

# Binnenfahren in Deutschland

## Projektleiter

Prof. Dieter Hilbig

## Zeitraum

2002

## Förderung

Fachhochschule  
Dortmund,  
Forschungssemester

## Kontakt

Prof. Dieter Hilbig,  
Fachbereich Design,  
Fachhochschule  
Dortmund,  
Max-Ophüls-Platz 2,  
44139 Dortmund,  
Telefon:  
(0231) 9112-439

## Bericht über das Gestaltungsprojekt im Forschungsfreisemester (Sommersemester 2002)

Die Arbeit im Forschungsfreisemester umfasst 154 von insgesamt 300 deutschen Binnenfähren als Fotodokumentation, die in circa drei Jahren zum Abschluss kommen soll. Die Dokumentation hat den Anspruch einer vollständigen Erfassung aller Fähren, die heute noch, im Zeitraum zwischen 2001 bis 2005, an Flüssen, Kanälen, Seen und Förden ihren Dienst versehen.

Die fotografischen Arbeiten in Verbindung mit erläuternden, aber bewusst subjektiven Texten sollen nach Abschluss des Gesamtprojekts als Bildband veröffentlicht werden. Prof. Dieter Hilbig

## Einfluss der Projektarbeit auf die Lehre

Die Arbeit von Grafikdesignern wird dadurch bestimmt, dass sie auftragsgebunden Gestaltungskonzepte entwerfen. An der Verwirklichung dieser Design- oder Werbekonzepte sind in der Regel, je nach Umfang und Aufgabenstellung, neben dem Grafiker, der das Projekt steuert und verantwortet, noch unterschiedliche Fachleute für spezielle Teilaufgaben beschäftigt. Das sind Texter, Fotografen, Illustratoren, Layouter, Web-Designer, Satz- und Reprofachleute usw.

In meinem Fährenprojekt habe ich die Erfahrung gesucht, eine komplexe selbstbestimmte Arbeit zu verwirklichen, die mich nicht nur konzeptuell, sondern auch als Gestalter im Fotobereich, als Textgestalter, als Layouter und in den handwerklichen Bereichen des Satzes und der Druckvorstufe fordert. So haben sich mir die Problemfelder in der Praxis der unterschiedlichen Fachleute intensiv erschlossen.

Mit diesen neu gewonnenen Erfahrungen werde ich nun die Aufgabenstellungen für meine Seminare überdenken und inhaltlich vielschichtiger als bisher formulieren. Meine Studentinnen und Studenten sollten während der Betreuung eine erweiterte Sicht auf die Designpraxis, auf die unterschiedlichen Gestaltungsfelder und ihre Randbereiche gewinnen. Durch Vermittlung meiner eigenen Erfahrungen soll die Lehre nicht zuletzt auch zu einem ethischen Bewusstsein bei den Studierenden führen, das sich in Verantwortung für die Aufgabe und in Respekt vor den Leistungen der Auftraggeber, der Kollegen und Produzenten zeigt. Erst diese berufsethische Haltung, gemeinsam mit individueller Kreativität und fachlicher Kompetenz ermöglicht und erleichtert es den jungen Kommunikationsdesignern, umfangreiche Designprojekte profes-

sionell zu entwickeln, zielsicher zu steuern und termingerecht abzuschließen.

## Ergebnis

Die nachstehenden Buchseiten dokumentieren das Ergebnis meiner Arbeit im Forschungsfreisemester. Bis auf die Textbeiträge, die ursprünglich nicht in dieser Form geplant waren, entspricht die Ausarbeitung meiner Zielvorstellung, wie ich sie in meinem Antrag vom 16. Oktober 2001 beschrieben hatte. Die Vorlagen wurden mit einem Laserdrucker ausgeführt und sind deshalb nicht von der Druckqualität, die ich bei einer späteren Veröffentlichung in Buchform erwarte.

