

Der Schiffermast an Rheinkilometer 424

Maike Sambaß

Die ersten Ideen über die Errichtung eines Schiffermastes in Mannheim wurden bereits elf Jahre vor der eigentlichen Errichtung, also bereits 1957, laut. Der Mast sollte ein Symbol für die Schifffahrt werden. *Der Mast war und ist, wie viele solcher Masten an Rhein, Neckar und Main, als Gruß der Stadt an die vorbeifahrenden Schiffe und ihre Besatzungen gedacht.*¹

Nachdem ein solcher Mast auf der Neckarspitze seine Pflicht bis zur Baufälligkeit getan hatte, und folglich entfernt werden musste, warf Dr. Ludwig Specht in der Jahreshauptversammlung des Vereins vom 29. März 1957 die Idee auf, einen Schiffermast am Rheinufer aufzustellen. Inwieweit diese bei der Versammlung Anklang gefunden hat, ist nicht übermittelt. Aus Kostengründen wurde der Vorschlag 1957 zumindest noch abgelehnt. Auf taube Ohren schien er jedoch nicht gestoßen zu sein. Im darauffolgenden Jahr griffen die Brüder Peter und Helmut Kühnle den Vorschlag wieder auf. Es wurde eine Kommission gegründet, deren Vorsitz Peter Kühnle übernahm.

Die Kommission berichtete 1959, dass die Errichtung ungefähr 6.300 DM kosten solle. Dabei sollten 2.000 DM aus der Vereinskasse verwendet und die weiteren 4.300 DM aus Spenden finanziert werden. Als jährlich laufende Kosten wurden 400 DM angegeben. Der Vorstand stimmte mit 2 Gegenstimmen für eine Errichtung. Es wurde davon abgesehen, die Mitglieder vorab über ihre Zustimmung zu befragen.²

1960 gab die Mannheimer Schiffswerft Schimag einen Scheck über 2.000 DM an den Verein zurück, da mit dem Bau des Mastes nicht begonnen worden war. Im selben Jahr lehnte die Stadt einen Entwurf eines Peitschenmastes des Kommissionsmitgliedes Alfons Nowag als Verhandlungsgrundlage ab. Der neue Vorschlag Nowags wurde noch im selben Jahr vom Vorstand einstimmig angenommen und auch die Stadt begann mit den statischen Berechnungen. Finanzielle Unterstützung wurde unter anderem von Peter Kühnle garantiert, der eine private Sammlung von Geldern anstrebte.

Auch in der Presse wurde der Vorschlag diskutiert. *Der begrüßenswerte Vorschlag, an wesentlichen Punkten des immer mehr anwachsenden Schiffsverkehrs im Rheingebiet Signaleinrichtungen anzubringen, kommt aus den Reihen der patentierten Rheinschiffer selbst.*³ Die finale Zusage zu dem Bau liege nun bei der Stadt. *Wir meinen dazu, daß auch der mit vielen Verdiensten alt und groß gewordenen Mannheimer Schifffahrt das bisschen Tradition gebührt!*⁴

Im Frühjahr 1961 beliefen sich die Kosten plötzlich auf deutlich höhere Summen als zu Beginn berechnet. Nun war sogar von um die

30.000 DM die Rede. Das zuvor von der Schiffswerft gemachte Angebot wurde als nicht verbindlich bezeichnet.

Eine neue Kalkulation Nowags belief sich immerhin auf unter 20.000 DM. Die Werft hatte in der Zwischenzeit allerdings den Besitzer gewechselt.

Der Vorsitzende der Kommission, Peter Kühnle, gab die Verhandlungen trotzdem nicht auf und hoffte auf einen Zuschuss der Stadt.

Über all den Verhandlungen blieb der Humor über die Situation nicht aus, wie man an einem Gedicht von Ernst Hartmann, vorgetragen am Nikolausabend 1961, erkennen kann.

Unser Junior müht sich sehr
 Als Vergnügungskommissär. [...]
 Zwar, wir haben keinen Mast
 Und es hat den Anschein fast,
 Als ob's dazu nicht mehr lange.
 Doch ihr Leute seid nicht bange,
 Denn mit ihm für alle Fälle
 Ist ein »Mastwart« schon zur Stelle!⁵

Mit dem Junior war in diesem Fall Helmut Kühnle gemeint, der vorab als Fahnen- und Mastwart bestellt worden war.

1962 wechselte der Vorsitz des MSV. Der neue erste Vorsitzende Heinrich Walz, der als Schifffahrtssachverständiger am ganzen Oberrhein tätig war, bat darum die Pläne des Schiffermastes mit aller Energie voranzutreiben, oder diese aufzugeben. Daraufhin löste sich die eigentliche Kommission auf. Aber ganz aufgeben wollte man dann doch nicht. Unter Lothar Fassbender und mit Hilfe von Alfons Nowag und Helmut Kühnle wurde eine kleinere Kommission beibehalten. Es galt nun zu klären, ob eine Realisierung überhaupt noch möglich sein würde.

