Verein für Heimatkunde Lisdorf e.V.

Vorsitzender Georg Jungmann, III. Gartenreihe 50, 66740 Saarlouis, Tel: 06831-40155 E-Mail: georg.jungmann@lisdorf.de

Berufsschiffer von der mittleren und unteren Saar

Eine Dokumentation des Vereins für Heimatkunde Lisdorf, Zwischenstand: 17.12.2020
http://lisdorf.de oder http://heimatkunde.lisdorf.de
Redaktion: Harald Weiler, Großstraße 12 , 66740 Saarlouis, Tel. 06831-42113 harald_weiler@t-online.de

Inhalt:

01. Vorwort	Seite 3
02. Schifffahrt in Lisdorf	Seite 5
03. Die Saar, vom Fluss zur europäischen Großschifffahrtsstraße	Seite 8
04. Das Lisdorfer Schifferkreuz	Seite 16
05. Die geplante Panzerbrücke über die Saar in der Saarstraße zu Lisdorf	Seite 17
06. Die Schifffahrt in Kriegszeiten	Seite 19
07. Namensliste von Schiffern	Seite 21
08. Namensliste von Schiffen und ihre Eigner	Seite 25
09. Lisdorfer Gemüseschiffe	Seite 30
10. Erinnerungen an die Gastwirtschaft "Zum Anker“	Seite 32
11. Schifferfamilie Barthel	Seite 33
12. Schifferfamilie Busert	Seite 34
13. Schifferfamilie Port	Seite 35
14. Schifferfamilie Karrenbauer	Seite 35
15. Schifferfamilie Hafner	Seite 36
16. Schifferdynastie Lonsdorfer	Seite 38
Anhang dazu: Lebenslauf des Schiffes *Germania* der Familie Lonsdorfer	Seite 51
17. Schifferfamilie Lonsdorfer-Hausen	Seite 53
18. Schifferfamilie Lonsdorfer-Salm	Seite 56
19. Schifferfamilie Momper, Scheuer und Dohr	Seite 59
20. Schifferfamilie Primm	Seite 63
21. Schifferfamilie Welsch	Seite 71
22. Schifferfamilie Luxenburger	Seite 77
23. Schifferfamilie Salm	Seite 84
24. Sonstige Schiffe und Familien	Seite 86
25. Anhang	Seite 88
26. Impressum, Autoren, Quellhinweise	Seite 97

Aktuell 99 Seiten, Schrift ist weiter in Bearbeitung.

Eine Denkschrift des Vereins für Heimatkunde Lisdorf, Im Fischerfeld 39, 66740 Saarlouis

Die Wiedergabe der Schrift oder von Teilen daraus ist nur gestattet mit Erlaubnis des Vereins für Heimatkunde Lisdorf.

Titelbilder: Im September 1939 wurden viele Schiffseigner vom Kriegsausbruch im Ausland überrascht. Die meisten betroffenen Schiffsführer ließen ihre Schiffe an Ort und Stelle zurück und entzogen sich der Internierung, so auch die Schiffer Leo Bier aus Wallerfangen (Schiff *Unitas*) und Jacob Welsch junior aus Lisdorf (Schiff *Walhalla).* In Frankreich sprengte die französische Armee zusätzlich viele Kanaldämme und die Schiffe lagen fest. Im Sommer 1940, nach der deutschen Besetzung, konnten die meisten Eigner ihre Schiffe wieder in Besitz nehmen. Einige hatten jedoch Pech, denn ihre Schiffe waren bereits den Kriegswirren zum Opfer gefallen, darunter auch die Schiffer Peter Lonsdorfer und Victor Welsch aus Lisdorf. Ihre Schiffe gingen bereits im ersten Kriegsjahr verloren.
Ein Vergleich von Einzelheiten führt zum Schluss, dass die beiden Bilder die gleiche Schiffsansammlung zeigen: Am linken Ufer liegen hinten die *Unitas* von Leo Bier (Beschriftung auf Schiff) und davor die *Walhalla* von Jacob Welsch, zu identifizieren anhand der Aufbauten bei einem Vergleich mit dem Bild auf der letzten Seite, der Schiebe-Rollladen vor den beiden Fenstern der Schiffswohnung ist hier jedoch geschlossen.
Letzte Seite: Treidelschiff *Walhalla* der Familie Welsch im Jahr 1925. Es handelt sich um das älteste bisher bekannte Foto eines Lisdorfer Schiffes. Die Bilder befinden sich im Besitz von Katharina Novaczyk, einer Nichte der Schiffer Jacob, Adolf und Victor Welsch.

Wir gedenken der Saarschiffer, die in den Weltkriegen Schiff, Familie oder ihr Leben verloren.

Wir gedenken des Berufsschiffers und Mitautors *Andreas Hafner*, gebürtig in Lisdorf. Während der Erstellung der Schrift ging er plötzlich und unerwartet Ende März 2020 auf seine letzte Fahrt.

Abkürzungen:

vh = verheiratet mit * = geboren + = gestorben
† = als Soldat gefallen oder ziviles Kriegsopfer

01. Vorwort

Die bis zur Eingemeindung nach Saarlouis im Jahr 1936 selbstständige Gemeinde Lisdorf ist seit über 1100 Jahren eine Wohngemeinde im mittleren Saartal, gelegen an seiner schönsten Stelle, der Lisdorfer Au. Über ein Jahrtausend erfolgte der Broterwerb der Bewohner durch Landwirtschaft, Viehzucht, durch Fischerei in der Saar oder durch Fischzucht in Weihern, durch bodenständiges Handwerk oder auch durch Eintritt in den geistlichen Stand. Zwei Wadgasser Äbte aus Lisdorf oder auch der Hochschullehrer und Bibelautor Professor Dr. phil. theol. Jakob Ecker legen davon ein Zeugnis ab.
Aus dem Gedächtnis der Menschen weitgehend entschwunden ist noch ein anderer traditioneller Erwerbszweig, die Schifffahrt. Sie wird in unserem Raum nachweislich seit der Römerzeit betrieben, auch auf der Saar, die zu römischer Zeit den Namen "Saravus“ trug. Bedingt durch die Nähe zur Saar gingen seit Jahrhunderten immer wieder Lisdorfer Bewohner diesem Broterwerb oder der Flößerei nach und ab dem Jahr 1750 sind viele Namen von Lisdorfer Schiffern überliefert, nur selten jedoch die Namen ihrer Schiffe oder persönliche Daten. Ab dem späten Mittelalter wurde der gewerbliche Schiffsverkehr abgewickelt durch hölzerne Lastkähne mit Segel, die im Volksmund die Bezeichnung **Kain** erhielten. Eine Länge bis zu 40 Metern und Breiten bis zu 6 Metern ergaben je nach Tiefgang eine erstaunliche Ladekapazität von bis zu 200 Tonnen.

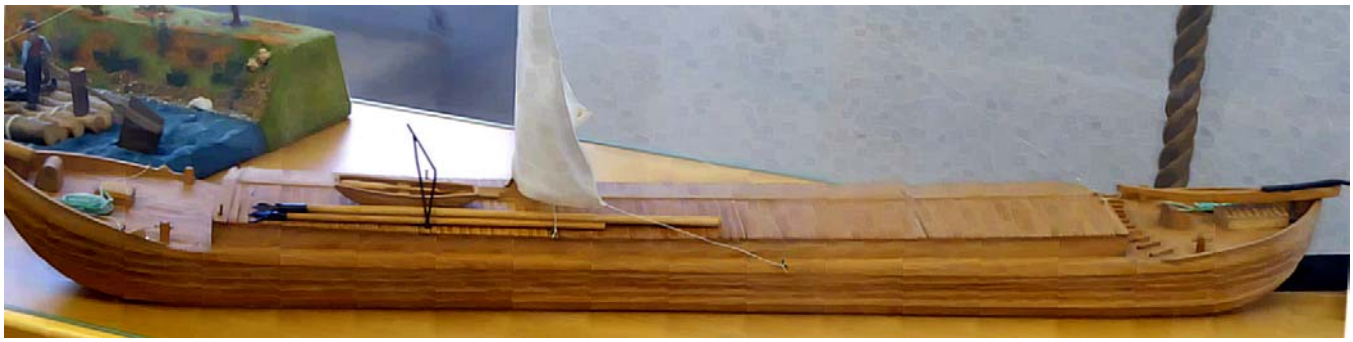


Bild: Modell eines Saarkains aus dem Amüseum Saarburg (erstellt durch den Schiffer Nikolaus Lonsdorfer).

Ab etwa dem Jahr 1860 wurde die Saar für industriellen Schiffsverkehr eingerichtet und im großen Maßstab genutzt, die Eröffnung des Saar-Kohlenkanals in dieser Zeit eröffnete der Schifffahrt einen direkten Zugang zum Rhein-Marne-Kanal und damit den Zugang zum ausgedehnten französischen Kanalnetz. Bald fuhren Saarschiffer in Frankreich, den Benelux-Staaten und auch auf den deutschen Schifffahrtswegen. Die Bauart der Schiffe passte sich den neuen Erfordernissen an. Neben reinen Holzschiffen verließen ab der späten Wilhelminischen Zeit auch Kompositschiffe mit stählernem Rumpf und Holzaufbau die Werften, die Baugrößen wurden auf das französische Kanalnetz abgepasst. Die Kähne wurden „zu Berg“ (flussaufwärts) und „zu Tal“ (flussabwärts) von Pferden gezogen, je nach Strömungsverhältnissen wurden „zu Berg“ mehr Pferde benötigt als „zu Tal“.

Bild: Modell eines Komposit-Treidelschiffes aus dem Amüseum Saarburg, im Bild links vor dem bordeigenen Ruderboot der Treidelmast, in Schiffsmitte der bordeigene Pferdestall, rechts das offene Ruderhaus mit Helmstock und Ruder.

Das Wort „**Penische**“ (Bild links auf der Saar im Jahr 2005) bezeichnete im Sprachgebrauch bei uns ein plumpes Holzschiff, das auch **„Flamländer“** genannt wurde, denn es stammte ursprünglich aus Nordfrankreich und Belgien. Die gedrungene Bauweise erlaubte eine große Tonnage bei vorgegebenen Schleusen-Abmessungen. In Frankreich nannte man den bei uns „Flamländer“ genannten Schiffstyp **„peniche flamande“**. Ein anderer Schiffstyp war der **„Ardennais“** aus der Maasregion (französisch: Meuse), der vorn und hinten hochgezogen war, um an flachen, steinigen Ufern anlegen zu können.

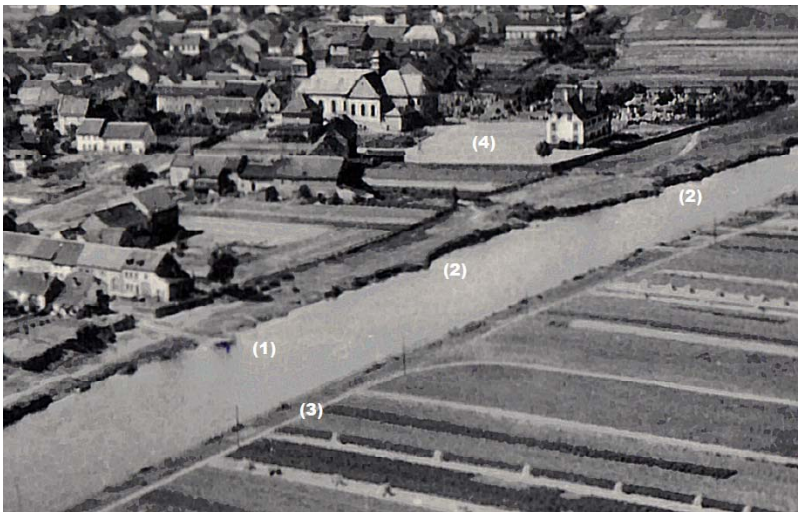
In der französischen Flotte gab es noch die hölzerne „**Cathole**“, die einen spitzen Bug und ein glattes, rechtwinkliges Heck hatte. Dieser Typ kam aus Zentralfrankreich und der Loiregegend. Dort war auch noch der Typ **„toue“** gebräuchlich, der ebenfalls vorne spitz und hinten rechteckig war. Die Niederländer nannten ein 300-Tonnen-Transportschiff „**Spitz**“, ein Begriff, der sich auch im deutschen Sprachgebrauch durchgesetzt hat für ein eisernes 300-Tonnen-Schiff. Bei den Saarschiffern war dieser Ausdruck jedoch kaum in Gebrauch.

Begründer des französischen, über 3500 km großen Kanalnetzes war der Minister für öffentliche Arbeiten, Charles Louis de Saulces de Freycinet. Im Jahr 1877 legte er einen Generalplan zum Ausbau der französischen Eisenbahnen und der Kanäle vor und bestimmte darin auch die Normgröße für Kanalschleusen auf 40 Meter Länge und 5,2 Meter Breite. Damit war eine maximale Größe vorgegeben für die „Penische“, die als Standardschiff vor Einführung der Groß-Binnenschiffe auf dem Kanalnetz in Mitteleuropa verkehrte. Dank dieses Kanalnetzes sowie der Flüsse Saar, Mosel und Rhein hatten die Saarschiffer einen Wasserstraßenanschluss nach Europa und in die ganze Welt. Die zunehmende Industrialisierung jener Jahre sicherte der Schifffahrt lohnende Transportaufträge und ließ die Zahl der Berufsschiffer deutlich ansteigen. In einer Statistik des Landkreises Saarlouis werden im Jahr 1901 unter den Berufen in Lisdorf unter anderem 150 Bauern, 147 Arbeiter, 88 Bergleute, 62 Tagelöhner, 48 Handwerker, 15 Händler und zwölf Berufsschiffer aufgeführt, eine Schichtung, die damals auch 13 Gastwirten ein Auskommen sicherte. Im Jahre 1937 zählte die Saarschifffahrt 217 Einheiten, noch vorwiegend Treidelschiffe; Ihre Zahl hatte nach dem 1. Weltkrieg keineswegs abgenommen. Während des 2. Weltkrieges wurden im damaligen Saarlautern mindestens 25 namentlich bekannte Schiffe von den Militärbehörden konfisziert, darunter 13 namentlich bekannte aus Lisdorf. Viele Schiffer sahen ihre Schiffe nie mehr wieder und mussten sich für einen Neubeginn erneut hoch verschulden. Bei anderen, die mehr „Glück“ hatten, reichte die geleistete Entschädigung gerade einmal für eine Neu-Möblierung des Wohnraumes der aus Saar oder Rhein gehobenen Kähne. Die Schiffer fassten neuen Mut und gingen wieder ihrer erlernten Profession nach. Doch die Uhr und auch die Intentionen der Politik liefen gegen sie. Die zunehmende Konkurrenz der Eisenbahn sowie die technisch besser und größer werdenden Lastkraftwagen machten den Schiffseignern das Leben immer schwerer und führten zu einer deutlichen Verlagerung des Lastverkehrs auf Schiene und Straße. Nach einem Zwischenstand von 180 Einheiten im Jahr 1967 ging ihre Zahl kontinuierlich zurück bis auf 17 im Jahr 2005. Die verbliebenen Schiffseigner aus Lisdorf stellten nach und nach den Betrieb ein, in Lisdorf als letzte die Schifferfamilie Kurt und Silvia Luxenburger. Im Jahr 2005 verkauften sie ihr letztes Schiff an Erwin Lonsdorfer, einen heute bei Saargemünd lebenden Berufsschiffer, und gingen in Rente. Damit war ein traditioneller Lisdorfer Erwerbszweig erloschen. In unserer Region herrscht weiterhin ein reger Schiffsverkehr mit Großschiffen, darunter ist aber kein Eigner mehr aus Lisdorf. Noch heute betreiben Nachfahren der ehemaligen Lisdorfer Schiffer Nikolaus und Anton Lonsdorfer in Frankreich, Benelux und Nord- und Westdeutschland die Berufsschifffahrt. Sie alle haben ihre familiären Wurzeln in der Kirchenstraße in Lisdorf, sie kennen die Heimat ihrer Urgroßeltern jedoch nicht mehr!

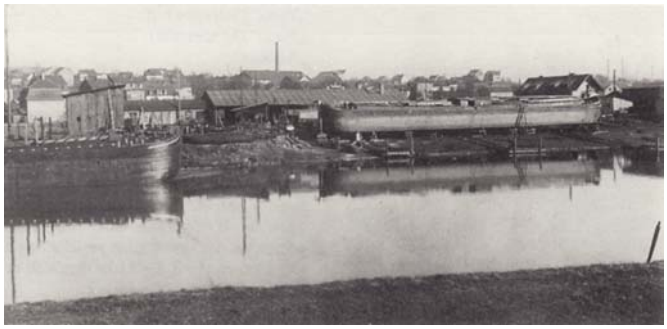
Auf Anregung des ehemaligen Berufsschiffers Kurt Luxenburger beschloss der Verein für Heimatkunde Lisdorf, sich mit diesem fast vergessenen Aspekt der Geschichte Lisdorfs zu befassen und die Geschichte der Berufsschifffahrt in Lisdorf und im Raum der mittleren und unteren Saar aufzuarbeiten, soweit dies noch möglich war. Dank der wirklich hervorragenden Mitarbeit der noch lebenden Berufsschiffer oder deren Nachfahren ist es uns noch gelungen, ein Abbild der Berufsschifffahrt im 20. Jahrhundert bis in die heutige Zeit zu erstellen und den wirklichen, großen Umfang dieses früheren Erwerbszweiges darzustellen. Wir konnten noch die Namen von mehr als 75 Schiffen ermitteln, darunter fast 50 Einheiten von Eignern mit Lisdorfer Wurzeln und 25 aus Fraulautern. Ebenso können wir die Namen von mehr als 140 Schiffern mit Lisdorfer Abstammung benennen, darunter über 50 aus der Familie Lonsdorfer und 15 Schifferfamilien aus Fraulautern. Die Priorität dieser Abhandlung liegt auf Lisdorf; bedingt durch die vielen familiären Bindungen der Lisdorfer Schiffer mit ihren Kollegen und Schifferfamilien aus Fraulautern, Gersweiler oder Saarburg haben wir diese ebenfalls in diese Schrift eingeschlossen, sofern ein Bezug zu Lisdorf besteht.

Über die politischen und ökonomischen Aspekte der Saarschifffahrt und die Zugriffe der Militärbehörden während der Weltkriege hat der Heimatkundliche Verein Gersweiler-Ottenhausen bereits zwei Bücher verfasst und das rigorose Vorgehen des Militärs und die bitteren Folgen für die Schiffer und deren Familien eingehend dargestellt. Diese Denkschrift ist deshalb keine weitere Abhandlung über die politischen und ökonomischen Aspekte der Saar-Schifffahrt, sondern benennt vorwiegend die Namen und Schicksale von Schiffen und Schiffern aus unserem Raum, soweit diese im Jahr 2020 noch ermittelt werden konnten. In mehreren Kapiteln berichten auch ehemalige Schiffer über ihr Leben auf einem Binnenschiff und geben einen Blick in das Alltagsleben und die berufsspezifischen Besonderheiten.

02. Schifffahrt in Lisdorf



Bereits in früheren Jahrhunderten existierte in Lisdorf in der „Fährgaß“ eine Anlegestelle für Lastkähne, wo über Jahrhunderte hinweg der „Zehnt“ für das Kloster Wadgassen oder Lisdorfer Gemüse auf Lastkähne geladen und abtransportiert wurde. Ebenso gab es am Saarlauf auf der Lisdorfer Seite mehrere befestigte Steinschüttungen, an denen Schiffe ankern konnten. Auf dem Luftbildausschnitt links von Ende der dreißiger Jahre sind deutlich zu erkennen:
(1) = Schiffsanleger am Ende der Fährgaß, heute Saarstraße, ragt in die Saar hinein
(2) = Ankerplätze am Saarufer, befestigte Steinaufschüttungen
(3) = Treidelpfade beiderseits der Saar
(4) = Schulhof der Grundschule, noch ohne Kastanienbäume und das neue Schulgebäude von 1953.
Erstmals in einem Notariatsakt von 1681 werden Holzbretter für Schiffe im Zusammenhang mit Lisdorf erwähnt. Außerdem geht aus Akten des gleichen Jahres hervor, dass in der Fährgasse eine Verladerampe aus Holz angelegt wurde. Einige dieser Stämme kamen 1990 beim Ausbaggern der Saar zur Großschifffahrtsstraße wieder zum Vorschein. Der Schiffsanleger in Lisdorf wurde irgendwann in der Nachkriegszeit entfernt, der genaue Zeitpunkt wurde bisher nicht ermittelt. Auf einem uns vorliegenden Luftbild aus dem Jahr 1953, das zur Suche von verborgenen Weltkriegs-Blindgängern angefertigt wurde, ist er noch klar zu erkennen.



Die Lastkähne stammten unter anderem aus der Klosterschiffswerft in Fraulautern, in früheren Zeiten die größte und bekannteste Werft an der Saar. Diese wurde nach dem Ersten Weltkrieg geschlossen und als Schreinerei Fritzen weitergeführt. Später kamen noch Werften hinzu, zum Beispiel die Bootswerft der *Gebrüder Saar* in Rockershausen und in direkter Nachbarschaft die *Gebrüder Schäfer* und die *Schiffswerft Dutt*, die Werft *Braun* in Burbach, später Hanweiler (ein Bruder der Werft *Braun* in Speyer), und in Hanweiler die Werft der *Gebrüder Wirotius*. Die Werften Schäfer und Dutt wurden in den 1950er-Jahren von der Firma *Stahlbau Leffer* aus Dudweiler übernommen, die dort insbesondere aus technischen und preislichen Gründen ganze Serien von Schiffen für die französische Schifffahrtsverwaltung O.N.N. (Office National de la Navigation) baute. Lisdorfer Schiffer waren gute Kunden bei der Werft der Gebrüder Saar und gaben dort etliche Neubauten oder Reparaturen in Auftrag. Bedingt durch den Bedarfsrückgang an Schiffen baute die Werft der Gebrüder Saar zum Schluss nur noch Boote und schloss den Betrieb um 1982. Lange Zeit bot sich Autofahrern von der Straße aus der Anblick wie im Bild oben. Heute sieht man davon nichts mehr, da das ehemalige Gelände unter einem Hochwasserdamm begraben liegt. Aktuell im Jahr 2020 arbeitet im Saarland noch die Werft Wirotius in Rilchingen-Hanweiler.