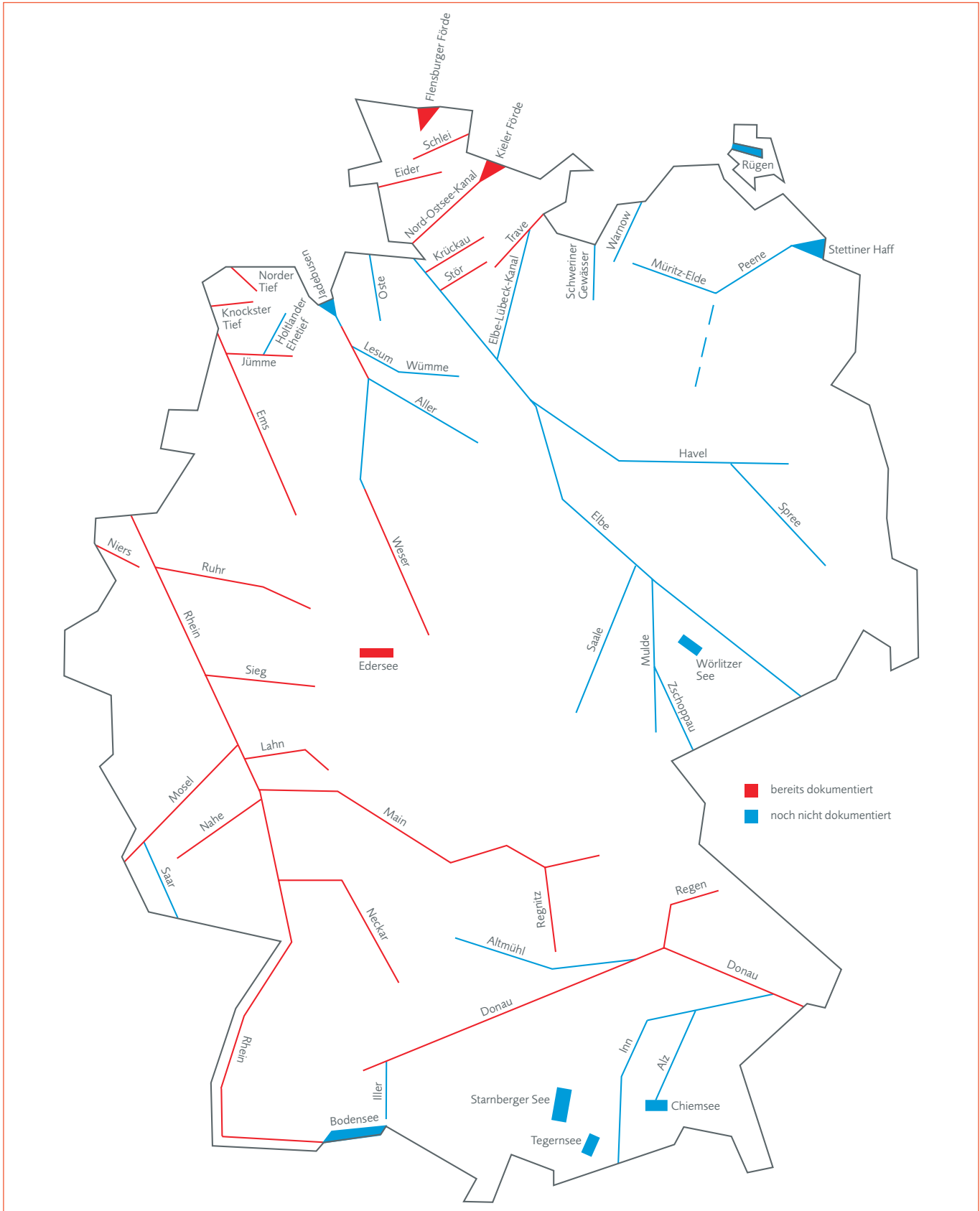
In der nächsten Zeit werde ich versuchen, einen Verleger für dieses Printmedium zu finden. Da die gesamte Dokumentation nach Fertigstellung einen Gesamtumfang von circa 600 Seiten haben wird, dürfte hier für einen Verleger das größte Problem liegen. Eventuell wäre eine gekürzte Fassung denkbar, in der die fotografische Qualität einzelner Fähren im Vordergrund steht.

Auch wenn wirtschaftliche Gründe nicht zu einer Veröffentlichung auf dem Buchmarkt führen sollten, dürfte die Ausarbeitung aufgrund ihrer einmaligen Abgeschlossenheit ein historisches Dokument sein, das den Bestand der deutschen Binnenfähren in dem Bearbeitungszeitraum beschreibt. Denkbar wäre eine Archivierung im Deutschen Schifffahrtsmuseum oder im Bundesministerium für Verkehr.