Die drei eingeholten Angebote bewegen sich zwischen knapp 14.000 und 22.000 DM. Ein viertes Angebot ließ Ende 1962 noch auf sich warten.

Auf eine Anfrage des Wasser- und Schifffahrtsamts Mannheims vom Juli 1962 über den Stand des Projektes erteilte der Verwaltungs-Oberinspektor Löffler folgende Auskunft, dass nämlich *der Antrag auf Genehmigung zur Erstellung des Flaggenmastes von dem Antragssteller zurückgenommen worden ist*.⁶ Es schien, als wäre die Realisierung des Vorhabens aufgrund zu hoher Kosten gescheitert.

*01.03.1963, Vorläufig letzte Behandlung des Problems Schiffermast im Vorstand, Fortschritte werden nicht erzielt. Die Sache ruht bis auf weiteres.*⁷ Neben den Kosten stand die Idee des Schifffahrtsmuseums der Umsetzung im Weg. Das Schifffahrtsmuseum wurde zeitweise als

bedeutender angesehen. Dennoch kam aus den Reihen der Kommission für ein Rheinschiffahrtsmuseum dann die Idee, einen Teil der Sammlung des zukünftigen Museums an die Stadt zu verkaufen. Aus diesen Geldern sollte der Etat des MSV entlastet werden und Mittel für die Errichtung des Schiffermastes zusammenkommen.

Schließlich war es ein Jubiläum, dass die Sache vorantrieb. In der Jahreshauptversammlung 1968 bekundete Hafendirektor Heck starkes Interesse an dem Schiffermast. Als geeigneten Zeitpunkt sah er dafür das 100-jährige Jubiläum der Mannheimer Akte. Die Wiederaufnahme der Angelegenheit fand beim MSV großen Anklang. Neben der Frage der Finanzierung wurde aber auch die Frage der Betreuung diskutiert. Wer sollte beispielsweise für das Hissen der Flaggen zuständig sein?

Bei einer Besprechung mit Heck im Juni wurde als Standort erneut der Platz an der Rheinpromenade, am Rheinkilometer 424, vorgeschlagen. Gestalterisch sollte der Nowag'sche Plan von 1960 greifen. Zudem erklärte sich das Hafenamtsamt dazu bereit, die Beflaggung an zuvor festgelegten Feiertagen zu übernehmen. Ein erster Schritt in Sachen Finanzierung konnte im Juli gemacht werden: Die Stadt sagte in einem Brief die Übernahme der Hälfte der Kosten zu.⁸

Der Schifferverein finanzierte die fehlende Summe und die zur Beflaggung erforderlichen Fahnen: *23.07.1968, Der Vorstand beschließt, nachdem sich die Stadt an den Kosten beteiligt und sich auch verpflichtet hat, für den künftigen Unterhalt des Mastes zu sorgen, und nachdem das Hafenamtsamt die regelmäßige Beflaggung übernimmt, den Mast bauen zu lassen.*⁹ Da das Gelände der Stadt gehörte, sollte der Mast in das Eigentum Mannheims übergehen. Entsprechende Verträge mit der Stadt wurden abgeschlossen.

Am 18. Oktober 1968 wurde der fertiggestellte Mast mit voller Beflaggung an den Oberbürgermeister Dr. Hans Reschke übergeben. Auch auswärtige Schiffervereine waren anwesend.¹⁰ Ein Artikel in der Süddeutschen Allgemeinen Zeitung vom 19. Oktober 1968 rekonstruierte die Einweihung. Nach einem Empfang des Bundesverkehrsministers im *Palasthotel Mannheimer Hof*, bestiegen die Gäste, unter anderem Oberbürgermeister Dr. Reschke, das letzte Räderboot auf dem Rhein. Die herausgeputzte *Oscar Huber* wurde von sechs Booten der Wasserschutzpolizei und der Feuerwehr sowie von vier Hafenamtsbooten begleitet. Die Parade wurde dabei an der Rheinpromenade oberhalb der Rheinbrücke von Böllern begrüßt. August Lindner und Alfons Nowag hießen die Prominenz am Fuß des 24 Meter hohen *eleganten Schiffermastes*¹¹ willkommen. Der Oberbürgermeister bedankte sich für den andauernden Einsatz und die Initiative des Vereins: *Mit der Rheinpromenade habe sich Mannheim wieder mehr dem Rhein zugewendet. Es sei gut, nun die Schiffe von dieser Stelle zu begrüßen.*¹²

Auf der nächsten Seite: Rede zur Einweihung des Schiffermastes. (Archiv des MSV)

hin; günstiges Besinnen sein auf Mastfeierlichkeiten
18.10.68

Zum hundertsten Male hat heut sich gejäht,
die Mannheimer Akte, die sich hat bewährt
wie wirs heut erfuhren, aus berufenem Munde
drum lasst uns mit Frohsinn zu dieser Stunde
die Tage nun ausklingen, die zur Besinnung uns zwingen.