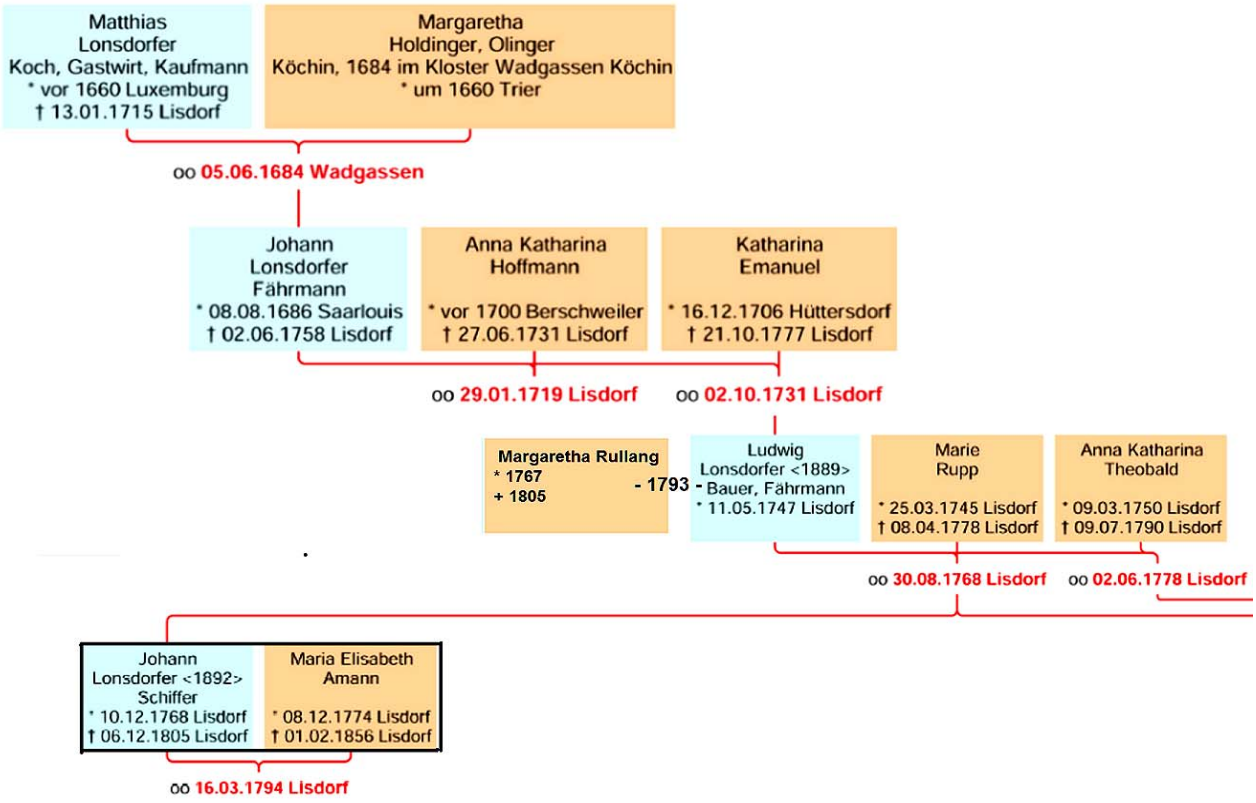
Vom Gemeindehafen in der Saarstraße bis nach Saarbrücken verkehrten jahrhundertelang viele Schiffe, darunter zwei Gemüse-Treidelschiffe mit Namen *Anna* (Eigner Peter Konrad Rullang, danach seine Witwe Anna) und *Helgoland* (Eigner Johann Heinrich Barthel). Solche Lastkähne mit Holzbeplankung waren 20 bis 38 Meter lang und drei bis fünf Meter breit, Heck und Bug der Schiffe liefen spitz aus. Sie hatten zwei Mann Besatzung, und abhängig von der Baugröße und möglichen Eintauchtiefe, eine Transportkapazität von 20 bis 250 Tonnen und wurden im Volksmund „Dillenschass“ genannt. An den Bordwänden entlang zogen sich schmale Laufstege, während das Schiffsinnere an Heck und Bug offen war. Im Mittelteil des Schiffes befand sich ein gedeckter kammerartiger Aufbau, in dem Verladegut gestaut wurde, das vor Regen oder Frost geschützt werden musste. Ebenso waren in diesem Raum eine Koch- und Schlafgelegenheit für das Schiffspersonal. Das oben links abgebildete Foto zeigt solche Schiffe, die im Winter 1928/29 in der zugefrorenen Saar in Saarbrücken festlagen.
Auf der folgenden Seite ist im Bild der Nachbau eines solchen Schiffes dargestellt, das für einen Festumzug im Jahr 1936 oder 1937 hergestellt wurde (die im Bild erkennbaren Symbole der NS-Diktatur wurden aus Gründen

der historischen Wahrheit und Genauigkeit nicht entfernt). Zur Zeit des Umzugs wurden die Dillenschass-Schiffe noch zum Kohlentransport genutzt oder lagen stillgelegt an den Ankerplätzen auf der Saar in Lisdorf. Zu dieser Zeit betrieben in Lisdorf noch die Brüder Welsch, Jacob und Theodora Lonsdorfer sowie Anna-Maria und Ludwig Mettlach die Schifffahrt, die anderen Schiffer waren nicht mehr dauernd in Lisdorf ansässig.

Bild: Dillenschass-Nachbau für einen Festumzug in der NS-Zeit. Die auf dem Bild abgebildeten Personen konnten bisher nicht ermittelt werden. Der Mann an der Schorstange könnte eventuell der Schiffer Victor Welsch sein, der zu dieser Zeit etwa 30 Jahre alt war, noch in Lisdorf lebte und selbst ein solches Holzschiff fuhr. Ein zehn Jahre später datiertes Vergleichsbild von 1946 ist links neben ihm eingeblendet.

Seit wann solche Schiffe auf der Saar verkehrten, ist nicht bekannt. Ähnliche Schiffe wurden bereits vor 200 Jahren in einem Protokoll der französischen Zollverwaltung in Saarlouis von 1814 erwähnt und als Eignerin die Witwe Elisabeth *Longstroff* (später Lonsdorfer) genannt. Es handelt sich vermutlich um *Maria Elisabeth* geb. Amann (1774-1856), die Witwe des Schiffers *Johann Lonsdorfer* (1768-1805).

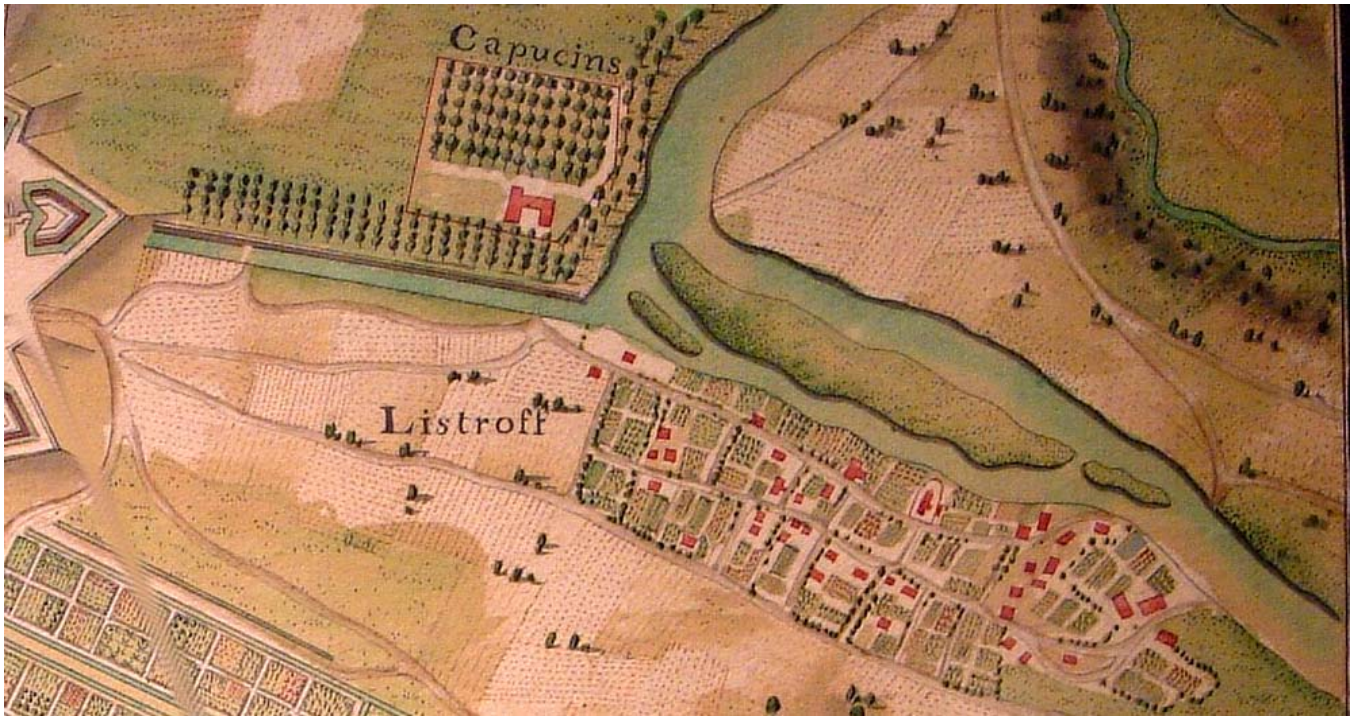
Bild: Anfänge der Schifferfamilie Lonsdorfer, unten links die erwähnten Johann und Maria Elisabeth Lonsdorfer.



Ihr Vorfahre Matthias kam vor dem Jahr 1600 aus dem luxemburgischen *Longstroff* nach Lisdorf und gab so einer großen Familie von Schiffern durch vier Jahrhunderte ihren Namen, der später zu *Lonsdorfer* eingedeutscht wurde.
Lisdorfer Bauern nutzten die Kähne zum Gemüsetransport saaraufwärts bis zum Saarbrücker Großmarkt, als "Dillenschass" sind im Gedächtnis der Lisdorfer verblieben. Nach Aufkommen der Motorschiffe wurden die Kähne nach und nach stillgelegt oder gingen in den Wirren des Zweiten Weltkrieges verloren. Wie es auf solch einem Treidelschiff zuging, berichtet der Bergmannsveteran Louis Bauer in seinen Aufzeichnungen, die im Kapitel 8 abgedruckt sind. Ebenso berichtet Dr. Franz J. Klein aus Lisdorf über seinen Urgroßvater Johann Rullang („Da Malla Schang“), der sich über Winter auf dem Treidelschiff *St. Barbara* seines Schwippschwagers Adolf Hafner ein Zubrot verdiente (Lisdorfer Heimatblatt 26,27/2019). Hier hat sich ein Brief erhalten, der an den Wärter der Schleuse 42 in Mühlhausen (Elsass) zwecks Weitergabe gerichtet war. Adolf Hafner war zu dieser Zeit mit seinem Schleppkahn auf dem Rhein-Rhône-Kanal unterwegs, von Lisdorf 250 km entfernt. Dreh- und Angelpunkt des Lisdorfer Schifferlebens war das Gasthaus „Zum Anker“ in der Lisdorfer Saarstraße, insbesondere am Feiertag der Schiffer, dem „Annentag" (26. Juli). Was dort so alles geschah, ist in einem Bericht im Kapitel 10 von Monika Hanauer nachzulesen.
Viele Saarschiffer wurden 1939, wie auch im Jahr 1914, vom Ausbruch des Krieges überrascht, mussten ihre Schiffe zurücklassen und ergriffen die Flucht, oder sie wurden interniert. Schiffe gingen damals schon zum Teil durch Kriegshandlungen verloren. Bereits ab Herbst 1939 konfiszierten Wehrmacht oder Marine viele Schiffe für militärische Zwecke und die Schiffe sollten zum Rhein verbracht werden, wobei viele am Kraftwerk Mettlach (damals noch ohne Schleuse) bei Absturz über das 4,5 Meter hohe Stauwehr beschädigt wurden. Bis nach der Landung der Alliierten in der Normandie am 6. Juni 1944 waren die Saarschiffe in kriegswichtigen Transporteinsätzen gebunden, insbesondere zum Transport von Kohle, die zum Heizen und vorrangig zum Betrieb von Dampflokomotiven benötigt wurde. Eine wichtige Transportroute ging über den Saarkohlen- und Rhein-Marne-Kanal ins Elsass, das ja selbst über keine Kohlegruben verfügte. Als die Front im Spätsommer näher kam, mussten alle Schiffe auf Befehl der Wehrmacht zum Rhein gebracht werden. Wie 1939/40 sollten sie saarabwärts zur Mosel und zum Rhein fahren, wobei viele Schiffe, gerade erst notdürftig repariert, wieder am Stauwehr in Mettlach zu Bruch gingen oder im beschädigten Kanalnetz in Lothringen liegen blieben. Am Rhein kam so gut wie keines mehr an. Die Alliierten waren schneller. Die Schiffe, die nach den zahllosen Bomben- und Jabo-Angriffen noch übrig waren, sprengte die Wehrmacht beim Herannahen der Alliierten. Als der Krieg zu Ende war, gab es keine Saarflotte mehr, auch auf oder genauer gesagt in der Saar lagen viele Kriegswracks.
In der Endphase des Krieges wurden auch Kanäle, Schiffe und Schiffer zur Zielscheibe alliierter Flugzeuge, die gezielt Kanalbrücken, Schleusen oder Binnenschiffe bombardierten, um die deutsche Kriegswirtschaft zu lähmen. Dr. Franz J. Klein berichtet vom Luftkrieg in unserer Region und dem Absturz eines von deutscher Flugabwehr abgeschossenen amerikanischen Jagdbombers in Lisdorf-Holzmühle im Oktober 1944 im Lisdorfer Heimatblatt Nr. 30/2020. Nur noch dringend benötigte Personen durften wegen der zunehmenden Gefahren auf den Schiffen verbleiben. Insgesamt 16 Opfer durch feindliche Flugzeuge wurden nach dem Krieg vom Saarländischen Schifferverband dokumentiert, darunter auch der Schiffer *Adolf Welsch* aus Lisdorf, ein Bruder der Schiffer Jacob und Victor Welsch und Stiefonkel des Lisdorfer Schiffers Kurt Luxenburger. Der Tod forderte überall seinen Tribut, auch den Lisdorfer Schiffer *Nikolaus Lonsdorfer* junior, dem im Ärmelkanal eine Mine zum Verhängnis wurde. Was wir bisher dazu ermitteln konnten, ist im weiteren Verlauf des Textes dargestellt.
In der zweiten Hälfte des Jahres 1944 konnte die deutsche Luftwaffe gegen die alliierte Übermacht fast nichts mehr ausrichten. Feindliche Jagdbomber starteten von Flugplätzen in Frankreich und machten unbehelligt Jagd auf alles, was sich am Boden bewegte. Das Kanalnetz in Ostfrankreich wurde praktisch lahmgelegt. Die zunehmenden Sabotageakte der Resistance in dieser Zeit hatten leider ein trauriges Nachspiel, die deutschen Besatzer schlugen hart zurück: Anfang September 1944 wurden im KZ Natzweiler-Struthof in den Vogesen 145 Angehörige des örtlichen französischen Widerstands hingerichtet.
Im Jahr 1945 wurden alle Flussschiffe im Südwesten von der französischen Besatzungsmacht beschlagnahmt, später wieder herausgegeben. Die deutschen Schiffseigner mussten lange auf Reparaturen warten, da auf Anweisung der Besatzungsmacht zuerst Schiffe unter französischer Flagge repariert wurden. Nach dem extremen Hochwasser zur Jahreswende 1947/1948 standen viele Schiffe im Uferbereich neben der Saar und mussten zuerst wieder zu Wasser gebracht werden. Die Besatzungsmacht half hier aus mit Stahlseilen und Zugwinden, mit deren Hilfe die Schiffe wieder ins Wasser gezogen wurden. Die meisten Schiffer wurden für ihre Verluste nicht oder nur wenig entschädigt, für einen Neubeginn mussten sich die Schiffer erneut hoch verschulden. Erst in den 50er-Jahren konnten die letzten repariert werden und in Fahrt kommen, manche unter extrem schwierigen Bedingungen. Andere Eigner sahen ihre Schiffe nicht mehr wieder: Über 70 Saarschiffer verloren ihr Schiff und ihre Existenzgrundlage im Bombenhagel, durch Sprengungen des Militärs oder durch Beschlagnahmungen.
Das Ende des Krieges erlebten die Bewohner von Lisdorf in der Evakuierung in Bayern oder im Stollen Rosenthal. Einige der letzten noch schwimmfähigen Schiffe wurden nach Lisdorf beordert zum Bau einer Schiffsbrücke. Doch die Amerikaner waren schneller und alles Baumaterial und die Schiffe wurden von der Wehrmacht versenkt. Was damals genau geschah hat August Balthasar, Mitglied im Vorstand des Heimatvereins Lisdorf und 1934 in der Saarstraße geboren, in mühevoller Kleinarbeit bei noch lebenden Zeitzeugen zusammengetragen, insbesondere bei Theresia Follert geb. Schmitt, einer Nichte der Welsch-Schiffer. Der Bericht dazu ist auch im Heimatblatt Nr. 30 wiedergegeben und hier im Kapitel (5) dieser Schrift.

3. Die Saar, vom Fluss zur europäischen Großschifffahrtsstraße

Seit wann die Schifffahrt in unserem Raum betrieben wird, lässt sich nicht urkundlich belegen, aber vermutlich wurde bereits zur Römerzeit die Saar als Transportweg genutzt. Erstmals im Jahr 1681 werden in einem Notariatsakt Holzbretter für Schiffe im Zusammenhang mit Lisdorf erwähnt und in anderen Akten des gleichen Jahres wird eine hölzerne Verladerampe am Ende der Fährgasse erwähnt. Von dieser Rampe aus verkehrten hölzerne Schleppkähne nach Bauart der Saarkains oder später der Penischen zum Kloster Wadgassen, nach Saarbrücken, zur Anlegestelle in der Wallerfanger Enge oder auch sonst wo hin. Ab der Verladestelle wurden auch die Abgaben der vorwiegend leibeigenen Lisdorfer Bauern an den Grundherrn, das Kloster Wadgassen, auf Kähne verladen und abtransportiert. Auch wird in einem Protokoll der französischen Zollverwaltung in Saarlouis von 1814 die Schiffseignerin Witwe Elisabeth *Longstroff* geb. Amann (1774-1856) aus Lisdorf genannt, die Witwe des Schiffers *Johann Lonsdorfer* (1768-1805).
Bis zum Festungsbau in Saarlouis wurde der Lauf der Saar insofern reguliert, als dass mehrere Flussarme im Raum Saarlouis zugeschüttet worden waren. Bestehen blieben nur der große Saarbogen um die Lisdorfer Au an Ensdorf und der Festung vorbei und der Stichkanal vom Kapuzinerkloster zur Festung, der dem Fluten der Festungsgräben diente.

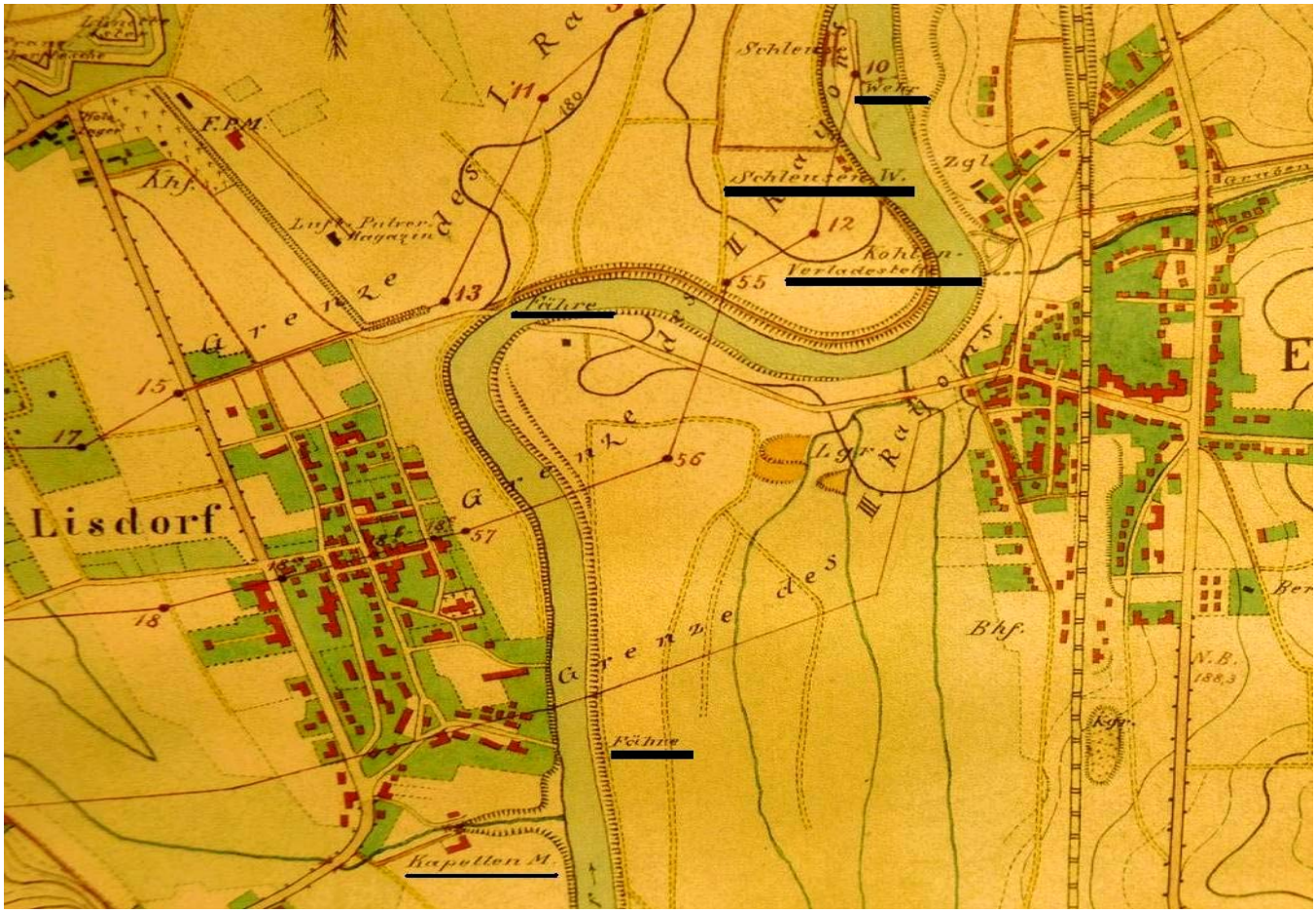


Lisdorf im Jahr 1725, Ausschnitt aus einer Karte im Städtischen Museum Saarlouis.