## Projektbeschreibung

In meiner Antragstellung für das Forschungsfreisemester hatte ich begründet, dass ich besonders als Kommunikationsdesigner ein Interesse daran habe, welche Bedeutung Fähren bei der Überwindung von natürlichen Grenzen zukommt. Meere, Ströme und Flüsse grenzen seit alters her Völker und Kulturen voneinander ab. Sie sind auch Grenzen des Handels, des kulturellen Austauschs und der Kommunikation. Die Neugier auf das Unbekannte, das am anderen Ufer sein könnte, hat die Menschen immer umgetrieben. Dort, wo Flüsse flach genug waren, um sie problemlos zu durchwaten, war diese topografische Lage von solcher Bedeutung, dass hier an den Furten frühgeschichtliche Handelsplätze entstanden: Stadtgründungen, die ihre wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung bis heute erhalten haben.

Erst die Fähigkeit, Boote zu bauen, stellte einen immensen Fortschritt dar, der es nun ermöglichte, die bis dahin unüberwindlichen Gewässer an fast



jeder beliebigen Stelle zu überqueren. Der Gebrauch von Booten bedeutete für die Anwohner an Flüssen und Seen daher nicht nur eine Möglichkeit des Nahrungserwerbs durch den Fischfang mit Netzen. Durch Boote ergab sich - gegen Zahlung des Fährgeldes - auch die Möglichkeit der komfortablen Flussüberquerung für durchreisende Händler. Der Fährmann, der sein Boot beherrschte, kannte die Tücken der Strömung; Klippen und Untiefen waren sein Berufsgeheimnis und er wusste darüber Bescheid, was den Durchreisenden am anderen Ufer erwartete. Er wurde zur geheimnisvollen mythischen Gestalt.

Am Rhein z.B. finden wir heute noch Fährverbindungen, die seit über 2.000 Jahren urkundlich belegt als Gründung der Kelten gelten. Zur Zeit gibt es in Deutschland noch 300 Fährbetriebe. Das sind moderne Autoschnellfähren, die im Dauerbetrieb bei Tag und Nacht den Autoverkehr auf Bundesstraßen bedienen. Das sind aber auch kleine, freifahrende Personenfähren, an Seilen oder mit Rudern getriebene Selbstbedienungsfähren oder klassische Gierfähren, die ohne künstlichen Antrieb allein durch die Flussströmung von einem Ufer zum anderen getrieben werden.

Die Fährverbindungen sind aber zunehmend von der Einstellung bedroht. Die Verbesserung der Verkehrsstruktur durch die Länder und Gemeinden beinhaltet auch die Planung von Brücken an Verkehrsverbindungen, die heute noch von Fährbooten bedient werden. Das gilt besonders in den Gebieten der ehemaligen DDR. Hier war durch das vergleichbar geringe Verkehrsaufkommen die Einstellung von Fährbetrieben bis zur Wiedervereinigung kein Thema.

Mein Projekt ist in erster Linie eine fotografische Arbeit. Es geht mir dabei aber nicht nur um die Dokumentation der individuellen Schiffstypen und ihres landschaftlichen Umfeldes mit fotografischen Mitteln. Mich interessieren ebenso die historischen Aspekte, die Gespräche mit den Fährbetreibern, den Fährleuten, den Passanten und meine eigenen Erfahrungen und Erlebnisse an und auf den Fähren: Wie funktioniert Kommunikation zwischen zwei Ufern, zwischen Reisenden in der kurzen Zwangspause während der Überfahrt?

Die Erfahrungen, die ich während des Forschungsfreisemesters an den 154 Fähren gemacht habe, zeigen, dass eine planvolle Vorgehensweise bei der Befragung der Fährleute nicht zu realisieren ist. Meine ausgearbeiteten Fragestellungen beziehen sich ausschließlich auf technische Details.

Die Gespräche jedoch, die letztlich die Vorlagen und Anregungen zu meinen Texten ergeben, sind in der Regel ganz individuell gefärbt, entziehen sich jeder vorherigen Planung und sind eher durch den Zufall geprägt. Ein spannender und ganz spezieller Bereich der Alltagskultur, der für mich als Kommunikationsdesigner von besonderem Interesse ist. Bisher ist über die deutschen Binnenfähren keine Dokumentation in der von mir realisierten Form veröffentlicht worden.