Wir lebten schon Wochen zwischen Hoffen und bangen,
mit Mühe und Arbeit - in Eile und Hast -
haben wir Ihnen präsentiert heut den Flaggenmast.

Doch soll das nicht heißen, dass wir nun Rasten und Ruhn
beim Mannheimer Schifferverein gibts noch manches zu tun,
Ideale zu haben, sie verfolgen und meistern,
und trotz diesen Frachten, sich für die Schifffahrt begeistern

Wir leben doch nicht, um ^{unser} im Verein zu meiern,
sondern um Mäste zu bauen und Feste zu feiern.

Wir wollen mit Frohsinn vor Anker jetzt gehn
derzeit drauß am Mast unsre Flaggen nun wehn
Jackl Zill mit den Blue Stars wird in Stimmung Sie bringen
heut sollen Sie fröhlich sein und tanzen und springen
beachten Sie bitte und vergessen Sie nicht :

um 9 Uhr eine Freiluft-Polonaise bei Lampion Licht
woanders könnt's hingehn, als hinunter zum Rhein
wo der Mast uns erwartet in bengalischem Schein
eine Überraschung wird Sie am Radboot erwarten
wenn die Rothmund-Girls tanzen im Lichterschiffen

um 2 Uhr ist Schluss mit der Jahrhundert Feierei
wir sehn uns ja bald wieder zum Jubiläum im Mai
einen vergnügten Abend-meine Herrschaften-
kommen Sie gesund wieder heim -
das wünscht Ihnen der Zweite vom Schifferverein.

Der damalige Vorsitzende August Linder sprach in seiner Rede von den jahrelangen Bemühungen und Hürden, die es zu bewältigen galt und stellte die Rolle des Mastes für die Rheinschifffahrt heraus.

Wir grüßen mit dem Mast die Schiffe, die zu Berg und Tal vorbeifahren. Der Mann an Bord [...] wird sich angesprochen fühlen und er wird wissen, daß ihm eine Stadt die Referenz erweist, die vielfältige Organisationen und Institutionen für den Betrieb der Schifffahrt und für die Betreuung der Schiffer und ihren Familien beherbergt. Dieser Mast soll aber auch hinweisen in die Zukunft unserer Länder und ihrer Schifffahrt, er soll ein Morgenrot sein für bessere Tage unseres Schifferstandes.¹³

Ende des Jahres 1968 wurden die finalen Aufwendungen auf 28.500 DM beziffert. Die Kosten für den Mast wurden durch die Stadt, Spenden und den Verein gedeckt.

Das Thema ›Schiffermast‹ war damit aber noch nicht gänzlich abgeschlossen. Beispielsweise kam die Frage nach einer Beleuchtung auf. Diese konnte 1972 durch die Zuzahlung von 1.500 DM durch den Verein realisiert.¹⁴

Der Bau des Rheinmastes fiel in eine Zeit, in der dieses Symbol an die Schiffer besonders wichtig wog. Die Binnenschifffahrt verlor immer weiter an Bedeutung, die Konkurrenz wurde stärker. Diese schwierige konjunkturelle Phase machte auch den Mitgliedern des Vereins schwer zu schaffen.

So waren beispielsweise die Frachtkähne besonders betroffen. Trotz Personalverknappung und anderen Sparmaßnahmen befanden sich die Betroffenen in *Katastrophen-Stimmung*¹⁵. Dennoch dient der Mast bis heute als Willkommen an alle Rheinschiffer, die den Rheinkilometer 424 passieren.



Der Schiffermast in voller Flagge heute
(Archiv des MSV)

ANMERUNGEN

- ¹ Hartmann, Schiffermast (1993).
- ² Vgl. ebd., S. 2.
- ³ MARCHIVUM, Allgemeine Zeitung Nr.180 vom 6.8. 1960.
- ⁴ MARCHIVUM, 9/2015 Nr.336 Bauvorhaben: Erstellung eines Flaggenmastes, Allgemeine Zeitung Nr.180 vom 6.8.1960.
- ⁵ Hartmann, Schiffermast (1993), S. 3.
- ⁶ MARCHIVUM, 9/2015 Nr. 336 Bauvorhaben: Erstellung eines Flaggenmastes, Briefverkehr zwischen Wasser- und Schiffsamt Mannheim und Polizeipräsidium.
- ⁷ Hartmann, Schiffermast (1993).
- ⁸ Vgl. ebd., S. 4.
- ⁹ Ebd.
- ¹⁰ Vgl. ebd.
- ¹¹ MARCHIVUM, 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Süddeutsche Allgemeine Zeitung Nr. 243, 19.10.1968.
- ¹² Ebd.
- ¹³ Vgl. Hartmann, Mannheimer Schifferverein: 75 Jahre (1969), S. 75.
- ¹⁴ Vgl. Hartmann, Der Schiffermast (1993), S. 5f.
- ¹⁵ MSV, Ordner »Zeitungsartikel«, Artikel des Mannheimer Morgen vom 10.Februar 1966.