Deutlich zu erkennen sind am Bildrand rechts die Fährgasse, links unterhalb des Kapuzinerklosters der Kanal zum Fluten der Festungsgräben, die beiden Flussarme hinter Lisdorf und die ehemaligen Saarinseln. Der eine Flussarm der Saar zu Lisdorf hin wurde in der Biedermeierzeit (1815-1848) zugeschüttet. Die Verladerampe am Ende der Fährgasse ist nicht gesondert eingezeichnet, hat aber gemäß der urkundlichen Erwähnung bereits zu dieser Zeit existiert.

Ab etwa dem Jahr 1860 wurde die Saar für industriellen Schiffsverkehr eingerichtet und im großen Maßstab genutzt. Die Eröffnung des Saarkohlenkanals kurz danach eröffnete der Schifffahrt einen direkten Zugang zum Rhein-Marne-Kanal und damit den Zugang zum ausgedehnten französischen Kanalnetz. Bald fuhren Saarschiffer in Frankreich, den Benelux-Staaten und auch auf den deutschen Schifffahrtswegen. Die Bauart der Schiffe passte sich den neuen Erfordernissen an: Neben Holzschiffen verließen ab der späten Wilhelminischen Zeit vermehrt Kompositschiffe mit stählernem Rumpf und Holzaufbau die Werften. Die Baugrößen wurden auf das französische Kanalnetz angepasst und die Penischen ersetzten langsam die vorher gebräuchlichen Saarkains. Die Kähne wurden „zu Berg“ (flussaufwärts) und „zu Tal“ (flussabwärts) von Pferden gezogen, nach dem 2. Weltkrieg wurden fast nur noch Zugmaschinen eingesetzt.

Bereits ab dem Jahre 1866 war die Saar ab Saargemünd über den Saarkohlenkanal mit dem Rhein-Marne-Kanal verbunden und von 1862 bis 1879 von Saargemünd bis nach Ensdorf kanalisiert worden. Eine maximale Abladetiefe von 1,8 Metern ermöglichte Schiffen bei den vorgegebenen Abmessungen eine Ladefähigkeit von maximal 270 Tonnen. Die restliche Strecke saarabwärts von Ensdorf bis Konz war jedoch nicht reguliert worden und damit nur bedingt nutzbar.



Ausschnitt aus einem Plan im Städtischen Museum Saarlouis aus dem Jahr 1887.

Man beachte die beiden Fähren in Lisdorf am Ende der Fährgasse und an der Stelle der späteren Kreisbrücke, die Kohlen-Verladestelle im Saarbogen bei Ensdorf, das nachfolgende Stauwehr und die Schleuse bei Ensdorf flussabwärts. Die Kohle stammte aus dem Bergwerk Schwalbach-Griesborn und wurde vom Kohlenstollen-Ausgang (heute im Park hinter dem Rathhaus Ensdorf) unter der Eisenbahn hindurch zum Kohlelager am Saarbogen gebracht. Ab dem Jahre 1912 kam auch noch Kohle aus dem neuen Bergwerk Duhamel bei Ensdorf hinzu. Mit der Eisenbahn oder per Schiff wurde die Kohle vom Lager zu Abnehmern oder Händlern gebracht, in Lisdorf zum Beispiel zur Kohlenhandlung Lonsdorfer in der Provinzialstraße.

Obwohl zu dieser Zeit bereits ein reger Schiffsverkehr auf der Saar herrschte, ist auch hier am Ende der Fährgasse keine Anlegestelle für Schiffe gesondert eingezeichnet. Schleuse und Stauwehr bei Ensdorf wurden später abgetragen. Beim Ausbau der Saar zur Großschifffahrtsstraße wurde der Saarbogen um die Lisdorfer Au begradigt. Die Reste der alten Anlagen sind heute verschwunden. Im Saaraltarm bei Ensdorf steht aber noch, mit Weiden bewachsen, der Stützpfeiler des Wehrs im alten Flusslauf.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden drei Pläne zum Ausbau der Saar ausgearbeitet. Der erste Plan aus dem Jahr 1902 sah einen Ausbau für 600-Tonnen-Schiffe vor, wurde aber nicht ausgeführt, weil dem Mittellandkanal der Vorzug gegeben wurde. Der 1. Weltkrieg vereitelte alle weiteren Vorhaben.

Ein zweiter Plan aus dem Jahr 1921 zum Ausbau für Schiffe mit bis zu 1200 Tonnen und einer Neuerstellung von Schleusen mit Wasserkraftwerken wurde ebenfalls nicht ausgeführt. Es wurde lediglich von 1924 bis 1927 das Kraftwerk Mettlach mit Wehr und Teilen der Schleuse realisiert. Die Schleuse wurde jedoch nicht fertiggestellt, die Schiffer aus dem Saargebiet waren also von einer direkten Verbindung zur Mosel abgeschnitten.

Im **Moselvertrag 1956** wurde der Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtsstraße von den drei Anliegerstaaten Deutschland, Luxemburg und Frankreich in den Jahren von 1958 bis 1964 beschlossen und auch die Einrichtung der Moselkommission mit Sitz in Trier. Für den 270 km langen Ausbau der Mosel von Koblenz bis Thionville mit insgesamt 15 Schleusen für die Großschifffahrt benötigte man ganze sechs Jahre, von 1958 bis 1964. Frankreich entwickelte noch Pläne, den Ausbau der Mosel weiter fortzuführen bis Epinal. Auch sollte später der Saarausbau weiter fortgeführt werden über Saargemünd bis nach Saaralben zu den Solvay-Werken. Diese Pläne wurden jedoch nicht mehr realisiert, denn die Industrieentwicklung verlief wegen des Rückgangs von Kohleförderung, Kohleverstromung und Stahlproduktion in eine andere Richtung. Frankreich baute auf eigene Kosten die Mosel noch weiter aus von Thionville bis zum heutigen Endpunkt an der Moselstaustufe Neuves-Maisons zehn km

südwestlich Nancy mit weiteren 13 Schleusen. Der geplante Weiterbau bis Epinal und der Bau eines "Mosel-Saône-Kanals″ ab Epinal wurden nicht mehr realisiert, dies alles auch unter dem politischen Einfluss der französischen Staatsbahn SNCF, die natürlich keine Kanalausbauten oder -modernisierungen favorisierte. Durch den Ausbau der Mosel bis nach Neuves-Maisons ist diese bei Toul über den Rhein-Marne-Kanal mit der Maas, der Saône und der Rhône verbunden und hat damit einen indirekten Zugang zu Nordsee und Mittelmeer. Aktuell ist die Fahrrinne der Mosel 3,5 Meter tief, die Schiffe können also drei Meter tief eintauchen.
Nach Eröffnung der Großschifffahrtsstraße Mosel bot der damalige Bundesverkehrsminister Seebohm der saarländischen Landesregierung an, die Saar anschließend auszubauen. Es gab zu dieser Zeit bereits Planungen für einen Ausbau bis zur Halberger Hütte in Brebach. Die damalige Landesregierung und ihr Wirtschaftsminister Eugen Huthmacher bevorzugten stattdessen den Bau eines Saar-Pfalz-Kanals, der ab der Saar bei Brebach über Neunkirchen, Kaiserslautern und Frankenthal durch die Pfalz zum Rhein geführt werden sollte. Schon im wilhelminischen Kaiserreich gab es solche Pläne; das "Dritte Reich" griff sie wieder auf, ausgeführt wurden sie aber nicht. Die Bundesregierung der 1960er-Jahre mit Verkehrsminister Seebohm ließ Kosten-Nutzen-Analysen durchführen mit dem Ergebnis, dass der Kanal zu teuer würde. Man bot danach der Saarregierung als Ersatz für den Kanal die Einführung von "Als-ob-Tarifen" an, also Bahn-Frachttarife auf Basis von Schiffstarifen auf einem bestehenden Kanal. Minister Huthmacher bezeichnete dies damals als den "Stein der Weisen" und wollte diese Tarife auch anwenden für den Verkehr nach den deutschen Seehäfen für den Transport von Erzen, Kohle und Stahlprodukten. Die A.R.A.-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) in Belgien und den Niederlanden zogen jedoch wegen der damit verbundenen Begünstigung der deutschen Häfen Emden und Bremen durch die Bundesregierung vor den Europäischen Gerichtshof. Dieser gestattete zwar nach einem langen Rechtsstreit die Anwendung der "Als-ob-Tarife" jedoch so lange, bis eine Großschifffahrtsstraße tatsächlich gebaut würde.
Danach entschloss man sich in Bonn endlich zur Kanalisierung der Saar. Nach dem Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtsstraße begann im Jahr 1969 die Planung. Dann wurde der Rahmenentwurf für den Ausbau der Saar mit Anschluss an die ausgebaute Mosel fertiggestellt. Dieser dritte Plan wurde dann realisiert und ab 1974 die Saar von der Mündung ausgehend für die Großschifffahrt ausgebaut, zunächst bis 1987 betriebsbereit von Konz bis Dillingen, und in Dillingen wurde ein großer Industriehafen angelegt. Auch 1970 gab es bereits Widerstände gegen die vielen Eingriffe in Natur und Landschaft. Nach den ungewöhnlich schweren, mehrfachen Hochwassern im ersten Halbjahr 1970 wurden die Pläne jedoch akzeptiert, waren doch mit dem geplanten Ausbau auch die Anlage von Hochwasserschutzeinrichtungen und Flussbegradigungen verbunden. Die Strecke von Dillingen bis Saarbrücken wurde in mehreren Abschnitten ausgeführt: Bis zum Jahr 1991 zunächst von Dillingen bis über die Schleuse Lisdorf. Der Ausbau im Bereich Dillingen-Saarlouis erfolgte in zwei Phasen: Zuerst wurde bis 1990 von Dillingen bis zur Schleuse Lisdorf das alte Saarbett aufgearbeitet, danach erfolgte der Saardurchstich durch die Lisdorfer Au und um die Wallerfanger Enge bis zum 12. Juli 1991. Sodann folgten die Ausbauabschnitte von Lisdorf bis Saarbrücken-Burbach (1993-1995) und anschließend das Zwischenstück von Luisenthal bis Hostenbach sowie der Hochwasserschutz-Ausbau von Saarbrücken bis Güdingen bis zum Jahr 2001. Die Erwartungen an den Hochwasserschutz wurden erfüllt, denn nach Abschluss der Arbeiten wurde das Saartal nicht mehr von schweren Hochwassern heimgesucht.

Die nachfolgenden Bilder zeigen den Saarausbau von der Lisdorfer Au bis zur Schleuse in Lisdorf 1990/91:

In Bildmitte die terrassenförmig angelegte Sandgrube,→ darin steht ein Bagger, und der Zufahrtsweg ist rechts zu erkennen.

← In der Mitte des Bildes die bereits vorher begonnene Sandgrube auf dem Lisdorfer Berg. Links oben der Ort Bous, rechts oben die Schlackenhalde der Völklinger Hütte in Hostenbach, dazwischen liegt das Saartal, das auf dem Bild nicht zu erkennen ist.

Für den Transport der Aushubmassen aus der Saar und der Erdmassen vom Lisdorfer Berg zu den Ausbaustellen des Flussbettes wurden Lkw und Schiffe eingesetzt. Über die Autobahn A 620 baute man eine Behelfsbrücke, damit die Transporte nicht den Straßenverkehr behinderten und die Straßen verschmutzten.

← Verladen der gelbroten Sandmassen vom Lkw auf Lastkähne mit einem Bagger.

Die mit Erdmassen beladenen Schiffe sind auf der → Saar auf- und abwärts gefahren zu den Baustellen, wo der Sand zum Anlegen und Auffüllen der Saarufer-Befestigungen verwendet wurde.

Die Schlammmassen aus dem Saarbett wurden in Schiffe umgeladen, zur Verladestelle vor der Behelfsbrücke verschifft, dort mit dem Bagger auf Lkw umgeladen und über die Behelfsbrücke zur eigens dafür auf dem Lisdorfer Berg angelegten Grube gebracht. →

Lkw, Bagger, Planierraupen und Kräne in vollem → Einsatz beim Anlegen des neuen Flussbettes. Links oben im Bild sind die Gebäude der Lisdorfer Grundschule Professor-Ecker zu erkennen.

Beim Ausbaggern des neuen Flussbettes kommen am Ufer Erdformationen zum Vorschein, von oben nach unten betrachtet: Sand, dann Schwemmsand, dann Kies der Saarterrassen und darunter Verwitterungs-Mittlerer-Buntsandstein. →
Der Uferboden wurde aufgefüllt mit Sandmassen vom Lisdorfer Berg und eingeebnet. Die Stadt Saarlouis erwarb den Schwemmsand, um ihn zum Bau des Hochwasserdammes einzusetzen.

← Für das Verladen der Sandmassen musste auch, wie hier im Bild gezeigt, am Ende der Professor-Ecker-Straße (Hof-Saar) vorübergehend eine Verladerampe angelegt werden.

← Das neue Saarbett hinter Lisdorf im Bereich des Unterwassers der Schleuse wird ausgebaggert und die Planierarbeiten am Ufer werden durchgeführt.

← Das neue Saarbett wird ausgebaggert, im Hintergrund rechts ist noch die alte Saarbrücke zu sehen.

Das neue Flussbett der Saar wurde auf vier Meter → vertieft angelegt und mit gelbem Sand vom Lisdorfer Berg ausgefüllt. Die Ufer wurden maschinell verfestigt, ausgeschottert und mit spezieller, schwarzer Kunststofffolie wasserdicht ausgelegt. Das aufkommende Grundwasser, ein kleiner Bach in Bildmitte, musste beim Erstellen des Saarbettes immer wieder ausgepumpt werden.

← Das neu angelegte Saarbett im Bereich der Professor-Ecker-Straße, im Hintergrund rechts die Häuser der Saarstraße.

Die neue Saarbrücke Lisdorf-Ensdorf, im → Vordergrund das neue Flussbett, die Ufer beiderseits ausgeschottert.

← Vorbereitungen zum Einbinden des Mühlenbaches in die Saar

Das Flussbett des Mühlenbaches in Saarlouis-Lisdorf → vor der Einbindung in die Saar. Im Hintergrund das Gebäude der Fa. Theodor Rietmann.

← Einbindung des Mühlenbaches →

Am schönen Strand der Saar →

← Die alte Saarbrücke zwischen Lisdorf und Ensdorf über den alten Flusslauf. Sie wurde später gesprengt und verschrottet.

Die neue Saarbrücke Lisdorf-Ensdorf, darauf verläuft die neue Landstraße L189 mit neuer Streckenführung→

← Im gesamten Bauabschnitt Dillingen-Lisdorf wurden 1,3 Millionen Kubikmeter Erdreich bewegt, davon allein 500.000 im Bereich Lisdorf.

Die Saar im neuen Flussbett zwischen Lisdorf und Ensdorf, rechts hinten die Bergehalde des inzwischen stillgelegten Kohlebergwerkes Ensdorf. →

← Der Durchstich vom alten Saarbett links zum neuen Flussbett rechts am 12. Juli 1991. Der Durchstich wurde später verfüllt und der Ufer-Wirtschaftweg darüber gelegt.

Durch die Verkürzung des Saarbettes in Lisdorf, Saarlouis und Wallerfangen und Anlegen der neuen Bundesstraße 269 bei Ensdorf sind insgesamt sechs Saaraltarme entstanden, die zu Biotopen erklärt wurden: zwei kleinere Altarme bei Lisdorf, ein größerer entlang Ensdorf, einer im Stadtgebiet Saarlouis im Bereich der Festung, ein großer und ein kleinerer Altarm bei Wallerfangen.

Am 7. Oktober 2001 wurde nach Abschluss aller Bauarbeiten die Behelfsbrücke über die A 620 zwischen Lisdorf und Wadgassen abgetragen →

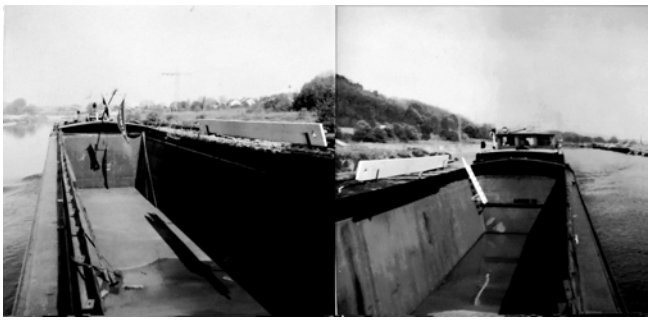
Am Ausbau der Saar war neben den Dienstschiffen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) auch die heimische Schifffahrt in erheblichem Umfang beteiligt, um die anfallenden Aushubmassen zu bewältigen. Es waren dies die Schiffe *Nied* (Eigner Franz *Schuh*), *Formosa* (Eigner Peter *Duhr*), *Heinrich* (Eigner Klaus *Kiefer)* und das Schiff *Ora* des Eigners Ludwig Momper, der noch heute hochbetagt in Saarbrücken lebt.

← Ludwig Momper (*1933) und Ehefrau Liselotte geb. Salm (*1935 Saarburg) im Jahr 2020.

Bild rechts: Ludwig Momper mit dem Original-Steuerrad und der Schiffsglocke der *Ora* →.

Das Schiff hatte, wie auch viele andere Saarschiffe, ein bewegtes Schicksal hinter sich: Konfiszierung im Krieg, Versenkung, Hebung und Reparatur. Es fuhr ab 1949 wieder auf den Wasserläufen unserer Region.

← Die *Ora* wurde 1983 stillgelegt und verschrottet.



Für den Transport des Aushubs wurde der Laderaum mit Stahlbech ausgekleidet (Bild links), um die nassen Aushubmassen transportieren zu können. Der Aushub wurde per Schiff zur Verladestelle zwischen Lisdorf-Obstgarten und Wadgassen gebracht, wo er mit einem Bagger auf Lkw umgeladen und dann über die damalige Behelfsbrücke zum Lisdorfer Berg verfrachtet wurde.

Das Bild rechts zeigt die *Ora* beim Umladen des Aushubs mittels Bagger. Im Hintergrund des Saarlaufes ist die Bergehalde Ensdorf zu erkennen.

Beim letzten Saarausbau-Abschnitt von Lisdorf bis Saarbrücken-Burbach (1993-1995) wurden wieder fünf Saarschiffe vom Typ "Penische“ eingesetzt. Sie waren mit Stahlträgern verstärkt wie beim vorherigen Bauabschnitt die *Ora*, die *Heinrich* und die *Formosa.* Ab Burbach oder Luisenthal fuhren dann die *Askania* (Eigner *Werner)*, die *Viator* (Eigner *Ney*), die *Nora* (Eigner *Duhr*)*,* die *Marlon* (Eigner *Münster*) und die *Rena* (Eigner *Herbert Primm*).

Zum Schutze vor Hochwasser wurde schließlich der Abschnitt Saarbrücken bis Güdingen tiefer gelegt und ausgebaggert. Die Schleuse Güdingen wurde jedoch nicht vergrößert und verblieb auf dem Penischenmaß von 1864 (39 mal 5,20 Meter), die Großschifffahrt endet also zwangsläufig hinter Saarbrücken. Auch in diesem Abschnitt kamen wieder die *Nora* und die *Viator* zum Einsatz, erstmals zusammen mit drei 67-Meter-Schiffen zu je 950 Tonnen. Für solch große Schiffe stellt die Stadtdurchfahrt durch Saarbrücken hohe Anforderungen an das berufliche Können des Schiffsführers, denn dort muss er die schmale Durchfahrt an der "Alten Brücke" passieren.

Das Lisdorfer Schleusenwehr, das bereits früher erbaut wurde zum Baubeginn des Kraftwerkes Ensdorf im Jahr 1959 zum Anstauen des Saarwassers für die Kühlung des Kraftwerkes.

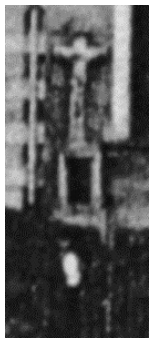
• Zur Überwindung des gesamten Höhenunterschiedes von 55 Metern auf 91 km Länge zwischen Saarbrücken und Konz wurden sechs Schleusen angelegt: Saarbrücken, Lisdorf, Rehlingen. Mettlach, Serrig und Kanzem. Die Schleusen sind 110 Meter lang, 12 Meter breit und erlauben Schiffe bis zu 1200 Tonnen. Der Wasserspiegel ist oben 55 Meter breit, die Fahrrinne ist 3,5 Meter tief, maximal können Schubverbände bis 185 Meter Länge und 11,4 Meter Breite fahren, was eine Ladekapazität von bis zu 3300 Tonnen zulässt. Das Bild oben zeigt einen Schubverband im Jahr 2020, rechts die Halde des ehemaligen Bergwerkes **Duhamel** in Ensdorf.