Die während des Forschungsfreisemesters bearbeiteten Wasserstraßen sind auf der nebenstehenden Karte rot markiert. Sie stellen annähernd die Hälfte des Gesamtumfangs dar. Die noch zu bearbeitenden Flüsse und Seen mit weiteren 150 Fähren sind blau gekennzeichnet. Diese Arbeit dürfte einen Zeitaufwand von circa drei Jahren beanspruchen.

Eine exakte Planung ist bei diesem Projekt aus verschiedenen Gründen nicht möglich. So ist die Recherche und die Suche der Fährstellen manchmal mit einem unkalkulierbaren Zeitaufwand verbunden. Besonders kleinere Fährstellen werden nicht kontinuierlich, sondern nur zu bestimmten Zeiten oder nur an Feiertagen bedient. Aber auch größere Fährverbindungen fallen manchmal wegen Reparaturen, bei Sturm oder bei bestimmten Wasserständen zeitweise aus. Ebenso wird die fotografische Arbeit durch schlechtes Wetter beeinträchtigt.

Meine Planung, etwa ein Drittel der Gesamtaufgabe innerhalb des Forschungsfreisemesters abzuleisten, konnte ich trotz aller Unabwägbarkeiten einhalten. Für meine Recherchen war die Datei der Binnenfähren in Deutschland, die vom Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven geführt wird, von großer Bedeutung. Die Kommunikation mit Herrn Dieter König vom Verlag „Der Fährmann“ war in vielerlei Hinsicht äußerst hilfreich. Schließlich habe ich an fast allen Flussübergängen Fährleute und -betreiber angetroffen, die für meine Arbeit sehr aufgeschlossen waren und die mich hilfsbereit mit Rat und Tat unterstützt haben.

#### **Veröffentlichungen zur Thematik**

Einzelne, aber nicht alle Betreiber verfügen über Fotos und Dokumente ausschließlich ihrer eigenen Fähren, eher aus persönlichem Interesse und ohne einen besonderen wissenschaftlichen oder gestalterischen Anspruch.

Verschiedentlich haben sich Vereine zur Aufrechterhaltung einer historischen Fähre gegründet, die über ihre Fährverbindung Dokumentationen in kleinen Auflagen veröffentlicht haben.

Alle Binnenfähren werden offiziell in einem Fährregister geführt. Dieses Register wird in tabellarischer Form beim Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven erstellt und aktualisiert. Das Register (Stand vom 1.10.1999) bezeichnet die Standorte der Fähren, die Betreiber und die wesentlichen technischen Daten.

Es existiert ein umfangreiches Rheinfährarchiv mit hohem historischen Anspruch. Geführt wird es aus privatem Interesse von Frau Hanna Fastenrath in Solingen. Frau Fastenrath archiviert ausschließlich historische Dokumente über alle Fähren am Rhein.

Die „Arbeitsgemeinschaft Binnenfähren in Deutschland“ gibt im Verlag Dieter König in Bremen die Zeitschrift „Der Fährmann“ heraus. Diese Zeitschrift erscheint vier mal im Jahr und berichtet über Veränderungen, Modernisierungen, Stilllegungen und aktuelle oder historische Ereignisse in allen Bereichen der deutschen Binnenfähren.

#### **Inhaltliche Planung und formale Ausführung**

Geplant war die Arbeit als reines Fotoprojekt. Eine Dokumentation, die durch technische Angaben zu den jeweiligen Fähren ergänzt werden sollte. Bereits bei den ersten Fähren entwickelten sich aber so interessante Gespräche mit den Fährleuten und es ergaben sich während der Arbeit oft so unerwartete Erlebnisse, dass ich eine textliche Ausweitung beschloss. Mit der jetzt vorliegenden Form verlasse ich bewusst den dokumentarischen Anspruch. Die nüchterne Informationsebene der Daten und Zahlen wird in eine sehr persönliche Erzählweise eingebettet und steigert so den kommunikativen Charakter. Die nun hinzugewonnene sprachliche Ebene steht gleichbedeutend neben den Bilddokumenten, die ja ebenfalls meine subjektiven Eindrücke wiedergeben. Mit diesem inhaltlichen Konzept erreiche ich mehr Aufmerksamkeit und eine emotionale Bindung des interessierten Lesers an das Thema. Bild und Text fügen sich zu einer sehr persönlichen Geschichte. Auch wenn die Geschichte jeder einzelnen Fähre nur in einem überschaubaren Moment zeitlich und örtlich fixiert ist, so erschließt sich doch im Gesamtzusammenhang des Buchprojekts die vielschichtige Welt der Fährleute, ihrer Wasserstraßen, der unterschiedlichen Landschaften in Deutschland und der Menschen, die die Fähren nutzen.

