft hingegen existierte nicht. Lange nutzte der *Oberländer* keine Segelkraft. Eine Takelung mit Rahsegel war erst Anfang des 17. Jahrhunderts festzustellen. Talwärts wurde üblicherweise gerudert und bergwärts getreidelt. Der *Oberländer* diente vorrangig für die große Fahrt zwischen Mainz und Köln und war vom Mittelalter bis in die Frühe Neuzeit das wichtigste Frachtschiff auf dem Mittelrhein.

Wie in Köln das Oberländer Ufer zu seinem Namen kam

Die Fahrt endete flussabwärts wegen des Stapelrechts in Köln. Dort wurden die Waren, die nicht vor Ort verkauft wurden, in die sogenannten Niederländer umgeladen. Diese Schiffstypen waren bauchi-

ger und hatten üblicherweise eine größere Ladekapazität. Entsprechend wurden die ankommenden Schiffe = *Oberländer* am „Oberländer Ufer“ entladen. Am rheinabwärts gelegenen „Niederländer Ufer“ wurden dann wiederum Waren auf die *Niederländer* umgeladen.



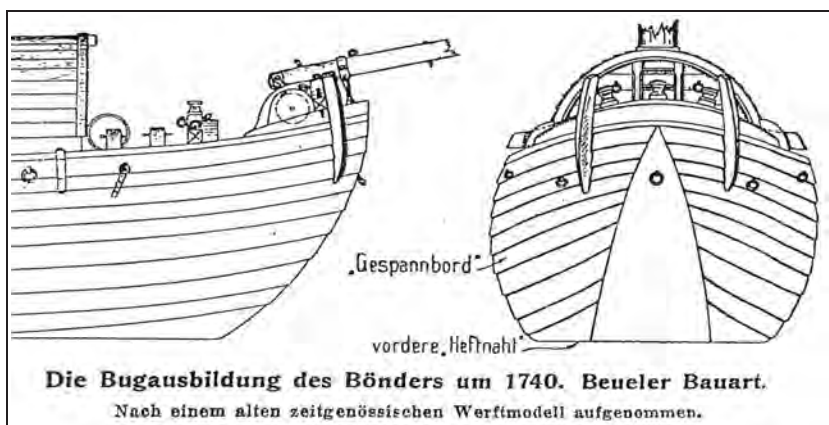
*Niederländer Rheinschiff unter den Mauern von Köln
Ausschnitt aus dem Woensam-Prospekt von Köln 1531*

Vom Oberländer zum Bänder

Der *Oberländer* wurde im 18. Jahrhundert mehr und mehr vom sogenannten *Bänder* abgelöst. Dieser war den moderneren Anforderungen besser gewachsen. Es handelte sich beim *Bänder* um eine abgewan-

delte Form der niederländischen *Samoreusen*. Die Ladefähigkeit erreichte 400 Tonnen, und damit konnte der *Oberländer* nicht annähernd mithalten. Die *Bönder* erreichten bis zu 36 Meter Länge und ca. 6,4 Meter Breite.

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts blieb der *Bönder* das vorherrschende Transportschiff auf dem Mittelrhein. Es handelte sich um den einzigen Typ der rheinischen Transportschiffe, der zunächst auch vom Eisenschiffbau übernommen wurde.



*Zeichnung entnommen der Dissertation von Kurt Schwarz
Köln 1928*

Die größten Werften am Mittelrhein – in Beuel und den Dörfern an der Siegmündung

Sehr interessant wird es für Beueler und Mondorfer im Hinblick auf die Werften, auf denen *Oberländer* und *Bönder* hergestellt wurden. Denn laut Kurt Schwarz und Werner Böcking befanden sich bereits beim *Oberländer* die wichtigsten Werften „in Beuel bei Bonn“, zudem wird auf Vilzbach bei Mainz und auf die Kölner Rheinau-Insel verwiesen.

Beim *Bönder* wird es dann noch eindeutiger. Da es sich beim *Bönder* letztlich um eine Variante der niederländischen *Samoreusen* handelte, waren es auch zuerst holländische Schiffsbauer, die diesen

Schiffstyp am Mittelrhein bauten. „Die Werften lagen an der Siegmündung“, so Werner Böcking in seinem Standardwerk der Rheinschifffahrt. Sie zogen dazu den Rhein herauf und fanden an der Siegmündung günstige Bedingungen vor. Dort gab es schließlich bis ins 19. Jahrhundert hinein einen regen Holzhandel. Dies wurde auch dadurch begünstigt, dass der Herzog von Berg für Mondorf von seinem Stapelrecht für Holz Gebrauch machte, wie es laut der Publikation „Flößerei auf dem Rhein“ (Hrsg. Siebengebirgsmuseum, Königswinter 1999) bereits aus dem Jahr 1579 überliefert ist.

Die „Bonner“ – eine kleinere Form der Bänder

Für die Werften in Beuel und an der Siegmündung waren die bereits vorhandenen Holzlager und Infrastrukturen natürlich ein großer Vorteil. Schiffe wurden damals eben dort gebaut, wo Holz war.

Wegen der Nähe zu Bonn wurden die in Beuel und an der Siegmündung gebauten *Bänder Beueler Bauart* auch *Bonner* genannt. In dem Entwurfsplan für den Kölner Hafen von 1810 waren neben Liegeplätzen für *Bänder* auch dreißig Liegeplätze für den kleineren *Bonner* vorgesehen.

Die größten Werften zum Bau der *Oberländer* und *Bänder* befanden sich somit in Beuel und den Dörfern an der Siegmündung. Doch wie so ist davon heute nichts mehr bekannt? Was ist mit den Resten dieser Werften? Zu beachten ist dabei, dass die *Oberländer* bzw. *Bonner* auf Sand oder Wiese gebaut wurden; es war also keine Helling zum Bau der Schiffe notwendig. Später, nach der Einstellung der Produktion, werden Hochwasser die Reste der Anlagen vernichtet haben. So verschwand mit den Resten der Werften auch die Erinnerung an die Zeit, als sich die größten Werften des Mittelrheins in Beuel und an der Siegmündung befanden.

Mit der immer stärker werdenden Industrialisierung begann sich dann auch der Schiffsbau wieder zu verändern. Im Jahr 1841 fuhr der erste eiserne Kahn auf dem Rhein, dem bald weitere und noch größere Schiffe folgten. Waren die ersten eisernen Schiffe noch vom Holztyp beeinflusst und erinnerten in ihren Formen an *Samoreusen* bezie-

hungsweise *Bönder*; so entwickelten die bald gänzlich aus Eisen gebauten Schiffe schnell eigene Formen.