Die saarländische Industrie und die übrige Wirtschaft haben mit großem Interesse lange auf die Verwirklichung dieses Großprojektes gewartet. Der Güterverkehr auf der Saar bekam einen neuen Aufschwung. Kohle, Öl, Eisen- und Stahlerzeugnisse sowie Sand, Kies, Getreide und Düngemittel können dadurch preisgünstig fluss- auf- und abwärts transportiert werden.

Mit dem Ausbau der Saar zur europäischen Großschifffahrtsstraße als Jahrhundertunternehmung sind auch viele nützliche Dinge entstanden:

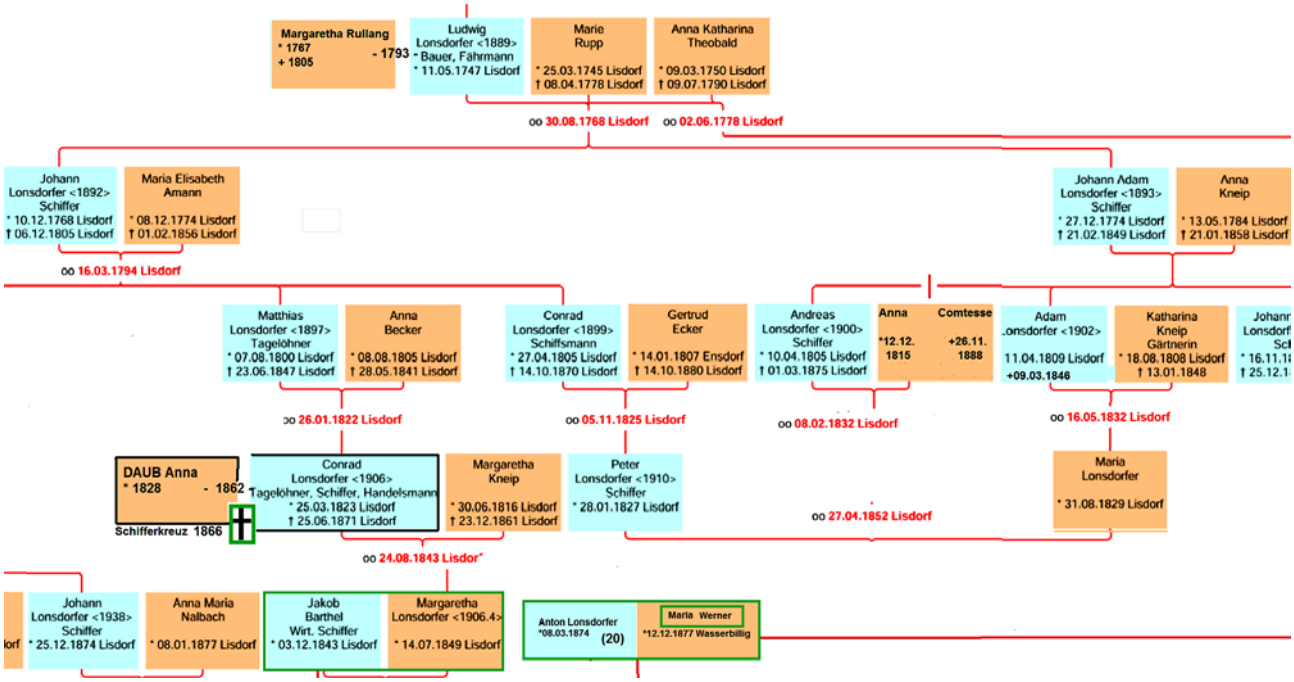
- Anlegen und Ausbau von regionalen Hochwasserschutzdämmen für viele betroffene Ufergemeinden.
- Anlegen und Ausbau von Seen zu Flachwasserbiotopen (Dillingen).
- Insgesamt wurden neun Brücken neu gebaut und damit die Verkehrsinfrastruktur erheblich verbessert.
- Durch Verkürzung des Saarbettes sind Altarme entstanden, die zu Biotopen umgewidmet wurden.
- Anlage von Yacht- bzw. Bootshäfen in Merzig, Dillingen und Völklingen.
- Regelmäßige Personenschifffahrt und Wassersportmöglichkeiten.
- Neuanlage von Brücke und Hafen Saarlouis-Dillingen und Verladestellen in Bous und Völklingen.

04. Das Lisdorfer Schifferkreuz



Das Schifferkreuz an der Ecke Groß-/Kirchenstraße, das an der vorderen linken Ecke des Hauses Großstraße 49 steht, wurde laut Inschrift im Jahr 1866 für verunglückte Schiffsleute von Lisdorf errichtet von dem Lisdorfer Schiffer Conrad Lonsdorfer (1823-1871) und seiner zweiten Ehefrau Anna Daub (*1828), die er im Jahr 1862 ein Jahr nach dem Tode seiner ersten Ehefrau Margaretha Kneip (1816-1861) geheiratet hatte. In seiner ursprünglichen Art ist nur der untere Teil erhalten geblieben, wie Maria Jungmann geb. Klein von diesem Wegekreuz an ihrem Elternhaus berichtete. Der Ausschnitt aus einer Postkarte aus dem Jahr 1912 rechts lässt den originalen Zustand erahnen.

Durch Kriegseinwirkungen in den Jahren 1944/45 wurde der obere Teil des Kreuzes zerstört und ist danach wieder erneuert worden. Neben dem erhaltenen Wappen vom ehemaligen Schifferhaus in der Kirchenstraße, erinnert dieses Kreuz daran, welch reges Schifferleben in den vergangenen Jahrhunderten im Ort Lisdorf blühte. Dazu berichtet der frühere Rektor der Lisdorfer Schule Johann Goergen (1898–1976): „Der lebhafte Schiffsverkehr auf der Saar und der Fischreichtum, besonders im toten Arm bei Lisdorf, wirkten entscheidend auf die Entwicklung des Schiffer- und Fischerberufes in Lisdorf hin, sodass beim Erneuerungsbau der Pfarrkirche Lisdorf im Jahr 1764 die Statue des Schiffspatrons, des Hl. Nikolaus, einen Ehrenplatz auf einem Seitenaltar gefunden hatte" ...und weiter: „Holz aus den Vogesen, der Pfalz und den Saarwäldern wurde in den Jahren um 1466 von Händlern aus Friesland zu Flößen zusammengebunden und auf dem Wasserwege bis nach Holland geleitet. Flussschiffer beförderten mittels Treidelbetrieb mit Pferdezug in flach gebauten Kähnen mit geringem Tiefgang Salz, Getreide, Wolle und Häute. Ab etwa 1600 auch Kohle, Glas, Ruß, Pech oder Teer flussabwärts und brachten als Rückfracht Kolonialwaren, Färb- und Gerbstoffe, Wein, Torf und besonders Erze von der Lahn mit zurück in ihre Heimathäfen. Aufgrund dieses starken Verkehrs entwickelten sich die Orte an der Saar kräftig; Lisdorf zählte danach um etwa 1500 zu den volkreichsten Orten der Umgebung". Weiter führt er aus: „Nach einem Bericht des Landrates in Saarlouis an die königliche Bezirksregierung in Trier im Jahr 1901 wurden trotz tiefgehenden Strukturwandels in Lisdorf *noch 12 berufsständige Schiffer* gezählt".



Der genaue Hintergrund für die Errichtung dieses Kreuzes im Jahr 1866, dem Jahr des innerdeutschen Krieges zwischen Österreich und Preußen, ist nicht mehr bekannt, aber dafür die Einordnung des Stifterpaares im Stammbaum der Familie Lonsdorfer (Bild oben). Auch Conrads Schwiegersohn Jacob Barthel, verheiratet mit Conrads Tochter Margareta, oder ihr Enkel Johann Barthel haben dazu nichts hinterlassen.

05. Die geplante Panzerbrücke über die Saar in der Saarstraße zu Lisdorf

Für den Rückzug der deutschen Panzer gegen Ende des 2. Weltkrieges aus Frankreich, war von der Saarstraße aus, die zu dieser Zeit Hermannstraße hieß, über die Saar hin zur Ensdorfer Saaruferseite eine Panzerbrücke geplant. Anfang November 1944 wurden schwere, eiserne Doppel-T-Träger, 60 cm hoch, ca. 20 cm breit und 5-6 Meter lang, angefahren und vor die Häuser in der unteren Saarstraße und auf dem „Freien Platz“ abgeladen und gelagert.

In der Saarstraße waren es vor allem die Häuser Nr. 31, das Haus vom „Emmes Pitt“, und das Haus Nr. 33, Elternhaus von August Balthasar. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite waren dies die Häuser Nr. 30, das Haus der Familie Grasmück-Risler, jetzt bewohnt von Familie Alfred Rupp und das Haus Nr. 32 der Familie Nikolaus Klein-Schmitt, jetzt das Haus von Fritz und Emma Osbild geb. Klein und früher das Haus von Andreas Both und Greta geb. Klein. Ein Teil der Häuser in der unteren Hermannstraße ist im Bild links zu sehen.

Des Weiteren wurden zur Stützung und zur Erhöhung der Tragkraft dieser Brücke Mitte November 1944 vier Schiffe bzw. Lastkähne der Lisdorfer Schiffsleute von der deutschen Wehrmacht zur Auflage der Träger in der Saar im Bereich der Lisdorfer Friedhofsmauer dorthin beordert. Die Schiffe mussten am Saarufer vor Anker gehen und die Schiffseigentümer sich in erreichbarer Nähe in Bereitschaft halten. Auf dem Luftbild rechts aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg sind das Ende der damaligen Hermannstraße mit dem Schiffsanleger und auch die Ankerplätze deutlich zu erkennen. Es handelte sich um befestigte Steinschüttungen am Saarufer auf der Lisdorfer Seite, die spitz in die Saar hineinragten. Zwei dieser Schiffe, die *Energie* und die *Magdalena*, wurden im Heckbereich, also am hinteren Ende des Schiffes, eigens in einer Saarbrücker Werft durch Anbringen schwerer Eisenplatten verstärkt und umgebaut. Die Schiffe sollten als Stütze der Brücke in der Mitte dienen und die notwendige Tragkraft für schweres Kriegsgerät sicherstellen.

← Beispiel einer Schiffsbrücke aus der Nachkriegszeit.

Für den Fall einer Bombardierung oder Sprengung der vorhandenen Brücken über die Saar im Frontbereich Saarlouis und Lisdorf durch die Amerikaner sollte die Brücke an der Saarstraße nach den Vorstellungen der Strategen der deutschen Wehrmacht sehr schnell, sozusagen über Nacht und möglichst unbemerkt vom Gegner, erstellt werden, um den Rückzug der Militärfahrzeuge und insbesondere der Panzer über die Saar zu ermöglichen. Ein aus heutiger Sicht unsinniger Plan, denn in dieser Zeit hatten die Alliierten die absolute Luftherrschaft über Europa und die Brücke wäre vermutlich schnell feindlichen Jagdbombern zum Opfer gefallen. Bereits während die Schiffe vor Anker lagen, beschossen feindliche Tiefflieger mehrmals die Schiffe und auch Lisdorfer Anwohner, die in Deckung gehen mussten. Es gab jedoch keine Toten und die Schiffe blieben unbeschädigt.

Während des Kriegsgeschehens der letzten Wochen im November 1944 war im Elternhaus von Ludwig Linsler in der Saarstraße Nr. 3 auch ein Major der deutschen Truppen (so eine althergebrachte Dienstgradbezeichnung für einen Dienstgrad mit „größerer militärischer Übersicht“) untergebracht, der den Rückzug der deutschen Truppen über die Saar leiten sollte.

Die Namen der Schiffeigentümer dieser vier Kähne waren:

- **Andreas Hafner senior (1890-1974):** er bewohnte von September bis November 1944 das Haus neben Ludwig Linsler in der Saarstraße Nr. 5. Er war der Großvater von Isolde Bernard, Sabine Klein und Liane Altmaier (alle geb. Hafner) und Hans Richard Hafner aus Lisdorf. Der Name seines Schiffes war *Rex* (im Bild rechts auf

dem Schiff mit seiner Frau Katharina geb. Huffer). Die *Rex* war zu dieser Zeit noch ein 300-Tonnen-Treidelschiff, Stapellauf 1901, und hatte bereits ein bewegtes Schicksal hinter sich.

• Die Brüder von Andreas, **Adolf** und **Viktor Hafner**, die in Fraulautern wohnten, waren Eigner der Motorschiffe *Energie* und *Magdalena* (leider bisher keine Bilder vorhanden).

• Die Brüder **Victor Welsch** (1907-1966, Foto links) und **Jacob Welsch junior** (1898-1959) mussten mit dem Schiff *Saargold (so die Überlieferung)*, ebenfalls für den geplanten Brückenbau über die Saar mit vor Anker gehen. Ob es sich bei der *Saargold* um sein erstes Holzschiff handelte oder um ein in Belgien von den deutschen Behörden beschlagnahmtes Motorschiff, konnte bisher nicht geklärt werden. Das Schiff aus Belgien hatte er als Ersatz erhalten für sein Treidelschiff *Saar,* einen Neubau aus dem Jahr 1936 von der Werft der Gebrüder Saar in Rockershausen. Zu Kriegsbeginn war die *Saar* von den Militärbehörden für die geplante Landung in England konfisziert worden und ging bereits im Sommer 1940 durch einen britischen Luftangriff in einem französischen Kanalhafen verloren. Nach Kriegsende brachte er im Haus in der Kirchenstraße 3 etwa 30 ausgebombte Schiffer mit Familien aus Saarbrücken vorübergehend unter.

Im Zusammenhang mit dem Kriegsgeschehen hier in der Saarstraße in Lisdorf, so sagte Ludwig Linsler, der zusammen mit seiner Mutter für die Zeit der kriegerischen Auseinandersetzungen hier in Lisdorf von November 1944 bis Januar 1945 mit vielen anderen Leuten im Stollen Rosenthal untergebracht war, dass im Haus Nr. 19 in der Saarstraße, jetzt das Haus von Albert Sieger, sich deutsche Truppen gegen Ende November 1944 eine Feldküche, unter deutschen Landsern auch „Gulaschkanone“ genannt, aufgestellt hatten zur Verpflegung der deutschen Soldaten im Ort. Ebenso sagte er, dass im Haus Nr. 21, im Bauernhaus bei „Puntjoosels“, jetzt das Haus der Familie Erwin Faust, nach dem Rückzug der deutschen Truppen über die Saar in den Westwall auf der Ensdorfer Seite, die Amerikaner eine Beobachtungsstelle eingerichtet hatten, um Erkundungen für den weiteren Verlauf des Kampfes um den Westwall in Ensdorf durchzuführen. In der Scheune des Bauernhauses sei auch zeitweise ein amerikanischer Panzer untergestellt worden. Nachdem die Kampfhandlungen in Lisdorf und Ensdorf beendet waren, hätten insbesondere die „Amis“ viel Munition vor und in dem Haus liegen lassen.

Durch den schnellen Vorstoß der amerikanischen Truppen Anfang Dezember 1944 hatte die Zeit für den Bau der Panzerbrücke nicht mehr ausgereicht. So wurden die Schiffe, die Eisenträger für die Brücke und alles andere Baumaterial beim Rückzug der deutschen Truppen aus Lisdorf gesprengt. Durch die Wucht der Explosion wurden an den oben genannten Häusern die Vorderfront weggerissen und die Häuser zum Einsturz gebracht.

Von den vier Schiffen, die als Pontons der Panzerbrücke vorgesehen waren, konnten die *Energie* und die *Magdalena* gleich nach dem Kriege wieder flott gemacht werden. Sie wurden zunächst als Arbeitsschiffe für die Räumung der Saar, später dann wieder als Transportschiffe genutzt. Die beiden anderen, die Schiffe *Rex* und *Saargold,* lagen mit erheblichen Schäden auf Grund. Sie dienten den Kindern in den Sommern 1945/46 als Schwimmstege und als Sprungbrett zum Baden in der Saar. Victors Schiff wurde später gehoben, repariert und von der französischen Besatzungsmacht an den ursprünglichen Eigner zurückgegeben, der es selbst in Lisdorf abholte. Victor Welsch, nach dem Kriege ohne eigenes Verschulden Berufsschiffer ohne Schiff, wurde 1946 der erste Vorsitzende des neuen Omni-Sportvereins SC Saargold Lisdorf. Er gab den Vorsitz aber im Jahr 1948 wieder ab, nachdem er ein generalüberholtes Treidelschiff mit Namen *Stralsund* übernommen hatte und nach Saarbrücken übergesiedelt war.

Andreas Hafner konnte 1949 mit seiner *Rex* wieder auf Fahrt gehen. Sein gleichnamiger Sohn Andreas **(***1932**, +**30.3.2020) heuerte nach einer Lehre in der Schreinerei Fritzen in Fraulautern im Jahr 1949 auf dem Schiff an und fuhr nach dem Tode des Vaters mit seiner Frau Christa geb. Madert die *Rex* weiter bis zum Jahr 1990, dann wurde das Schiff verschrottet.

Bild links: Das spätere Motorschiff *Rex*, darauf Christa & Andreas Hafner mit Tochter auf dem Bug.

06. Die Schifffahrt in Kriegszeiten

Über das Schicksal der saarländischen Schiffer während des 2. Weltkrieges gibt insbesondere Auskunft das Buch **"Aktion Seelöwe - Saarschiffe auf Irrfahrt nach England" -** herausgegeben 2007 vom Heimatkundlichen Verein Gersweiler-Ottenhausen und Friedrich Lück (+2014) mit einem Vorwort von *Herbert Primm*, ehemals 1. Vorsitzender des Verbandes der Saarschiffer „Unitas e. V.". Das Buch enthält zahlreiche Hinweise zum Aderlass der Saarschifffahrt im 2. Weltkrieg und benennt auch zahlreiche Schiffe/Schiffer aus dem damaligen Saarlautern. "Operation Seelöwe" war der Deckname für die geplante deutsche Invasion in England im Jahr 1940. Diese fand bekanntlich nicht statt, da die britische Luftwaffe in der Luftschlacht um England nicht entscheidend geschwächt werden konnte und auch die deutsche Kriegsflotte der englischen Flotte klar unterlegen war. Das Buch ist eine gute Zusammenfassung und beispielhaft für das Schicksal der Schifffahrt zu Kriegszeiten:

Unser Mitautor Herbert Primm schreibt dazu in einem Vorwort zu diesem Buch:

Die "Operation Seelöwe" war nur einer der vielen Aderlasse, die unserer regionalen Saarschifffahrt von der großen Politik auferlegt wurden. In diesem Werk wird beschrieben, welch ein ungeheuerer Zoll an Gut und Blut den rund 200 Saarschifferfamilien zugemutet wurde. Ganze Familien wurden ausgelöscht, bei Bombenangriffen und durch Tiefffliegerbeschuss der berüchtigten „Jabos" (Jagdbomber) ab Sommer 1944. Unser Berufsstand hat sich von diesem Blutzoll nie wieder richtig erholt. Er war unvergleichlich höher als im 1. Weltkrieg 1914-1918. Auch die materiellen Schäden waren gewaltig. Es gab zahlreiche Totalverluste durch direkte Kriegseinwirkungen (Bomben, Artilleriebeschuss usw.). Die bei dem nahen Kriegsende noch schwimmfähigen Schiffe wurden beim Herannahen der Alliierten von der Wehrmacht versenkt.
Die zerstörte Saarflotte lag verstreut auf Saar, Rhein, Main, Neckar usw. Die Schiffe waren bis zum Schluss für kriegswichtige Zwecke im Einsatz. Die Wehrmacht hatte sie beschlagnahmt. Die Saarschiffe, die in Frankreich vom raschen Vormarsch der alliierten Armeen überrollt wurden, kamen unter französische Zwangsverwaltung. Die allermeisten der hiervon betroffenen etwa 40 Saarschiffe ereilte dieses Schicksal auf den Kanälen in Elsass-Lothringen. Diese Provinzen hatte sich das Dritte Reich 1940 wieder einverleibt, aber das „Freie Frankreich" erkannte das nie an. Für die französischen Nachkriegsbehörden hatte Elsass-Lothringen nie aufgehört, ein regulärer Bestandteil Frankreichs zu sein. Das war völkerrechtlich sogar völlig korrekt.
Auszubaden hatten das unsere betroffenen Saarschifferfamilien, indem sie ihre Schiffe erst 1954/55 von der französischen Schifffahrtsverwaltung zurück erhielten. Dies war noch eine Sonderregelung für uns Saarländer seitens der französischen Regierung. Etliche unserer Berufskollegen, die ihren Wohnsitz außerhalb des Saarlandes hatten, etwa in Saarburg, in Trier oder in einem der badischen Schifferorte am Oberrhein, sahen ihre Schiffe nie wieder. Sie waren ebenfalls alle ausnahmslos in Elsass-Lothringen überrascht worden. Genau diese Ereignisse hatten sich schon nach dem 1. Weltkrieg zugetragen.
Deshalb kehrten viele Schifferfamilien nicht mehr an die Saar zurück. Sie blieben im Kanalgebiet zwischen Duisburg und Magdeburg. Die Leute hatten keine Lust, wieder im Grenzgebiet in kriegerische Konflikte zu geraten und nochmals den Verlust von Gut und Blut zu riskieren. Nach dem 2. Weltkrieg wiederholte sich das aus den gleichen Gründen. Es war dies alles ein erheblicher Substanzverlust für unseren Berufsstand.
Eine sehr zweifelhafte Sache waren die acht in Kehl bei Kriegsende liegenden Saarschiffe. Das Dritte Reich hatte in seiner Siegeszuversicht die Stadt Kehl in das gegenüberliegende Straßburg eingemeindet. Frankreich betrachtete daraufhin Kehl als französisches Gebiet, mit allen sich daraus ergebenden langjährigen Folgen.
Nach dem Kriegsende wurden die meisten im Rheinstromgebiet versenkten Saarschiffe von den alliierten Militärbehörden beschlagnahmt. Sie wurden in den nächstgelegenen Schiffswerften repariert und nach entsprechendem Umbau zur Räumung der Wasserstraßen eingesetzt. Besonders am Rhein waren alle Brücken zerstört und zahllose Schiffe versenkt. Die Saarschiffe hatten für diese Arbeiten gute Voraussetzungen, von der Schiffsgröße und ihrer stabilen Bauweise her. Die Alliierten entließen die letzten hiervon betroffenen Schiffe erst Ende 1949.
Hier an der Saar setzte man die noch reparaturwürdigen Schiffe ab 1948 in Stand. Die damaligen drei Saarwerften waren damit voll ausgelastet. Es herrschte anfangs Material- und Facharbeitermangel, wie im übrigen Deutschland. Auch in unserem Berufsbereich kamen die letzten Kriegsgefangenen erst 1949 heim. Die Saarschiffer waren fast alle durch die Behebung der Kriegsschäden stark verschuldet. Man musste bei Null anfangen. Etwaiges Vermögen war, wie nach dem 1. Weltkrieg, durch Inflation und Währungsumstellungen weitgehend vernichtet.
Die Einführung des französischen Frankens 1947 und die dazu gehörende Eingliederung des Saarlandes in den französischen Wirtschaftsbereich brachte unserer Schifffahrt große Vorteile. Kohle und Stahl gingen zum größten Teil nach Frankreich. Der Verkehr auf der Saar, von Völklingen bis Saargemünd, und auf den sich anschließenden Kanälen entwickelte sich nach und nach bis zur vollen Auslastung dieser Wasserstraßen. Ab 1954 hatten die Saarschiffe auch das Recht, innerfranzösische Transporte auszuführen.
Nach der Volksabstimmung vom 23. Oktober 1955 befürchtete man in unserem Berufsstand die Wiederholung der Katastrophe von 1935. Damals verweigerte die französische Regierung zahlreichen Saarschiffern auf ziemlich willkürliche Art die erforderliche Genehmigung, um nach Frankreich zu fahren. Die Saarschifffahrt war vom Schiffstyp und von der geografischen Lage her unbedingt auf Frankreich angewiesen. Doch es wendete sich alles zum Guten. Wir Saarschiffer behielten unsere vollen Rechte in Frankreich, gleichberechtigt mit unseren