Neben Bildern und Texten, die die inhaltliche Konzeption transportieren, kommt im Layout,

dem dritten Gestaltungselement, der formale Anspruch der Designkonzeption zum Ausdruck. Meine ursprüngliche Vorstellung einer nüchternen Auflistung der Fakten ist hier in einer durchgängigen, eher tabellarisch angelegten Seitengestaltung noch erkennbar. Unabhängig von ihrer Größe, ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, ihres landschaftlichen Umfeldes und der auch dadurch bestimmten fotografischen Qualität ermöglicht das Layout eine Gleichbehandlung aller vorgestellten Fähren.

#### **Projektverlauf**

Meine fotografische Arbeit hatte ich bereits im Juli 2001 begonnen. Bis zum Oktober 2001 habe ich 16 Rheinfähren fotografiert und dokumentiert. Da der Betrieb einzelner Fähren während der Wintermonate eingestellt wird, habe ich dann im März 2002 meine Arbeit wieder aufgenommen und im Zeitraum des Forschungsfreisemesters.

weitere 138 Fähren in Westdeutschland bearbeitet. Die hier aufgeführten Wasserstraßen sind bis auf die Weser und die Elbe komplett erfasst und in alphabetischer Reihenfolge in der folgenden Dokumentation als druckfertige Layouts ausgeführt.

**Donau** / 8 Fähren  
**Edersee** / 1 Fähre  
**Eider** / 2 Fähren  
**Elbe** / 1 Fähre von 48 Fähren  
**Ems** / 2 Fähren  
**Flensburger Förde** / 1 Fähre  
**Jümme** / 1 Fähre  
**Kieler Förde** / 2 Fähren  
**Knockster Tief** / 1 Fähre  
**Krückau** / 1 Fähre  
**Main** / 12 Fähren  
**Mosel** / 11 Fähren  
**Nahe** / 1 Fähre  
**Neckar** / 6 Fähren  
**Niers** / 1 Fähre  
**Norder Tief** / 1 Fähre  
**Nord-Ostsee-Kanal** / 14 Fähren  
**Rhein** / 49 Fähren  
**Ruhr** / 1 Fähre  
**Schlei** / 2 Fähren  
**Sieg** / 1 Fähre  
**Stör** / 1 Fähre  
**Trave** / 2 Fähren  
**Weser** / 10 Fähren von 23 Fähren  
**Regnitz** / 1 Fähre  
**Regen** / 1 Fähre

**Personenfähre zwischen Grimma und dem Kloster Nibschen.** Durch schattigen Wald und sonnenbeschienene Uferwiesen führt der schöne Radwanderweg entlang der Mulde am Kloster Nibschen vorbei. steinalte Eiche mit ihrem mächtigen Durchmesser von fast zwei Metern ist am Waldrand nicht zu übersehen. Hier ist auch die Fährstelle angelegt. Gegenüber steht zwischen einzelnen Bäumen das Fährhaus, das von einem der beiden zuständigen Fährleute bewohnt wird. Auf mein Klingelsignal kommt Sven Biegel mit seiner Frau, die ihr kleines Kind auf dem Arm trägt, aus dem Haus. Herr Biegel lässt seine Familie am Ufer zurück und stakt das schlanke Fährboot gemächlich durch den fast stehenden Fluss. „Heute fließt die Mulde eher rückwärts. Das liegt an den vielen Staustufen oberhalb. Ich meine, es wären sechzehn insgesamt.“ Das erklärt er mir, nachdem er das Boot festgemacht hat. Dann zeigt er mir den Stand des Hochwassers vor einem Jahr. Der Fluss stand 1,50 Meter über dem Führungsseil der Fähre, das heute etwa drei Meter über dem Wasserspiegel gespannt ist. Demnach muss auch die mächtige Eiche nasse Füße bekommen haben. Der Baum war zur Zeit gepflanzt worden, als das Kloster Nibschen durch Katharina von Bora seine kulturelle Blüte erlebte. Das ist jetzt aber schon 800 Jahre her. Heute, am anderen Muldeufer, wundert sich nur die Frau des Fährmanns darüber, warum ihr Mann zwar mit dem Fährgeld, aber ohne seinen angekündigten Fahrgast zurückkommt.