französischen Kollegen. Das wurde in einem eigenen Anhang zum so genannten "Saarvertrag" von 1956 zwischen Bonn und Paris geregelt.
Im Laufe der späteren Jahre wurde der größte Teil unserer Flotte zu Motorschiffen umgebaut. Es gab sogar dreizehn Motorschiffneubauten. Das hieß wieder für die meisten Schifferfamilien Aufnahme neuer Kredite, um durch die Modernisierung den neuen Anforderungen der internationalen Schifffahrt zu entsprechen. Das war ein neuer Nachteil für uns. Frankreich zum Beispiel hatte schon ab 1949 in großem Maße seine Kriegsverluste an Binnenschiffen durch ganze Serien von Neubauten ersetzt. Den betroffenen Schiffern rechnete man ihre erlittenen Schäden an. Für einen eventuell verbleibenden Restpreis gewährte eine eigens gegründete Gesellschaft sehr langfristige und zinsgünstige Kredite. Wir an der Saar bekamen keinen Pfennig Kriegsentschädigung, weder vom Land noch vom Bund. Zinsgünstige Kredite aus Landes- und Bundesmitteln gab es zeitweise. Das war aber nicht zu vergleichen mit den viel vorteilhafteren Bedingungen unserer französischen und auch belgischen Kollegen. Die Saarflotte wurde nach und nach immer mehr international tätig. Die absolute Fixierung auf die französischen Wasserstraßen ließ nach. Das brachte die allmähliche europäische Entwicklung mit sich, mit dem ständig steigenden Warenaustausch in der Europäischen Gemeinschaft.
Als Fazit ist zu ziehen: Die seit langer Zeit in unserem Heimatraum ansässigen Schifferfamilien wurden wie kaum eine andere Berufsgruppe das Opfer der wechselhaften politischen Verhältnisse. Oft genug fügte man uns vernichtende Schicksalsschläge zu. Doch dieser zähe und heimatverbundene Menschenschlag fing immer wieder von vorne an!

Lediglich die allgemeine Entwicklung brachte bis heute, 2006, einen Rückgang unserer aktiven Schifferfamilien um 90 % des einstigen Standes. Die Gründe sind wirtschaftlicher, sozialer und verkehrspolitischer Art.
Wir Saarschiffer sind längst überzeugte Europäer. Unser Fahrgebiet hat sich gewaltig erweitert. Der Fall des Eisernen Vorhanges und die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals ermöglichten das. Unsere Heimat hat sich inzwischen zu einer europäischen Kernregion entwickelt, in der die so oft umkämpften Grenzen höchstens noch eine verwaltungsmäßige Rolle spielen. Schon 60 Jahre Frieden, das wissen besonders wir zu würdigen! Freundschaftliche Beziehungen zu Kollegen anderer europäischer Länder sind heute eine Selbstverständlichkeit, auch wenn bei unseren Saarschiffen am Heck Schwarz-Rot-Gold weht!
Die Zukunft heißt Europa!

Herbert Primm, ehemals 1. Vorsitzender des Verbandes der Saarschiffer „Unitas e.V."

Zu Beginn des 1. Weltkrieges hatte die deutsche Schifffahrtsverwaltung fast die gesamte Saarflotte nach Duisburg beordert, da sie dort benötigt wurde und ihr bisheriges Fahrgebiet in Ostfrankreich und Belgien während des Krieges nicht mehr nutzbar war. Dort waren Schiffe und Schiffer auch sicher vor den deutsch-französischen Kriegswirren, die so vielen Schiffern ihre Schiffe und ihre Existenz gekostet hatten, was sich im 2. Weltkrieg noch viel schlimmer wiederholte. Viele Saarschiffer kamen nach dem 1. Weltkrieg nicht mehr an die Saar zurück, sondern blieben am westdeutschen Kanalnetz oder im Ruhrgebiet ansässig oder auch in Belgien und Holland. Mit stählernen 300-Tonnen-Motorschiffen hatte man im Gebiet des Rhein-Herne-Kanals, des Dortmund-Ems-Kanals auf dem Mittellandkanal oder auf Ems und Weser noch ein gutes, konkurrenzfähiges Auskommen. Unsere Gegend war eine empfindliche Wetterecke in Europa, die in fast alle Kriegswirren der letzten Jahrhunderte hineingezogen worden war. Familien verloren immer wieder Familienmitglieder, Häuser, Hab und Gut und Schiffer ihr Schiff und ihre Lebensgrundlage.

Für die Saarschiffer trat ein weiteres Erschwernis hinzu. Zwar war die Saar seit 1866 ab Saargemünd über den Saarkohlenkanal mit dem Rhein-Marne-Kanal verbunden und 1862-1879 von Saargemünd bis nach Ensdorf kanalisiert worden, die restliche Strecke saarabwärts von Ensdorf bis Konz war jedoch nicht reguliert worden und damit nur bedingt nutzbar. Zusätzlich wurde beim Bau des Saarkraftwerkes Mettlach 1924/27 die Schleuse für die Schifffahrt nie fertig gestellt, die Schiffer aus dem Saargebiet waren also von einer direkten Verbindung zur Mosel abgeschnitten. Erst ab 1974 wurde die Saar von der Mündung ausgehend für die Großschifffahrt ausgebaut: 1987 betriebsbereit von Konz bis Dillingen, 1991 bis Lisdorf, 2001 bis Saarbrücken. Die Fahrrinne ist nun 3,5 Meter tief, maximal können Schubverbände bis 185 Meter Länge und 11,5 Meter Breite fahren, was eine Ladekapazität von bis zu 3300 Tonnen zulässt. Insgesamt sechs Schleusen regulieren den Fluss.

In der Zwischenkriegszeit drohte den männlichen Nachkommen von Schifferfamilien, die in Frankreich geboren waren, noch weiteres Ungemach. Bedingt durch die hohen Verluste unter der männlichen Bevölkerung im 1. Weltkrieg wurde in Frankreich danach die allgemeine zweijährige Wehrpflicht eingeführt für jede Person männlichen Geschlechtes, die auf französischem Gebiet geboren war. War man nicht von französischen Eltern geboren, konnte man ab dem 18. Lebensjahr zum Beispiel für eine deutsche Nationalität optieren und sich von seiner deutschen Heimatbehörde einen „Heimatschein“ ausstellen lassen, der dann natürlich eine Wehrpflicht in Deutschland zur Folge hatte. Dieses Militärdienstgesetz galt in Frankreich bis über das Ende des Algerienkrieges 1962 hinaus. Die „Gendarmerie Nationale“, die damals regelmäßig auch auf den Wasserstraßen kontrollierte, verstand keinen Spaß und man konnte ganz schnell als Fahnenflüchtiger festgenommen werden. Die Betroffenen hatten nichts zu lachen! Viele Schiffer mieden deshalb französische Wasserstraßen, um keine Risiken einzugehen. Nach 1970 verzichteten die französischen Behörden auf diese Praxis, jedoch erst mit der Einführung einer Berufsarmee durch Präsident Jacques Chirac verschwand dieses Gespenst endgültig.

07. Namensliste der Schiffer aus Saarlouis und Lisdorf

Als Berufsschiffer traten im Laufe der Zeit, teilweise über mehrere Generationen, die Familien Barthel, Busert, Hafner, Port, Klein, Kneip, Lonsdorfer, Luxenburger, Rullang und Welsch in Erscheinung, also alles bekannte Lisdorfer Familiennamen aus unserer Heimatgeschichte. Soweit wir genauere Einzelheiten ermitteln konnten, sind im nachfolgenden Text die Mitglieder der Familien und im nächsten Kapitel ihre Schiffe benannt.
Ein Blick in die Annalen von Schifferfamilien offenbart zwei Besonderheiten aus der Berufswelt der Schiffer:

- Bei der Angabe von Geburtsorten ist zu beachten, dass auf einem Schiff geborene Kinder im Beisein eines Zeugen binnen 24 Stunden auf der nächstgelegenen zuständigen Behörde gemeldet werden mussten. In den ausgestellten Geburtsurkunden ist nur in wenigen Fällen der Stammsitz der Familie als Geburtsort eingetragen. Lisdorfer Schiffer bedienten gerne die Industriereviere im Großraum Paris oder Lyon, deshalb erscheinen viele Namen von Orten dieser Landstriche als Geburtsort. Bei einer Geburt in Frankreich musste der neue Erdenbürger also gemäß den gültigen gesetzlichen Vorschriften zeitnah auf der nächstgelegenen Mairie angemeldet und die Anmeldung später in der Heimatgemeinde wiederholt werden.
- Da die Schiffe meist unterwegs waren, mussten die Schifferfamilien von Amts wegen eine Postadresse hinterlegen, wohin die Post für die Schifferfamilie gesendet wurde. Meist waren es Personen des Vertrauens oder nahe Angehörige, die wussten, wo sich das gesuchte Schiff gerade befand und wohin man die Post weiterleiten konnte. In Lisdorf benannten die Schiffer oft als Postadresse "Kirchenstraße 7“ oder "Großstraße 70“ als Wohnorte naher Verwandter.

ADAMS	Franz	*1884 Wasserbillig		vh		**HAFNER** Maria Magdalena	* 1885
						Tochter von Adolf Hafner (*1855 Gersweiler)	
AMANN	Johann Nikolaus	*1788	1. Ehe	vh	1808	**COMTESSE** Anna Maria,	* 1781
	→ Sohn Nikolaus	*1815		vh	1844	**LAUER** Angela	* 1822
			2. Ehe	vh	1838	**ECKER** Barbara	* 1817
BARTHEL	Nikolaus	* 1769 Merzig - 1806		vh	1791	**SONNTAG** Anna Maria	1773 - 1830
BARTHEL	Peter	~1795 - 1845		vh	1817	**SCHMITT** Margaretha	~1797 - 1853
BARTHEL	Matthias	1803 - 1864		vh	1827	**COMTESSE** Margaretha	1799 - 1876
BARTHEL	Johann	1820 - 1883		vh	1842	**COMTESSE** Margaretha	* 1821
BARTHEL	Andreas	1818 - 1849		vh	1847	**BECKER** Maria	1827 - 1855
						Erwarb Konzession für Gaststätte „Zum Anker“	
BARTHEL	Jakob	* 1823		vh	1848	**LONSDORFER** Barbara	* 1826
BARTHEL	Andreas	1836 - 1889		vh	1870	**MATHIS** Anna Maria	* 1845
BARTHEL	Jakob	1843 - 1904		vh	1872	**LONSDORFER** Margarethe	* 1849
BARTHEL	Peter	1849 - 1877		vh	1875	**BECKER** Katharina	* 1848
BARTHEL	Johann	1888 - 1948		vh	1905	**Trockle** Maria	
BARTHEL	Paul	* Lisdorf → Oberbillig		vh	1940	**Welsch** Margarete **(**Oberbillig)	
BIER	Johann	* 1848 Saarburg +Lisdorf		vh	1876	**RUPP** Anna Maria	* 1851
BUSERT	Heinrich	* 1821 St. Medard +1887		vh	1856	**WELSCH** Katharina	1834 - 1871
BUSERT	Peter	* 1830 St. Medard +1896		vh	1856	**GANGLOFF** Margaretha	1833 - 1899
BUSERT	Johann	* 1835 St. Medard		vh	1874	**BECKER** Margaretha	* 1848
BUSERT	Franz	* 1863	1.	vh	1888	**RUPP** Katharina	* 1866
			2.	vh		**GIER** Gertrud	* 1867
BUSERT	Peter Josef	* 1867		vh		**HEINZEN** Helene	* 1885
BUSERT	Johann Heinrich	1865 - 1948		vh	1890	**BLASIUS** Maria	1865 - 1932
DAVIS	Balthasar Josef	*~1840		vh	1874	**WELSCH** Anna	~* 1850
DENIS	Josef	1813 - 1881		vh	1840	**LOYO** Anna	1812 - 1877
GRIMMEL	Heinrich	* 1831		vh	1859	**TROCKLE** Eva	* 1831
HOFFMANN	Johann Philipp	* 1822 Neumagen		vh	~1854	**SCHNEIDER** Gertrud,	
						Tochter Gertrud war vh mit dem Schiffer Johann Peter Primm	
KIEFER	Jakob	1824 Niederleuken-1866		vh	1849	**BECKER** Anna	* 1825
KLEIN	Georg	1858 - 1890		vh	1887	**DORR** Margaretha	* 1860
KLEIN	Ludwig	* 1861		vh	1890	**KNEIP** Katharina	* 1863
KNEIP	Peter	1828 - 1895	1. Ehe	vh	1852	Z**IPP** Magdalena	1826 - 1871
→ Sohn **KNEIP**	Peter	* 1857		vh	1886	**LONSDORFER** Katharina	* 1864
			2. Ehe	vh	1874	**LONSDORFER** Anna	* 1834
MALSAC	Johann Adam	1728 - 1804		vh	1751	**SONNTAG** Anna	1730 - 1802
→ Sohn **MALSAC**	Jean	1758 - 1832		vh	1785	**DREISTADT** Anna Maria	1762 - 1841
MARX	Matthias	1780 Saarlouis - 1850		vh	1805	**LAGARDE** Johanna	1785 - 1849
MOLITOR	Peter	1824 Fraulautern-1855		vh	1847	**FISCHER** Gertrud	* 1829
MÜLLER	Johann	1806 Eblingen - 1855		vh	1844	**KRIER** Katharina	1805 - 1849
				vh	1852	**MÜLLER** Gertrud	* 1825
NALBACH	Konrad	1775 Wehrden - 1814		vh	1798	**LUXENBURGER** Maria	1775 - 1835

→ Sohn **NALBACH** Johann	1801 - 1858	vh	1826	**JACOB** Katharina	1799 - 1868
→ Sohn **NALBACH** Adam	1803 Wehrden - 1868	vh	1835	**SCHMITT** Maria	1806 - 1879
NEY Peter	1858 Fraulautern	vh	1887	**LONSDORFER** Magdalena	* 1864
NOBEL Peter	1797 Saarlouis - 1851	vh	1823	**LONSDORFER** Magdalena	1802 - 1851
→ Sohn **NOBEL** Joh. Baptist	1826 - 1878	vh	1846	**REB** Katharina	1827 - 1897
→ Sohn **NOBEL** Jo. Baptist	1855 - 1883	vh	1880	**SCHMITT** Magdalena	* 1856 -
→ Sohn **NOBEL** Peter	1824 - 1889	vh	1852	**WEISS** Anna Maria	1821 - 1885
→ Sohn **NOBEL** Matthias	* 1834	vh	1860	**FISCHNICH** Katharina	* 1835
PORT Peter	1784 Uckingen - 1857	vh	1803	**LEJEUNE** Gertrud	1783 - 1863
→ Sohn **PORT** Nikolaus	1813 - 1838	vh	1838	**WELSCH** Katharina	* 1813
→ Sohn **PORT** Moritz	1810 - 1874	vh	1836	**LOYO** Maria Katharina	1809 - 1885
I→ Sohn **PORT** Johann	* 1839	vh	1865	**KAUTENBURGER** Maria	1842 - 1868
		vh~	1870	**ENZWEILER** Katharina	* 1845
→ Sohn **PORT** Josef	1816 - 1890				
1. Ehe		vh	1839	**ROUSSELANGE** Maria	1821 - 1849
I→Sohn **PORT** Peter Josef 1844 +~1876		vh	1869	**COMTESSE** Anna Maria	* 1837
2. Ehe		vh	1851	**GEHL** Margaretha	1825 - 1857
I→ Sohn **PORT** Peter * 1852		vh	1878	**BEINING** Anna	* 1849
I→ Sohn **PORT** Anton *1854 nach 1938		vh	1878	**SCHMITT** Katharina	1856-nach 1938
3. Ehe		vh	1858	**SCHULER** Katharina	1820 - 1893
RULLANG Peter Konrad	1867 - 1896	vh	1890	**LEONARD** *Anna*	* 1868
Nach dem Tode von Peter Konrad heiratet Anna erneut:			1897	**Ludwig Bauer.**	
				Es ist unklar, ob es sich dabei um den Bergmannsveteran Ludwig Bauer handelt; er erwähnt die Hochzeit mit keinem Wort.	
RULLANG Anna geb. LEONARD	Witwe von Peter Konrad			Sie wird von Ludwig Bauer als Eigner des Gemüseschiffes ***Anna*** benannt	
ROUSSELANGE Matthias	* 1819	vh	1841	**WIOTTE** Katharina	* 1821
SCHLICHTIG Josef	1793 - 1869	vh	1813	**MORGUET** Elisabeth	1791 - 1881
→ Sohn **SCHLICHTIG** Josef	* 1813	vh	1844	**ALTMAIER** Margaretha	* 1819
→ Sohn **SCHLICHTIG** Peter	1836 - 1895	vh	1883	**LEIBFRIED** Elisabeth	* 1864
SCHNEIDER Heinrich	1832 - 1887	vh	1851	**EISENBARTH** Margaretha	1830 - 1871
		vh	1872	**SCHMITT** Anna Maria	* 1844
SCHNEIDER Kaspar	1864 Wehrden - 1890	vh	1889	**NOBEL** Anna	* 1863
SCHOEMANN Johann	1715 Bombogen	vh	1747	**ERNST** Margaretha	1716 - 1755
→Sohn **SCHOEMANN** Nikolaus	1748 - 1798	vh	1755	**DIDIER** Margaretha	1714 - 1813
SCHOLLY Peter	1808 Koblenz - 1871	vh	1834	**DENIS** Maria	1810 - 1894
ZIPP Nikolaus	1718 - 1774	vh	1745	**RUPP** Katharina	1721 - 1786
→ Sohn **ZIPP** Nikolaus	1749 - 1804	vh	1774	**LONSDORFER**	1748 - 1828
ZIPP Peter	1735 - 1786	vh	1755	**MÜLLER** Maria Margaretha	1732 - 1798
ZIPP Paul	1757 - 1828	vh	1787	**GRAGAI** Johanna	1760 - 1827
ZIPP Josef	1787 - 1862	vh	1813	**LONSDORFER** Anna Maria	1796 - 1849
ZIPP Matthias	* 1816	vh	1834	**KELLER** Barbara	*Oberflörsheim +1879
ZIPP Anton	1821 - 1895	vh	1851	**KNEIP** Magdalena	1819 - 1898

HAFNER Adolf	*1855 Stangenmühle, +Fraulautern	vh	1882	**Klein** Barbara	* 1859
→ Sohn **Nikolaus**	1882 - 1957	vh		**Huffer** Barbara	
→ Tochter **Maria Magdalena**	+1885	vh		**Adams** Franz	* 1884
→ Sohn **Andreas** senior	1890 -1974	vh	1921	**Huffer** Katharina	1897 - 1974
→ Sohn **Andreas** junior	1932 - 2020	vh		**Madert** Christa	
→ Sohn **Adolf**	1902 -1977				
→ *Sohn* **Ambrosius**	1930 - 1980				
→ Sohn **Viktor**					
→ Sohn **Viktor**	1921 - †1943				

WELSCH Adam	1795 - 1832	vh	1820	**Gurtner** Katharina	1796 – 1854
WELSCH Nikolaus	* 1798	vh	1829	**Frantz** Agnes	* 1804
WELSCH Johann	1802 - 1877	vh	1832	**Port** Johannette	1807 - 1896
WELSCH ***Jacob*** Josef	1867 - 1924	vh	1898	**Lonsdorfer** Maria	1871 - 1946
→ Tochter **Katharina** Maria	1900 - 1979	vh	1922	**Schmitt** Johann Alois	1897 - 1975
→ Tochter **Theresia** (Thea)	1931 - 2019	vh		**Follert** Theodor	

→ Tochter **Martina** Katharina	*1959		vh		**Klinz** Wilhelm	*1959
→ Tochter **Maria**	1903 - 1989		vh	1957	**Kleber** Emil	
→ Tochter **Katharina**	*1940 Wernigerode		vh	1963	**Novaczyk**	
→ Sohn Johann ***Jacob***	1898 - 1959		vh	1950	**Amann** Barbara vww. Luxenburger (1946)	
→ Stiefsohn **Luxenburger** Kurt (*1940 Magdeburg)			vh	1968	**Martini** Silvia	*1948
→ Sohn Johann **Adolf**	1905 †1944		vh	1934	**Ochs** Anna Maria	*1911 Oberbillig +1980
→ *Sohn* **Victor** Matthias	1907 - 1966		vh	1934	**Salm** Lilli Helena	*1912
→ Sohn **Fredi**	* 1947		vh	1980	**Lonsdorfer** Ilona	*1950

----- Nicht verwandt mit Familie Welsch Jacob ----------

WELSCH Nikolaus *1902 Oberbillig † 1945 wurde aus noch nicht bekannten Gründen
→ Sohn **WELSCH** Nicolaus 1921 † 1944 in Lisdorf ansässig.