**Personenfähre „Udo“ im Neckartal bei Lindach.** Zehn Personen fasst die kleine Fähre, die ich am Ufer von Lindach vorfinde.

Kein Fährmann ist in Sicht. Nachdem ich meine Fotos von der „Udo“ gemacht habe, wie sie friedlich und untätig am Anleger festgemacht ist, setze ich mich auf die Bank am Ufer, um ebenso untätig die schöne Sonne und die Ruhe am Neckar zu genießen: Ein Fährmann wird schon noch kommen. Aber für eine halbe Stunde bleibe ich hier allein. Es kommt auch niemand, um auf die andere Seite gefahren zu werden. Und den Grund sagt mir der Fährmann Eugen Helm, der schließlich doch bei mir auftaucht, genau zu dem Zeitpunkt, an dem das erste Spiel der deutschen Fußballmannschaft bei der Weltmeisterschaft in Japan angepfiffen wird. Und ich dachte schon, dass der Fährbetrieb deshalb eingestellt worden sei. Herr Helm erzählt mir, dass durch die Verlegung des Radwegs am gegenüberliegenden Neckarufer seine Fähre nicht mehr gefragt ist. Der 89 Jahre alte Fährmann regt sich auf. Er regt sich sogar mächtig auf über die Planung der staatlichen Stellen, die ihn heute zwingen, die jahrhundertealte Fährverbindung im nächsten Jahr für immer einzustellen. Während er mir aus seinem Seemannsleben erzählt, vergehen die Stunden. Und auf unserer einsamen Uferbank bekomme ich langsam einen Sonnenbrand. Eugen Helm hat ja seine Schifferkappe auf. Doch seine Geschichten fesseln mich und ich bleibe. Seit dem 13. Jahrhundert ist seine Familie mit der Neckarschiffahrt verbunden. Generationen haben Frachtschiffe den Fluss entlanggezogen. Er selbst war Schiffer geworden,





als Schiffe noch mit Dampf betrieben wurden. Ein hartes Leben, eine intensive Berufserfahrung, die ihm das Steuern seiner freifahrenden Fähre auch in seinem biblischen Alter noch ermöglicht. Und während gerade 22 junge deutsche und saudi-arabische Fußballspieler im fernen Sapporo vor tausenden von Zuschauern hinter einem Ball herjagen, erlebe ich hier am stillen Ufer einen wirklich jungen Kerl von fast 100 Jahren, der seinen Ärger ebenso impulsiv zeigt, wie er seine liebevollen und lebendigen Geschichten von Flüssen, Meeren und Häfen für mich ganz allein erzählt. Auf meiner Rückfahrt nach Heidelberg höre ich im Autoradio den Spielausgang in Japan: 8:0 für die Unsrigen!



**Autofähre „Michaela II“ zwischen Düsseldorf-Kaiserswerth und Langst.** Hajo Schäfer jr. ist nicht der einzige Fährmann, der sich Sorgen um seine Existenz macht. Täglich muss er tatenlos zusehen, wie einige hundert Meter stromaufwärts die neue Autobahnbrücke der A 44 über den Rhein wächst. Seine Ängste kann ich gut nachempfinden. Andererseits gehören die bisherigen Benutzer der Fähre bestimmt nicht zu denen, die den schnellen Weg nach und durch Düsseldorf suchen. Seit 1935 ist die Fährverbindung bei den Düsseldorfern und den Touristen doch so bekannt und beliebt, dass er sich auch in Zukunft nicht allzu große Gedanken zu machen braucht. Jedenfalls finde ich heute unter den alten Kastanienbäumen im großen Biergarten am Fähranleger nur mit Glück einen freien Tisch. Und das an einem Donnerstag. Beim Kaffee sehe ich den grasenden Schafen auf den Rheinwiesen zu, verfolge die An- und Ablegemanöver der „Michaela II“, sehe, wie Debbi, die heute auf der Fähre kassiert, die Fahrzeuge einweist, und denke, dass Herrn Schäfer das Glück weiterhin treu bleiben sollte. Zumal er mir gerade noch ein Werbeblatt in die Hand gedrückt hat, mit dem er sein 1991 gebautes, 44 Meter langes Schiff auch für Sonderfahrten, Hochzeiten, Konferenzen usw. anbietet.