Der Schiffer Momper Fritz (Fraulautern) war vh mit *Anna Welsch* aus Oberbillig

==========

LONSDORFER	Matthias	<1660 - 1715	vh	1684	**HOLDINGER** Margaretha	*1660 Trier
Stammt aus Longstroff (heute Gemeinde Fuhren, Luxemburg)					1684 Köchin im Kloster Wadgassen	
LONSDORFER	Johann	1686 - 1758	1. vh	1719	**HOFFMANN** Anna Katharina	~ 1700 - 1731
			2. vh	1731	**EMANUEL** Katharina	1706 - 1777
LONSDORFER	Ludwig	*1747	1. vh	1768	**RUPP** Marie	1745 - 1778
			2. vh	1778	**THEOBALD** Anna Katharina	1750 - 1790
			3. vh	1793	**RULLANG** Margaretha	~1767 - 1805
LONSDORFER	Johann	1768 - 1805	vh	1794	**AMANN** Maria Elisabeth	1774 - 1856
LONSDORFER	Johann Adam	1774 - 1849	vh	1804	**KNEIP** Anna	1784 - 1858
LONSDORFER	Johann, Fährmann,	1781 - 1838	vh	1811	**WILTZ** Anna Maria	1784 - 1834
LONSDORFER	Adam	1798 - 1878	vh	1819	**BECKER** Katharina	1796 - 1876
Lonsdorfer	Matthias, Tagelöhner	1800 - 1822	vh	1822	**BECKER** Anna	1805 - 1841
LONSDORFER	Konrad	1805 - 1870	vh	1825	**ECKER** Gertrud	1807 - 1880
LONSDORFER	Andreas	1805 - 1875	vh	1832	**COMTESSE** Anna	1815 - 1888
LONSDORFER	Adam	1809 - 1846	vh	1832	**KNEIP** Katharina	1808 - 1848
LONSDORFER	Johann Caspar	1814 - 1881	vh	1837	**KLEIN** Katharina	1816 - 1892
LONSDORFER	Michael	1811 - 1893	vh	1840/44	**KLEIN** Barbara	1808 - 1865
LONSDORFER	Wilhelm	1817 - 1888	vh	1842	**SCHLICHTIG** Anna Maria	1816 - 1870
LONSDORFER	Konrad	1823 - 1871	1. vh	1843	**KNEIP** Margaretha	1816 - 1861
			2. vh	1862	**DAUB** Anna	* 1828

Konrad und Anna errichteten 1866 das Schifferkreuz an der Ecke Großstraße / Kirchenstraße
für die verunglückten Schiffsleute von Lisdorf (Hintergrund unbekannt)

LONSDORFER	Johann Adam	1822 - 1890	1. vh	1847	**KLEIN** Katharina	1827 - 1871
Schiffer, Gastwirt,	→ *Sohn Nikolaus* 14.07.1861 †1944 in Ägypten in britischer Internierung					
	Deutscher Konsul in Kairo und Direktor der Orientbank.					
	→ Tochter *Anna*	* 1858	vh	1887	**RISLER** Adam Adolf	* 1846
					Gasthaus Risler Fährgasse 30	
			2. vh	1879	**BECKER** Maria	1831 - 1886
LONSDORFER	Peter	* 1827	vh	1852	**LONSDORFER** Maria	1829
LONSDORFER	Andreas	* 1825	1. vh	1855	**KNEIP** Anna	1832 - 1876
			2. vh	1877	**SCHHMITT** Gertrud	1838
LONSDORFER	Nikolaus	* 1832	vh	1860	**RUPP** Katharina	1833

LONSDORFER	Anton, Kirchenstraße 7/9	1840 - 1915	vh	1862	**MAIER** Katharina	1842 - 1907
Das Paar hatte 14 Kinder und begründete drei Stammlinien Lisdorfer Schiffer (01-12, 20-25 und Welsch):						
→ **Lonsdorfer Maria**		1871- 1946	vh	1898	**Welsch Jacob** Josef	1867 - 1924

→ **Lonsdorfer Nikolaus**	(01)	1866 - 1937	vh	1896	**Werner** Elisabeth (Wasserbillig)	1875 - 1960
→ Tochter Lonsdorfer Maria	(11)	1896 - 1977	vh		1. Ehe: unbekannt 2. Ehe Grobe Heinrich	
→ Sohn **Lonsdorfer Jakob**	(02)	1897 - 1946	vh		**Achtergat** Theodora	1905 - 1973
→ Tochter Rosina						
→ Sohn **Erwin**			vh		**Nicolay** Liesel	
→ Sohn **Nikolaus (Klaus)**	(03)	1928 - 2011	vh	1961	**Lorth Maria**	1940 - 2020
→ Tochter Heike			vh		Glock	
→ Sohn **Friedrich**			vh		**Wirotius** Maria	
→ Sohn **Erwin**		*1953	vh		**Haxaire** Marcelle Michele	* 1948
→ Sohn **Lonsdorfer Nikolaus**	(04)	1899 - †1942	vh		**Krämer** Margaretha	1903 - 1981
→ Sohn **Herbert**		1931 - 2012	vh		**Frank** Ursula	
→ Sohn Klaus		1935 - 1997	vh		**Müller** Elsa	1939 - 2003

→ Tochter **Lonsdorfer Lisa**	(10)	1900 - 1990	vh	**Fournier** Herve	* 1901	
→ 2 Töchter: Helene, Hannah						
→ Sohn **Lonsdorfer Adolf**	(05)	1901 - 1977	vh 1933	**Pets** Julia	1913 - 2004	
→ Sohn **Alfred**		1934 - 2001		dauernd ledig		
→ Tochter **Irmgard**		* 1939 -	vh 1961	**Hausen** Erich	1929 - 2005	
→ Sohn **Peter**		* 1954 -	vh 2019	**Darian** Maria	*1954	
→ Sohn **Lonsdorfer Josef**	(06)	1903 - 1979	vh	**Tak** Philomena		
→ Tochter Sofia						
→ Sohn Adolf		+1990				
→ Sohn **Lonsdorfer Peter**	(07)	1906 - 1974	vh	**Schmitt** Magdalena	1906- 1991	
→ 2 Töchter Mathilde, Marlene						
→ Tochter **Lonsdorfer Bertha**	(08)	1904 - 1976	vh	**Van den Wyngaard** Willem	+1961	
→ 4 Kinder: Nelly, **James,** Lisa, Christina						
→ Tochter **Lonsdorfer Anna Maria**	(09)	1907 - 1976	vh	**Mettlach** Ludwig	1902 - 1963	
→ 2 Töchter: Ludwina, *Hildegard*		* 1933	vh	Schwickert Alois (Dirigent)		
→ Tochter Anneliese			vh	Marschibois (Berus)		
→ Tochter **Lonsdorfer Helena**	(12)	1916 - 1992	--	dauernd ledig		

→ **Lonsdorfer Anton**	(20)	1874 -~1960	vh 1898	**Werner** Maria, (Wasserbillig)	1877-~1959
→ Tochter **Anna**		~1898-	vh	**Lahr** Nikolaus (Speyer)	
→ Tochter Luise		*~ 1912		als Kind bei einer Havarie im Rhein ertrunken	
→ Sohn **Lonsdorfer Peter**	(21)	1900-1978	vh	**Huffer** Magdalena	1903 - 1987
→ Sohn **Anton** (Toni)		1935-2016	vh	**Wagner Maria**	1939 - 2001
→ Sohn Hans Peter		* 1969	vh	Katja (?)	1970
→ Sohn **Lonsdorfer Nikolaus**	(22)	1901-1986	vh	**Scheuer** Anna	1900 - 1985
→ Sohn **Josef**		* 1935	vh 1963	**Andres** Lilo	
→ Sohn **Theo**		1939 +1977		blieb ledig	
→ Tochter **Marianne**		* 1934	vh 1960	**Durin** Norbert (Offendorf)	1938 - 1996
→ Tochter **Ilona**		* 1950	vh 1980	**Welsch** Fredi (Sohn von Victor Welsch)	
→ Sohn **Lonsdorfer Anton**	(23)*	1905	vh	**Hohenfeld** Philippine	
→ Sohn **Dieter**			vh	**Sackreuther** Monique *(*Eglingen/ Elsass)	
→ Tochter **Sigrid**			vh	**Ernst** Werner (Sohn von Willi Werner)	
→ Sohn **Lonsdorfer Johann**	(24)	1906-1978	vh	**Scheuer** Elisa (Elisabeth)	1908 - 1970
→ Tochter **Anneliese**		* 1937	vh	**Meyer** Joseph (Kembs, Oberelsass, +)	
→ Sohn **Lonsdorfer Michael**	(25)	1911-1982	vh	**Scheuer** Johanna	1912 - 1993
→ Tochter **Hannelore**		* 1939	vh 1964	**Salm** Horst	* 1941
→ Tochter Heidemarie		* 1943	vh 1965	Weides Elmar	* 1939
→ Tochter Elisabeth			vh	Scholz Michael	
→ Sohn **Hans** (Johann Anton)		* 1953	--	**Sparschuh** Ute	* 1963

LONSDORFER Johann Adam	1856 - 1910	vh 1882	**LOUIS** Aline (Angela)	1861 - 1927
Kaufmann, Schiffsbauer, Kanalschiffer			stammt von der Kapellenmühle in Lisdorf	
eröffnete 1882 Provinzialstraße 73 Baustoff + Kohlehandlung			Aline führte ab 1910 Geschäft weiter	
→ Tochter Anna Maria Elisabeth **(Mary)**	1898 - 1969	ledig	Stadträtin, führt nach Aline Geschäft weiter	
LONSDORFER Nikolaus	1857 - 1928	vh 1887	**RÖDER** Maria	* 1862
LONSDORFER Andreas	* 1865	vh 1890	**NALBACH** Anna	* 1867
LONSDORFER Johann	* 1874	vh 1898	**NALBACH** Anna Maria	* 1877

Personen, die nicht fett gedruckt sind, sind/waren keine Schiffer.

Für die in der Landkreisstatistik von 1901 erwähnten 12 Berufsschiffer aus Lisdorf kommen somit in Frage:

1. Barthel Johann	& Trockle Maria,	Schleppschiff *Helgoland*	
2. Busert Joh. Heinrich	& Blasius Maria,	eventuell 2. Eigner der *Helgoland*	
3. Hafner Adolf	& Klein Barbara,	Schleppschiff *St. Barbara*	
4. Lonsdorfer Jo. Adam	& Louis Angela,	Schiff unbekannt, Eltern von Mary Lonsdorfer	
5. Lonsdorfer Nikolaus	& Werner Elisabeth,	Schleppschiff *Ascania (?)*, ab 1910 *Germania*	und sein Bruder
6. Lonsdorfer Anton	& Werner Maria,	Schleppschiffe *Philomena*, *Marie Luise* und *Amelie*,	und ihr Schwager
7. Welsch Jacob senior	& Lonsdorfer Maria,	1. Schiff unbekannt, ab 1914 *Walhalla*	
8. Port Anton	& Schmitt Katharina	Schiff unbekannt	
9. Rullang Anna (Witwe von Peter Konrad)		Schleppschiff *Anna*	

und als weitere mögliche Kadidaten

Adams Franz & Hafner Maria Magdalena — Bier Johann & Rupp Anna Maria — Klein Ludwig & Kneip Katharina

Kneip Peter & Lonsdorfer Katharina — Ney Peter & Lonsdorfer Magdalena

Lonsdorfer Nikolaus & Röder Maria — Lonsdorfer Andreas & Nalbach Anna — Lonsdorfer Johann & Nalbach Anna Maria

08. Namensliste von Schiffen und ihre Eigner

Legende: **(1,x)** 1, mehrere Bilder vom Schiff vorhanden, **(2)** Bild von Schiffer/Familie vorhanden
(3) Nachkriegsneubau

In den Jahren 1845 bis 1851 betrieb die Trierer Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit den Raddampfern **Argo** und **Prinzessin von Preußen** einen Liniendienst von Saarlouis bis Saarbrücken, stellte jedoch bald den Personenverkehr wieder ein mangels Nachfrage. Mit der **Argo** wurde noch von 1853 bis 1856 auch Lisdorfer Gemüse nach Saarbrücken auf den Großmarkt gebracht. Nach der Inbetriebnahme der Bahnlinie Saarbrücken-Trier wurde der Betrieb der Dampfschiffe eingestellt.
Diese Aufstellung nennt auch Neubauten aus der Nachkriegszeit oder Schiffsnamen von Betreibern mit Lisdorfer Wurzeln, nicht unbedingt mit Wohnort Lisdorf.

St. Barbara Adolf Hafner (*1855), Holz-Treidelschiff , Transportschiff

Helgoland (2) Johann Barthel (1888-1948) Holz-Treidelschiff, Gemüseschiff, dann Kohlenschiff
Nach Betriebseinstellung verkauft (eventuell an Johann Heinrich Busert)

Anna Konrad, dann Anna Rullang Holz-Treidelschiff, Gemüseschiff, 1922 abgewrackt bei Schleuse Ensdorf.

Berta Fam. Karrenbauer (ursprünglich Lisdorf) Gersweiler-Stangenmühle- →*Totalverlust*
Schiff 1939 und 1945 unter Sequester, 1945 nicht zurückerhalten

Inge Schiffsführer Philip Müller & Primm Katharina, 1945 Kriegsbeute Rote Armee →*Totalverlust*

==========Familie Hafner ==========

(1,2) Rex Hafner Andreas Vater und Sohn *Dez. 44 gesprengt bei Lisdorf*
wohnten in Saarbrücken, *Schiff 1990 verschrottet*

Magdalena Hafner Viktor sen. geboren in Lisdorf, *Dez. 44 gesprengt bei Lisdorf*
Hafner Viktor jun. wohnten in Fraulautern † 10.9.1943 Russland
Vor 1939 verkauft an Willi Werner, Fraulautern
1939 unter Sequester Eigner Willi Werner (Buch zu Op. Seelöwe)

Energie Hafner Adolf Lisdorf *Dez. 44 gesprengt bei Lisdorf*
1939 beschlagnahmt, blieb schwimmfähig, 1967 in Bestandsliste Lonsdorfer
→Friedel Lonsdorfer war 2. Eigner des Schiffes, gefahren bis 1968

Armin Hafner Ambrosius geb. in Lisdorf
1967 in Bestandsliste

Viktor Hafner Nikolaus geb. in Lisdorf, *Totalverlust 2. Weltkrieg*
Schiff in Belgien nach Bombenschäden ausgeschlachtet

==========Familie Welsch + Luxenburger ==========

(1,2) Walhalla *Welsch Jacob* Vater und Sohn 1972 verschrottet
1939 unter Sequester, 1924 neuer Eigner Jacob Welsch Sohn,
danach Barbara Luxenburger, zuletzt Kurt Luxenburger

(1,2,3) Wallhall Nr.1 Kurt Luxenburger Neubau 1972
verkauft an Erwin Lonsdorfer (Lothringen) - Schiff fährt noch

(1,2) Halberg 1967 Pietrowski, dann 1986 Kurt Luxenburger, Schiff gesunken, verschrottet 1988

(1,2) Walhall Nr. 2 Kurt Luxenburger Schiff 2005 nach Ungarn verkauft

(1,2) Alda Welsch Adolf † 1.9.44
Neubau 1936, 1965 verkauft an Hans Schramm und motorisiert, später umbenannt in *Henmatelie*,
verlegt nach Frankreich

Gott mit uns Münster Jacob (Saarbrücken) (1967 Bestandsliste Münster Konrad) † 14.9.44
Adolf und Jacob wurden beide Opfer eines Tiefflieger-Angriffs am 31.8.1944 vor Mittersheim

(2) ? *Welsch Victor,* bis 1936, 38-Meter-Holzschiff, 1936 stillgelegt, *Verbleib unklar*

Saar Neubau 1936 wie *Alda*, Schleppschiff *Totalverlust 1940 in Frankreich*

? Ersatzschiff für die verlorene *Saar*, von Behörden zugewiesen,
(konfisziertes Schiff aus Belgien), D*ez. 44 gesprengt bei Lisdorf*
1945 gehoben, repariert, dann Rückgabe an ursprünglichen Eigner

(1,2) Stralsund 1949 Kauf generalüberholtes Schleppschiff, Betrieb bis 1958,
dann verkauft nach Frankreich, dort fuhr sie bis 1970 als **Polo**

(1,2,3) Manna 1958 Neubau Motorschiff Werft Gebr. Leffer Saarbrücken
1966 Übernahme Sohn Welsch Fredi bis 2015
2015 Danach Übernahme durch Werft Wirotius in Hanweiler, Schiff fährt noch

Maroc Welsch Nikolaus (1902 - † 1945)
→Sohn Nicolaus (1921- † 1944)

==========Schifferfamilie Anton Lonsdorfer (20) und Nachkommen ==========

(,2) Amelie Lonsdorfer Anton, Vater und Sohn *1945 im Rhein versenkt, gehoben*
→ dessen Sohn Dieter, 1939 unter Sequester, *1982 in Apach verschrottet*

Karin → Sohn Dieter Lonsdorfer

(1,2)	**Philomena**	Lonsdorfer Peter & Huffer Magdalena 1939 in Frankreich zurückgelassen beschlagnahmt, an französischen Eigner weitergegeben, wegen gravierender Schäden Schiff aufgegeben damit *Totalverlust 2. Weltkrieg*
(1,2)	**Imperator**	Lonsdorfer Peter 1958 erworben von Fam. Ochs (SB), verkauft an
(1,2)		Marianne und Norbert Durin ca. 1980 verschrotte t
(1,2)	**Katharina**	Lonsdorfer Peter 1958 erworben von Fam. Ochs (SB), ca. 1980 verschrottet
(1,2,3)	**Pamir**	→ Sohn Lonsdorfer Anton (vorher Hawner) erwarb *Pamir* als Nachfolger
(1)	**Saturn**	nach Verkauf umbenannt in *Saturn,* nach weiterem Verkauf Wohnschiff in Avignon
(1,2)	**Marie Luise**	Lonsdorfer Nikolaus & Anna Scheuer *Totalverlust 2. Weltkrieg*
(1,2)	**Aetna**	Johann und Josefine Scheuer, Schiff mit Stahlrumpf Stapellauf vor 1900
(,2)		danach Lonsdorfer Nikolaus & Scheuer Anna
(,2)		danach Lonsdorfer Josef ca. 1980 verschrottet
(1,2)	**Majothe**	Lonsdorfer Nikolaus
	Ave	→>Sohn Josef Lonsdorfer (1967 in Bestandsliste)
(1,2)	**Margaretha**	Lonsdorfer Johann (Hans) 1939 beschlagnahmt, blieb schwimmfähig, 1967 in Bestandsliste
(1,2)	**Herta**	Theodor Scheuer, danach Lonsdorfer Michael sonst nichts bekannt
(1,2)	**Lioba**	Lonsdorfer Michael 1939 von Wehrmacht versenkt vor Auersmacher 1967 unter Werft Wirotius geführt später abgewrackt
(1,2)	**Hansi**	Lonsdorfer Michael, *Holz-Transportschiff, ca.* 1950 im Hafen St. Arnual gesunken, gehoben, zur Schleuse Bous geschleppt, in Hochwasser auf Land geschwemmt, durch WSA ca. 1955 abgewrackt (niedergebrannt)
(1,2)	**Caritas**	Lonsdorfer Michael, *Caritas* hatte mehrere Eigner: Karl Momper, danach Friedrich Lück, 1956 Michael Lonsdorfer und dessen Sohn *Hans* 1983 verschrottet
	Gesine	→Sohn Lonsdorfer Hans Daten zu Schiff unbekannt,
(1,2,3)	**Queen 1 und 2**	→Sohn Lonsdorfer Hans *Queen 2* ist Neubau 1955, Schiff fährt noch
	Norderney	Bamberg Manfred, Schiffsführer Lonsdorfer Josef
	Scampolo	Werft Wirotius Übernahme Lonsdorfer Josef
(1,2)	**Mignon**	Stapellauf 1924 Werft Gebr. Saar, 1. Eigner Fam. Werner (Saarburg), dann Willi Salm, danach 1964 Horst & Hannelore Salm - 2000 verkauft als *Wohnschiff*
(1,2)	**Fortuna**	Scheuer Nikolaus (1915-1978) & Rittlinger Maria, danach verkauft an Werft Wirotius, bis 2009 gesteuert durch Horst & Hannelore Salm als Setzschiffer
==========Schifferfamilie Nikolaus Lonsdorfer (01) und Nachkommen ==========		
	Germania I	Eigner + Daten unbekannt
(1,2)	**Germania II**	Lonsdorfer *Nikolaus* (1) → Sohn *Jacob (*2) → Jacobs Ehefrau *Theodora (*2a)
		→Jacobs Sohn *Klaus* (Nikolaus (3)) Schiff verschrottet 1991
	Rita	→Jacobs Sohn Erwin → verkauft an F.J. Sander → verkauft an WSA Hamm, das die *Rita* versenkte zu einem Leckverschluss!
	Energie	→ Jacobs Sohn Friedrich, 2. Eigner der Energie (gekauft von Adolf Hafner)
(1)	**Wallhall**	1968 verkauft an Friedrichs Sohn Erwin Lonsdorfer & Michele Marcelle Schiff fährt noch in 2020
(1,2)	**InUndis**	Lonsdorfer Nikolaus (Sohn von (1))
(1,2)	**Askania I**	Lonsdorfer Nikolaus, dann Lonsd. Adolf & Julia Pets *1945 konfisziert in Norwegen ,Überführung nach Belgien, Schiff damit verloren*
(1,2)	**Ilse**	Lonsdorfer Adolf & Julia Pets, bis 1954
(1,2)	**Ster**	Lonsdorfer Adolf & Julia Pets, ab 1954, *1*962 auf Ijsselmeer gesunken, verschrottet
(1,2)	**MS Askania II**	Lonsdorfer Adolf & Julia Pets, ab 1962 1975/1977 verschrottet
(1,2)	**MS Askania III**	1975 Adolfs Söhne Alfred & Peter- *2019 nach Holland verkauft und weiterverkauft*
(1,2)	**Elni I**	Lonsdorfer Josef & Ehefrau Philomena Tak, 1965 verschrottet
(1,2)	**Elni II**	Lonsdorfer Josef & Ehefrau Philomena Tak
		→ Sohn Adolf (+1990) 1989 verkauft
(1,2)	**Tilly**	Lonsdorfer Peter & Magdalena Schmitt (Lisdorf) 1970 verschrottet
(1,2)	**Grâce de Dieu**	Lonsdorfer Berta & Willem van den Wyngaard, danach Übernahme Sohn James
(1,2)	**Maria**	Lonsdorfer Anna Maria & Ludwig Mettlach
(1,2)	**Decide**	Lonsdorfer Lisa & Herve Fournier
		Lonsdorfer Helena (unverheiratet) fuhr auf der *Decide* mit
(1,2)	**Eros**	Lonsdorfer Irmgard & Hausen Erich 1993 verkauft

========== Schifferfamilie Primm ==========

Sarabella I	Primm Johann Peter	1914 in Belgien beschlagnahmt und einbehalten → *Totalverlust*
Sarabella II	Primm Johann Peter	1937 übergeben an Sohn Josef
	Primm Josef	1940 konfisziert, 1941 vor Dünkirchen gesunken →*Totalverlust*
Nied	→ Sohn Primm Hans	† 1943 Russland

	Nied	→ Sohn Primm Jacob † 1943 Italien Schiff später übergeben an Franz Schuh und Ehefrau Anni Primm
	Donon	Primm Philipp → *Totalverlust 2. Weltkrieg*
	Ursula	Primm Philipp übergeben an Sohn Georg
	Straßburg	Primm Philipp nach dem 2. Weltkrieg übergeben an Sohn Georg, umbenannt in
	Warndt	Schiff 1939 im Hafen Saarbrücken versenkt
	Sans Souci	Primm Georg senior modernes Motorschiff, 2020 Wohnschiff in Berlin
	Anna-Gertrude	Reinert Nikolaus & Primm Gertrude ?
	Rose-Susanne	und Tochter Rosa Reinert vh Sander ?
	Venus	Primm Damian & Sohn Georg *Venus,* Rosa mitsamt Pferden 1939 in Straßburg von franz.
	Rosa	(Georg † 1944 Rumänien) Armee beschlagnahmt, später versenkt. →*Totalverlust*
	Confiance	Primm Damian & Sohn Georg 1939 von Wehrmacht versenkt →*Totalverlust 2. Weltkrieg*
	Adjutant	Primm Nikolaus & Antoinette Classen Stapellauf 1906 Verkauft 1920
	Mont Blanc	Primm Nikolaus & vier Töchter Holzpenische Bauart Flamländer
	Montlucon	→ Sohn Peter & fünfte Tochter Holzpenische Bauart Flamländer
	Donau	Primm Nikolaus 1942 Primm Peter vh Elsa Klein 1934 gekauft von Firma Faßbender 1944 bei Luftangriff auf Kohlehafen Malstatt irreparabel beschädigt *1953 abgewrackt, →damit kriegsbedingter Totalverlust*
	Alba Longa	Marx Willi (Saarburg), Schiffsführer Primm Margarethe vh mit Gustav Wainer
(1)	**Ideal**	Wwe. Rosa Sander geb. Reinert, 1944 Duisburg Bombentreffer, ausgebrannt Schiffsführer ihr Cousin Peter Primm 1949 Reparatur, wieder auf Fahrt.
==========Schifferfamilie Salm ==========		
	Tenace	Salm Johann Peter & Madert Elisabeth 1939 SB Herrengärten versenkt, *Totalverlust*
(2)	**Patria**	Salm Josef 1939 vor Rosselmündung auf Land gezogen
	Ruth	Salm Josef →*Totalverlust 2. Weltkrieg*
	Eros I	Salm Friedrich
	Blandina	Salm Anna Julia vh Hausen Friedrich - 1939 an Ausladestelle der Völklinger Hütte versenkt, wieder gehoben, repariert 1945 bei Rogätz (Elbe) zurückgelassen, das weitere Schicksal ist unbekannt, damit →*Totalverlust* 2. Weltkrieg
	Erich	Salm Anna Julia vh Hausen Friedrich – bei Eintritt in Rente verkauft.
	Saarburg I	Salm Anna Julia vh Hausen Friedrich Kempenaar-Schiff 1961 gekauft, später verkauft → Sohn Eugen
	Saarburg II	Hausen Eugen vh mit Anita Weber
(1,2)	**Eros II**	Salm Anna Julia vh Hausen Friedrich → Sohn Erich vh Irmgard Lonsdorfer 1993 verkauft
	Maria	Salm Leo 1939 im Hafen Saarbrücken beladen untergegangen 1954 nach Reparatur von Fremdpersonal gefahren
	Titan	Salm Peter Schiff 1971 verschrottet
(1)	**Vinzenzia**	Salm Wilhelm → Sohn Willi fuhr die *Vinzenzia* weiter nach Renteneintritt der Eltern
(1,2)	**Mignon**	→ Sohn Horst vh Hannelore Lonsdorfer 2000 verkauft Wohnschiff in Straßburg
(1)	**Willi**	→ Sohn Damian
	Luxemburg	→ Willi junior vh mit Lydia Bayer
	Santiago I, II	350 t – 600 t
	Agena	950t
(1)	**Churbelin**	Salm Franz 1939 im Hafen SB schwimmfähig, 1972 abgewrackt
	Anneliese	Salm Hans 1939 schwimmfähig in Schleusekammer VK
	Cervica	
	Loreley	Salm Gerda vh Hubert Nikolay
==========Schiffe aus Fraulautern oder sonstige ==========		
(1,2)	**Elisabeth**	Momper Ludwig senior - nie motorisiert - 1939 unter Sequester → Enkel Momper Ludwig junior 1972 verschrottet
(1,2)	**Theresia**	→ Sohn Momper Peter vh mit Christina Madert Fraulautern, Saarbrücken →> Sohn Momper Ludwig junior Hilbringen, Saarbrücken
(1,2)	**Ora**	→Sohn Momper Peter → Sohn Momper Ludwig junior 1983 verschrottet
	Elise	Momper Matthias (Übernahme von Joh. Sander) 1945 unter Sequester, →*Totalverlust*
	Maria	Momper Matthias; danach Momper Willi Fraulautern → Neffe Momper Hans 1967 in Bestandsliste unter Hans
	Korum	→ Bruder Momper Josef 1939 unter Sequester Fraulautern → 3. Sohn Momper Willi. Dieser verkaufte *Korum* an den Schiffer Alwin Trenz, der

Jepiwiha der es noch fuhr unter dem neuen Kunstnamen *Jepiwiha* 1978 stillgelegt

(1x) Erna →Bruder Momper Fritz vh *Anna Welsch (*Oberbillig)
→ Sohn Momper Hans vh Elisabeth Metzdorf (Oberbillig) 1967 in Bestandsliste

Iris → Sohn Momper Otto

In Nomine Dei → Schwester Momper Elisabeth vh Charles Staedelin (Kembs)

(1) Möwe → Schwester Momper Josefa vh Werner Josef

Bonita Momper Franz

Ludowika Momper Ludwig

(1,2) Caritas Momper Karl + Anna Krons Fraulautern, Gersweiler
Später verkauft an Schwiegersohn Lück Friedrich (Gersweiler),
danach 1956 an Michael Lonsdorfer, dann dessen Sohn Hans

(1,2) Gisela Adams Andreas + Familie Fraulautern
1967 in Bestandsliste Adams

(1) Stolzenfels Fontaine Nikolaus, 1940 konfisziert, 1967 Bestandsliste Fraulautern
→ Sohn Fontaine Klaus, dessen Sohn hat Schiff verkauf t

Aloysius Hennrich Jacob Fraulautern, →*Totalverlust 2. Weltkrieg*
1939 beschlagnahmt, schwimmfähig, 1940 beschädigt, *Schiff nicht repariert*

Anna Hennrich Jacob erwarb gebrauchte Anna von Franz Lorth (?)

Salve Regina Hawner Peter, dann Hawner Theo Gersweiler-Stangenmühle
(Buch zu Op. Seelöwe, S. 22): 1939: Wwe. Hawner Fraulautern
1945 unter Sequester, 1967 noch Bestandsliste

(1) Aurora Madert Willi Fraulautern, 1940 bei Mittersheim abgewrackt

(1) Samoa Madert Nikolaus, dann Neffe Willi (Vater von Christa Madert), Fraulautern
danach Wwe. Madert Schiff 1939 unbeschädigt, 1967 noch in Bestandsliste

Resolute Martin Lück 1945 *Beschlagnahme in Norwegen* → damit *Totalverlust*
Bruder des Pfarrers Matthias Lück und Onkel von Friedrich Lück.

(1,2) Maria Helena Hans Lahr → Sohn Hans → Frank Lion
aktuell Theaterschiff vor Finanzministerium Saarbrücken.

(1,2) Continent/ Rena Fontaine Johann Fraulautern
danach Sohn Fontaine Josef, dann dessen Wwe. Angelika Fontaine

(1,2) danach verkauft als *Rena* an Peter Primm, danach Herbert Primm (Gersweiler)
2005 verkauft nach Frankreich

Magdalena Werner Willi, 2. Eigner (nach Hafner Viktor), Fraulautern

(1) Vera Werner Willi, 1. Eigner Neubau, 1967 Bestandsliste Fraulautern
danach Werner Ernst

Afra Gebrüder Madert, ***Josef*** Fraulautern
Auf der Afra Madert, ***Nikolaus*** *(*wohnhaft Saarburg, † Herbst 1944)

(3) Afra II → dessen Sohn Klaus Madert (jung verstorben), Fraulautern

(1) Nachkriegsneubau Gebr. Saar, verkauft und umgetauft auf *Safari*

(1,2,3) Arcona 1939 Eigner Josef Lück, danach Sohn Friedrich Lück
1940 konfisziert für Op. Seelöwe, beschädigt, repariert, 1967 noch in Bestandsliste

(1x) Mosella 1. Eigner Peter Lordt (Trier), danach Heinz Hawner (Bruder Theo) Fraulautern
2002 stillgelegt Liegt als Wohn- und Büroschiff vor Finanzministerium SB.

(1) Adria Jean Werner / *Christina Madert* Remich
danach 2. Eigner Schiffswerft Wirotius Hanweiler, fährt noch heute.
Ihre Tochter Therese war vh mit Inhaber Farben Huffer, inzwischen verstorben

Passat Hawner 1967 Bestandsliste

Saarlouis Hawner 1967 Bestandsliste

(1) Fiat Scheuer Theodor & Susanna Nicolay

EJA I II → Tochter Dohr Wilma geb. Scheuer vh mit Ernst Dohr

(1) EJA III → Sohn Patrick Schrotttransport Dillingen-Völklingen verkauft 2019/20

Portofino → Sohn Patrick neues Schiff 1300 t (vormals *Brag*, Schweiz)

(1) Queen Wilma → Sohn Theodor Passagierschiff (1936) Standort Schiffsanleger Saarlouis

(1) River Lady → Sohn Theodor Passagierschiff (1928) liegt Schleuse Rehlingen Oberwasser

(1) *Diana* Werft Gebr. Schäfer (Rockershausen), nach 1945 im Einsatz als Bergungseinheit,
→ ***St. Laurent.*** Nach Frankreich verkauft, fährt dort unter neuem Namen

Viator Clemens Matthias Beide zusammen ab 1945 in Einsatz als Bergungseinheit
Späterer Eigner der Viator war der Schiffer Ney.

Adolphine Etges Nikolaus Seibert II

(1) Imperator 1. Eigner Familie Johann Scheuer Saarburg,
2. Eigner Nikolaus Münster (Sohn von Jacob Münster)

	Poseidon	Bier Rudolf, danach verkauft an Gerhard Schuh (Neffe Franz Schuh), danach verkauft an WSA Hamm als Sperrschiff zum Leckverschluss
(1)	**Unitas**	Bier Leo Saarburg, Wallerfangen 1967 noch in Bestandsliste unter Bier
(1)	**Saargold**	Bier Mathias (1934-2004) und Eva Maria geb. Werner, wohnhaft in Saarburg Großschiff (Modell im Amüseum Saatburg), 2002 noch auf Fahrt
	Angelo	Bier Josef Wallerfangen
	Safari	Kirsten Hans Wallerfangen, Schiff verkauft nach Belgien
	Formosa	Eigner Duhr Peter vh mit Lorth Gaby
	Pelikan, Nora	Eigner Duhr (Peter?)
	Heinrich	Eigner Kiefer Klaus
	Ria	Reinert-Lordt
	Askania	Eigner Werner, Schiff nicht identisch mit der Askania der Fam Lonsdorfer
	Marlon	Eigner Münster
	Margaretha	Schiffswerft Gebr. Schäfer Inzwischen verschrottet.
	S.-F. II , III	Schiffswerft Gebr. Schäfer ***II*** *fährt noch in Frankreich als „Mosig“*
	Dago	Eigner Weiten

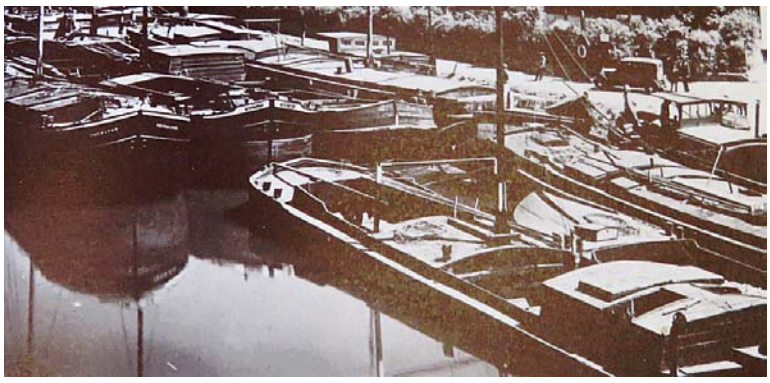
========== Werksflotte der Röchling-Stahlwerke Völklingen bis etwa 1980 ==========

	Louis	Motorschiff	Schiffsführer *Ludwig Mettlach* (Lisdorf)
	Berta	MS	Schiffe fuhren im Werksverkehr zwischen Völklingen und Auersmacher
	Karl	MS	oder Wittringen (am Saarkanal) Kalksteine für das Zementwerk der
	Oskar	MS	Firma Röchling
	Theodora	TS	Treidelschiff ohne eigenen Antrieb 1970 verkauft an Baptist Stutz,
	→ *Talismann*		motorisiert und umgetauft, nach Renteneintritt *1980 verschrottet*
(1)	**Glück Auf**	TS	Treidelschiff ohne eigenen Antrieb 1970 verkauft an Johann Lück,
	→ *Wasserrose*		motorisiert und umgetauft, nach Renteneintritt *1985 Verschrottet*
	Magdalena	TS	Treidelschiff ohne eigenen Antrieb → *Totalverlust 2. Weltkrieg*

Als weitere Schiffsführer der Fa. Röchling konnten noch ermittelt werden: Maternus Lieser (Spitzname „Terni“), die Brüder Karl Lück, Josef Lück (vh mit Primm Maria)**,** Martin Lück, Walter Scherer und Trockle (?).

9. Lisdorfer Gemüseschiffe

Der gewerbsmäßige Anbau von Gemüse in Lisdorf ist bisher nachweisbar seit über 350 Jahren. Theodor Liebertz berichtet im Buch „Wallerfangen und seine Geschichte“, dass um 1600 Lisdorfer Gemüsehändler regelmäßige Beschicker der Wallerfanger Märkte waren. Die Lisdorfer Gemüsebauern kamen durch die Jägerpforte der Festung und schlugen ihre Verkaufsstände vor der Halle auf. Markttage waren damals dienstags und freitags wie in der Nachfolgestadt Saarlouis. Schon damals war ein Transport mit dem Schiff möglich von Lisdorf bis zur Anlegestelle in der „Wallerfanger Enge“. Schriftliche Nachweise darüber wurden jedoch noch nicht gefunden.
Zur Versorgung der bergmännischen, und später der Industriebevölkerung überhaupt in und um Saarbrücken, verkehrten vom Gemeindehafen in der Saarstraße bis Saarbrücken jahrhundertelang ein bzw. zwei Gemüseschiffe, die vom Volksmund bald „Dillenschass" genannt wurden in Anlehnung an das französische Wort „diligence". Diligence war auch zu damaliger Zeit der Name für die Reitpost, die von 1646 bis 1838 regelmäßig zwischen Saarbrücken und Trier verkehrte. Diese für die Reitpost übliche Bezeichnung sei demnach auch auf das Gemüseschiff übertragen worden. Naheliegender und wahrscheinlicher aber ist jene Deutung, die das Wort in seine Bestandteile zerlegt: "Dill" und "chass". Das Wort „Dill" wird schon seit Jahrhunderten in unserer Mundart zur Bezeichnung eines Holzbrettes angewandt. Bereits in einem Notariatsakt vom 28.1.1681 betr. Holzverkauf heißt es: Ein halber Schilling Lohn und vor jeden „Schiefdill" einen ganzen Schilling. So hat also die Bezeichnung „Dill" für ein Holzbrett schon vor langer Zeit Heimatrecht in unserem Sprachgebrauch. Ebenso gebräuchlich in der Umgangssprache ist das Lehnwort: „chass“ von (französisch) chasser = jagen, eilen. Somit war unser Dillenschass ein Fahrzeug, aus Holzbrettern gefertigt, das über die Wasser der Saar dahineilte. Aus dieser Deutung könnte man, wenn es zutrifft, auch einen spöttischen Unterton der Volkssprache heraushören, da ein voll beladenes Gemüseschiff, auch wenn es durch Pferde in Bewegung gehalten wird, nicht sehr schnell fährt.
Es ist uns nicht bekannt und konnte bisher noch nicht festgestellt werden, wann diese Schiffe erstmalig ihre Fahrt nach Saarbrücken angetreten haben, um den Lisdorfer Gemüsebauern zu helfen, den Transport und den Umsatz ihrer Erzeugnisse zu erleichtern und den Kundenkreis zu vergrößern. Aus einem Protokoll vom 20.9.1814 der französischen Zollverwaltung in Saarlouis wissen wir jedoch, dass unser Dillenschass schon vor 150 Jahren ein bekanntes Verkehrs- und Transportmittel war. Die damalige Besitzerin des Schiffes, die Witwe *Elisabeth Longstroff*, wurde von der Außenstelle Lisdorf der französischen Zollverwaltung in Strafe genommen, weil sie zollpflichtige Ware für Saarlouiser Geschäftsleute unter einem Korb versteckt an Bord hatte. Aus den letzten Lebensjahren der Dillenschass stehen uns zuverlässige Erfahrungsberichte von Zeitgenossen zur Verfügung, die uns Aufschluss geben über das Aussehen dieser Schiffe und die Art und Weise, wie sie ihrem Zweck entsprechend nach dem Willen ihrer Besitzer und der Mieter zum Einsatz kamen. Bisher liegt uns kein Foto eines solches Gemüseschiffes vor, die Hinweise lassen jedoch auf eine Bauweise als kleines Treidelschiff schließen wie im nachfolgenden Foto abgebildet.



Über den Alltag auf einem solchen Gemüseschiff hat der Schiffer und spätere Bergmann *Ludwig Bauer* (Bild links) einen Bericht verfasst, der vom ehemaligen Lisdorfer Schulrektor Johann Goergen (Bild rechts) überliefert wurde. Der „Bauer-Louis“ berichtet über seine Zeit auf einem hölzernen Treidelschiff:

Meine Eltern starben sehr früh. Als Schulentlassener machte ich als Pferdeknecht weite Reisen auf Kanalschiffen, die mich in viele bedeutende Städte und Landschaften Frankreichs führten. Im Jahr 1898 wurde ich vom damaligen Besitzer des Dillenschass, Herrn *Johann Heinrich Busert* **(**1865-1948), als Pferdeknecht angeheuert. Bis zum Jahr 1908 stand ich in den Diensten der verschiedenen Schiffseigentümer und brachte es in dieser Zeit bis zum verantwortlichen Kapitän. Im Jahr 1908 nahm ich die Arbeit auf der Grube Hostenbach als Bergmann auf und musste 1925 wegen Unfall auf der Grube vorzeitig pensioniert werden.

Unruhig, abwechslungsreich und arbeitsreich waren die Jahre auf dem Dillenschass! Es waren damals zu meiner Zeit **zwei** Schiffe, die auch verschiedene Besitzer hatten. Ihr „Heimathafen" war in der Saarstraße, die an einer kleinen Kaimauer endete. Diese Kaimauer war aus Gausteinen gebaut. Auf der Kaimauer stand ein Pfosten, an dem die Schiffe festgemacht wurden. Der Zugang zur Kaimauer war gepflastert. Wenn die Schiffe nicht beladen waren, ragten die Bordwände etwa einen Meter über den Wasserspiegel. Es kam oft vor, dass nach Beendigung des Verladens die Schiffe derart ausgelastet waren, dass die oberen Ränder der Bordwände knapp über den Wasserspiegel hinausragten. Die Schiffe selbst waren etwa 25 Meter lang und 3 Meter breit. Heck und Bug der

Schiffe liefen spitz aus. An den Bordwänden entlang zogen sich schmale Laufstege hin, während das Schiffsinnere an Heck und Bug offen war. Im Mittelteil des Schiffes befand sich ein gedeckter kammerartiger Aufbau, in dem nur Verladegut gestaut wurde, das vor Regen oder Frost geschützt werden musste. Ebenso waren in diesem Raum Koch- und Schlafgelegenheiten für das „Schiffspersonal", das heißt für die zwei Männer und 6 bis 7 Marktfrauen. Die Ladefähigkeit des Schiffes betrug 20 Tonnen. Am Bug des Schiffes leuchteten die weißen Buchstaben des Schiffsnamens ***Anna***, wahrscheinlich weil die Eigentümerin des Schiffes **Anna Rullang** hieß und sie ihre Namenspatronin auch als Hüterin ihres Schiffes erwählte.

Dreimal in der Woche mussten die Schiffe „klar zur Abfahrt" gemacht werden. Montags, mittwochs und freitags, pünktlich um 13 Uhr, wurden die Anker gelichtet und die Taue gelöst und die zwei Pferde auf dem Leinpfad der rechten Saarseite stemmten sich den Seilen. Ein Pferdeknecht sorgte für Ordnung bei den Pferden, während der „Kapitän" am Steuer seines Amtes waltete. Bei Hochwasser musste die Zugkraft durch drei Pferde verstärkt werden und bei Überschwemmungen wurde die Schifffahrt gänzlich eingestellt. Die Bauern brachten dann ihre Erzeugnisse per Pferdefuhrwerk auf der Landstraße nach Saarbrücken.

Die Fahrt nach Saarbrücken dauerte in der Regel, wenn sie reibungslos verlief, fünf Stunden. Oft gab es in Bous und Völklingen Verzögerungen in der Abfertigung, so dass die Fahrzeit bis sechs Stunden betrug. In Saarbrücken wurde zwischen der 1. und der 2. Brücke in der Nähe des Schlossplatzes festgemacht. Ein Wagen aus der nahegelegenen Brauerei wurde geliehen und die schiffseigenen Pferde angeschirrt. Einige „Sackträger" und „Eckensteher" wurden angeworben, die immer in der Nähe der Anlegestelle zu finden waren. Das Löschen der Ladung zog sich oft bis tief in den frühen Morgen des nächsten Tages hin. Ein Teil der Marktfrauen half beim Löschen der Ladung mit, soweit es sich um Gemüse ihrer zuständigen Arbeitgeber handelte, während die übrigen das Essen besorgten und sich sodann dem Schlummer in der „Kajüte" hingaben. War das Ladegut der ersten Arbeitsabteilung gelöscht, so übernahmen die Frauen der zweiten Kolonne das weitere Löschen, während die „Abgekämpften" sich einige Stunden in der Kajüte Erquickung und Ruhe gönnen konnten. Unaufhörlich aber rollte das Pferdefuhrwerk vom Schiff bis zum Gemüsemarkt in der Mainzer Straße oder auf den Kartoffelmarkt in der Nähe der Pfarrkirche St. Johann. In der Nacht oder in den frühen Morgenstunden des nächsten Tages stand die Ware verkaufsbereit auf den Märkten. Die zurückgebliebene Schiffsbesatzung hatte aber noch keine Ruhe. Die Pferde mussten versorgt werden und an der Anlegestelle lagen Lebensmittel und Stoffe von Saarbrücker Großfirmen als Rückfracht bereit, die an Geschäfte in Saarlouis und Umgebung geliefert wurden. Oft kam es auch vor, dass zwischenzeitlich noch eine Fahrt nach Völklingen gemacht wurde, um Eisen, Zement und andere Baustoffe von Völklingen nach Saarbrücken zu befördern. Der Markttag in Saarbrücken wurde auf alle Fälle von der ganzen Schiffsbesatzung beschlossen in dem Restaurant *Keltermann* am St. Johanner Markt, wo man die nötigen Kraftreserven für die Rückfahrt ergänzte *(Anmerkung der Redaktion: das Lokal war noch lange Zeit danach das Verkehrslokal der Saarschiffer)*. Pünktlich um 13 Uhr erfolgte die Rückfahrt nach Lisdorf, wo hinter der Anlegestelle bereits die beladenen Fuhrwerke der Lisdorfer auf das Löschen und Wiederbeladen der Schiffe warteten. Oft genug war der Andrang der Fuhrwerkskolonnen so groß, dass die Wagenschlange sich durch die Saar- und Großstraße bis zum Landwehrkreuz hinzog. Eile tat Not, denn am nächsten Tag, pünktlich um 13 Uhr, mussten die Schiffe wieder abfahrbereit sein. Unordnung oder zeitraubendes Beladen der Schiffe war nahezu ausgeschlossen, da jeder Gemüsebauer einen bestimmten Platz im Laderaum des Schiffes gemietet hatte und nur den zugewiesenen Platz in Anspruch nehmen durfte. Das gelöschte Ladegut wurde entweder vom Empfänger abgeholt oder musste mit einem Fuhrwerk dem Empfänger zugestellt werden, da nach den Frachtbedingungen die Zustellung der Waren frei Haus erfolgen musste. Als Miete für den benutzten Schiffsraum wurden pro Sack 20 Pfennig Gebühren vom Vermieter erhoben.

Abwechslung in die arbeitsreichen Tage „auf See" brachte nur der **Annentag**. Dieser Tag wurde dann von der ganzen Besatzung auf Seemannsart zünftig gefeiert. Im Heimathafen waren an diesem Tage viele Lisdorfer versammelt, um das Festtagskind feierlich zu empfangen. Denn auf dem Schiff ging es dann lebhaft zu und der Gesang der Besatzung lockte viele Lisdorfer an die Anlegestelle. Leider wurde die Festtagsfreude einmal am Annentag sehr abgekühlt, als eine Marktfrau vom schmalen Laufsteg in die Saar fiel und ertrank, bevor ihr Rettung gebracht werden konnte.

Die „Schiffsheuer" oder der Arbeitslohn betrug damals bei freier Kost täglich zwei Mark. Hinzu kamen dann noch die Trinkgelder, die mitunter recht fühlbar waren. Abgerechnet wurde immer an Sonntagen bei dem Schiffseigentümer. War das Schiff nicht mehr „seetüchtig", so kam der Schiffbauer Schuler aus Fraulautern, um den Schaden fachmännisch auszubessern.

Als dann im Laufe der Jahre das Gesicht der Zeit sich änderte und unser Leben durch Anwendung neuartiger Formen und Mittel sich wandelte, war es auch um die Existenz unserer „Dillenschass“ geschehen. *(Text undeutlich)* ....um weiterhin als Kohlenschiff Verwendung zu finden (Anmerkung der Redaktion: Dieses Schiff war die *Helgoland*). Das andere Schiff (also die *Anna*), das anscheinend „seeuntüchtig" geworden war, wurde 1922 in die Nähe der Ensdorfer Schleuse gebracht und dort verschrottet.

So hatte eine schöne Einrichtung mit einer langen Überlieferung ihr Ende gefunden, die den „Alteingesessenen" lieb und vertraut geworden war und mit der ein gutes Stück Ortsgeschichte abgeschlossen wurde.

Soweit der Bericht des Ludwig Bauer.

Anmerkungen der Redaktion:

Bei der im Bericht erwähnten Witwe *Elisabeth Longstroff* handelt es sich vermutlich um Maria Elisabeth geb. Amann (1774-1856), die Witwe des Schiffers *Johann Lonsdorfer* (1768-1805), die im Stammbaum der Familie Lonsdorfer auftaucht (siehe Kapitel 2).

Ludwig Bauer schreibt im Bericht öfter von *dem* Dillenschass, erwähnt aber selbst, dass es eigentlich **zwei** Gemüseschiffe gab; es handelt sich um die Schiffe

Helgoland Eigner *Johann Barthel*, Schiffsführer *Johann Heinrich Busert,* nach Betriebseinstellung verkauft, eventuell an Johann Heinrich Busert, und

Anna Eignerin *Anna Rullang* geb. *Leonard*. Erster Eigner war der Schiffer *Peter Konrad Rullang*, danach seine Witwe *Anna*.

Dazu sagt das Einwohnerbuch von Zenner: *RULLANG Peter Konrad* (1867-1896) vh 1890 mit *Anna* geb. *LEONARD (*1868).* Nach dem frühen Tode von Peter Konrad heiratet Anna erneut, und zwar 1897 einen Mann mit Namen Ludwig Bauer! Es ist unklar, ob es sich um den Berichter Ludwig Bauer handelt; er erwähnt dies mit keinem Wort!

Bei den genannten Abmessungen der Gemüseschiffe (25 x 3 Meter) hätten die Schiffe bei einer Eintauchtiefe von einem Meter eine Ladung von über 50 Tonnen tragen können. Obwohl die Saar zu dieser Zeit von Ensdorf bis Saargemünd reguliert war, war der Wasserstand bisweilen sehr niedrig und so konnten sie die volle Ladefähigkeit kaum nutzen.

10. Erinnerungen an unsere Gastwirtschaft „Zum Anker“

Von Monika Hanauer-Müller, Enkelin des Schiffers Johann Barthel

Gastwirtschaft Barthel 1909, Maria Barthel geb. Trockle mit zwei ihrer Kinder und einem Nachbarsjungen

Die Anekdoten, die ich hier erzähle, weiß ich von meiner Oma Marie geb. Trockle (Bild links) und aufgrund eigener Kindheitserlebnisse. Meine Großeltern, Johann und Maria Barthel, besaßen in der Saarstraße in Lisdorf die Gastwirtschaft **"Zum Anker"** und ein Schiff mit Namen ***Helgoland***, welches von vier Pferden gezogen wurde. Es gab auch einen Gehilfen, er wurde "Bauer Louis" gerufen (siehe Kapitel 9, Ludwig Bauer). Opa Johann fuhr mit seiner *Helgoland* in südlicher Richtung bis nach Straßburg und in nördlicher Richtung bis Rotterdam, meist aber nach Saarbrücken.

Die Lisdorfer Gemüsehändler brachten ihre Waren zum Anlegeplatz in der Saarstraße, wo sie dann auf die *Helgoland* verladen wurden, um in Saarbrücken auf dem Markt verkauft zu werden. Anschließend hielten die Bauern und Händler in unserm Gasthaus Einkehr. Zum Verzehr gab es gebackene Heringe und sauer eingelegte Fische. Auch gab es Aal, den mein Opa selbst zubereitet hatte. Dazu wurde Branntwein aus einer Korbflasche ausgeschenkt, denn Bier war sehr teuer. Morgens kamen die Männer vorbei, die zur Frühschicht gingen. Sie hatten einen Flachmann dabei, den sie sich jeden Morgen auffüllen ließen. Mein Opa war ein Original. Wenn er schlecht gelaunt war, warf er seine Gäste einfach raus mit dem Satz: „Geh'n all hemm, eich trinken mei Beia selwa“. Als junge Frau fuhr meine Oma öfters auf dem Schiff mit, aber es gefiel ihr nicht besonders. Sie hatte Angst vor den Strafgefangenen, die das Schiff entladen mussten. (Meines Wissens konnte man solche Strafgefangene zur damaligen Zeit für verschiedene Dienste anfordern). Außerdem wollte meine Oma viel lieber in die Frühmesse gehen, was ihr mehr bedeutete. Sie blieb zu Hause und der Großvater fuhr alleine los.

Unser Garten grenzte an die Schmiede von Werner Amann, besser bekannt unter dem Namen „Schmidd Schang“. Die Leute trafen sich dort in erster Linie, um Pferde beschlagen zu lassen und um ein bisschen zu tratschen. Ab und zu verschwand mal einer oder auch zwei und tauchten wenig später in der Schmiede wieder auf. Des Rätsels Lösung war eine kleine Tür im Zaun, durch die man durch unseren Garten in die Gastwirtschaft gelangen konnte. Man konnte sich so ein Schnäpschen leisten, ohne dass es einer merkte.

Ich selbst erinnere mich noch an die Nachkriegszeit, als es zum ersten Mal Bier gab. Das Lokal war notdürftig repariert. Den Gästen machte das damals nichts aus, denn die hatten schlechtere Zeiten gesehen und tanzten ausgelassen. Mein Vater *Erhard Müller* machte mit ein paar Musikern die Tanzmusik. Ich war dabei und saß die ganze Zeit auf dem Klavier, denn man hatte mich bei dem ganzen Treiben vergessen. Eines Abends wurde plötzlich die Tür aufgerissen und französische Soldaten der Besatzungsmacht stürmten herein. Im Lokal war es auf einmal totenstill. Sie gingen zur Theke und verlangten Bier. Meine Mutter, Maria Barthel, gab ihnen zu verstehen, dass es keine Gläser gab. Daraufhin forderten sie ein paar Frauen zum Tanzen auf und verließen anschließend das Lokal. Am folgenden Tag kamen sie wieder und brachten meiner Mutter einen Karton mit Biergläsern.

Besonders erinnere ich mich an einen Heiligen Abend. Das Lokal war voller Leute. Ich zündete die Kerzen an unserem Christbaum an und löschte das Licht, so dass nur noch der Baum leuchtete. Plötzlich begannen alle Gäste im Lokal „Stille Nacht, Heilige Nacht“ zu singen. Es war eine eigenartige Stimmung im Raum, die ich bis heute nicht vergessen habe.

Vergessen habe ich auch nicht die Fünfziger Jahre, in denen noch ausgiebig *„Faasend“ und „Kirw“* gefeiert wurde. Mein Vater war Musiker mit Leib und Seele und je nach Stimmung holte er sein Akkordeon hervor und spielte, so wurde auch oft spontan gefeiert, auch ohne jeden Anlass.
Das Bild links zeigt eine Gruppe Musiker aus dem Jahr 1928, die dort öfter musizierte, von links nach rechts: Georg Bernard, Andreas Meyer (Vater von Liesel Meyer), Kind Josef Zang, Gustav Trockle, Michel Setter (Vater von Manfred Setter), hintere Reihe *Johann Barthel* (1888-1948) und sein Sohn *Johann.*

Für die Gaststätte „Zum Anker“ erwarb Monikas Vorfahre Andreas Barthel (1818-1849) die Konzession und eröffnete diese um das Jahr 1820. Zuletzt führte die Gaststätte Monikas Mutter Maria Müller geb. Barthel. Im Jahr 1961 wurde sie geschlossen. Ihre Blütezeit hatte sie zur Zeit der Saarschifffahrt, als täglich Schiffe am Ende der heutigen Saarstraße anlegten und be- und entladen wurden, aber auch noch nach 1945, als mehrere Vereine dort regelmäßig tagten, zum Beispiel der Orchesterverein Lisdorf →

Heute ist es in der Saarstraße das Haus Nr. 11,

die örtliche Lage ist mit einem **(*)** markiert.

11. Schifferfamilie Barthel:

Der Stammbaum der Familie lässt sich zurückverfolgen bis nach Merzig.

BARTHEL	Nikolaus	* 1769 Merzig - 1806 Lis..	vh	1791	**SONNTAG** Anna Maria	1773 - 1830
BARTHEL	Peter	~ 1795 - 1845	vh	1817	**SCHMITT** Margaretha	~1797 - 1853
BARTHEL	Matthias	1803 - 1864	vh	1827	**COMTESSE** Margaretha	1799 - 1876
BARTHEL	Johann	1820 - 1883	vh	1842	**COMTESSE** Margaretha	* 1821
BARTHEL	Andreas	1818 - 1849	vh	1847	**BECKER** Maria	1827 - 1855
	Er erwarb die Konzession für die Gaststätte „Zum Anker“					
BARTHEL	Jakob	* 1823	vh	1848	**LONSDORFER** Barbara	* 1826
BARTHEL	Andreas	1836 - 1889	vh	1870	**MATHIS** Anna Maria	* 1845
BARTHEL	Jakob	1843 - 1904	vh	1872	**LONSDORFER** Margarethe	* 1849
BARTHEL	Peter	1849 - 1877	vh	1875	**BECKER** Katharina	* 1848
BARTHEL	Johann	1888 - 1948	vh	1905	**Maria** Trockle	(siehe nächste Seite)

Johann und Maria Barthel waren Eigner des Holzschiffes *Helgoland***,** das von Lisdorf aus als Gemüse-, später als Kohlenschiff fuhr. Nach einem Beinbruch seines letzten Treidelpferdes wurde das Schiff verkauft (eventuell an Johann Heinrich Busert).
Bild mittig Johann Barthel im Jahr 1926 →

Andreas Barthel und seine Nachkommen führten in der früheren Fährgaß (heute Saarstraße 11) die Gaststätte „zum Anker“. Das Gasthaus wurde später noch weiter betrieben von **Erhard Müller** und seiner Frau **Maria geb. Barthel** (Bild rechts, Hochzeit Juli 1935) →

← dann noch von deren Tochter **Monika Hanauer** geb. Müller, also der Urenkelin von Jacob und Enkelin von Johann. Sie ist seit 1961 verheiratet mit **Hans Hanauer** und wohnt noch heute im Haus in der Saarstraße.
Im Jahr 1961 schloss Monika Hanauer die Gaststätte, die ihre ursprüngliche Funktion als Schifferheim mangels Schiffern verloren hatte.

12. Schifferfamilie Busert

Zu den bekannten Schifferfamilien gehörte auch die Familie Busert, beginnend mit

BUSERT Heinrich	1821 St. Medard - 1887 Bous	vh	1856	**WELSCH** Katharina	1834 - 1871
BUSERT Peter	1830 St. Medard - 1896 Lisdorf	vh	1856	**GANGLOFF** Margaretha	1833 - 1899
BUSERT Johann	* 1835 St. Medard	vh	1874	**BECKER** Margaretha	* 1848
BUSERT Franz	* 1863	1. Ehe vh	1888	**RUPP** Katharina	* 1866
		2. Ehe vh		**GIER** Gertrud	* 1867
BUSERT Peter Josef	* 1867	vh		**HEINZEN** Helene	* 1885
BUSERT Johann Heinrich	1865 - 1948	vh	1890	**BLASIUS** Maria	1865 - 1932

Mit St. Medard ist das damals noch selbständige Dorf St. Medard bei Trier gemeint, das um das Jahr 1900 nach Trier eingemeindet wurde. St. Medard war zu dieser Zeit ein richtiges Schifferdorf, das die Schiffer in ihrem moselfränkischen Dialekt „Môdert“ nannten, ähnlich wie „Barweln“ für den damals ebenfalls bekannten Schifferort „St. Barbara“. Aus dem damaligen Ort St. Medard stammt auch der Urgroßvater unseres Mitautors Herbert Primm, der Schiffer Johann Peter Primm (siehe Kapitel 20).
Johann Heinrich Busert wird im Bericht des Ludwig Bauer aus dem Jahr 1898 über seine Zeit als Schiffsjunge auf dem „Dillenschass“ als Besitzer eines Gemüseschiffes benannt und als der Mann, der ihn als Pferdeknecht auf dem Gemüseschiff anheuerte. Das Grab von Johann Heinrich und Maria hat sich bis heute auf dem Lisdorfer Friedhof erhalten.
Weitere Informationen konnten wir bisher leider nicht ermitteln.

13. Schifferfamilie Port

Urahn der Schifferfamilie Port war

PORT Peter	1784 Uckingen - 1857 Lis.	vh	1803	L**EJEUNE** Gertrud	1783 - 1863
→ Sohn **PORT** Nikolaus	1813 - 1838	vh	1838	**WELSCH** Katharina	* 1813
→ Sohn **PORT** Moritz	1810 - 1874	vh	1836	**LOYO** Maria Katharina	1809 - 1885
I→ Sohn **PORT** Johann	* 1839	vh	1865	**KAUTENBURGER** Maria	1842 - 1868
		vh	~1870	**ENZWEILER** Katharina	* 1845
→ Sohn **PORT** Josef	1816 - 1890				
I- 1. Ehe		vh	1839	**ROUSSELANGE** Maria	1821 - 1849
I→Sohn **PORT** Peter Josef	1844 – ~1876	vh	1869	**COMTESSE** Anna Maria	* 1837
I - 2. Ehe		vh	1851	**GEHL** Margaretha	1825 - 1857
I→ Sohn **PORT** Peter	* 1852	vh	1878	**BEINING** Anna	* 1849
I→ Sohn ***PORT** Anton*	* 1854	vh	1878	***SCHMITT** Katharina*	* 1856
I - 3. Ehe		vh	1858	**SCHULER** Katharina	1820 - 1893
				Keine Nachkommen bekannt	

Anton **(*** 14.05.1854**)** & ***Katharina Port*** (*19.02.1856) geb. **Schmitt.** Das Paar feierte am 23.07.1938 Diamantene Hochzeit mit 84/82 Jahren. (Zeitungsartikel dazu im Archiv des VHL) →

Von ihren 13 Kindern lebten zu diesem Zeitpunkt noch 5, sowie 16 Enkel und 4 Urenkel. Anton war ab 1874 Soldat beim Pionier-bataillon 8 in Koblenz. Katharina sprach perfekt französisch; das Paar fuhr bis 1897 als Berufsschiffer in Süd-westdeutschland und Ostfrankreich, dann ging Anton zur Dillinger Hütte. Der Name des Schiffes ist nicht bekannt.

Sie waren die Urgroßeltern von Joachim, Alfred, Klemens und Edmund Port.

Die Gemeinde Uckingen (heute Iggingen) liegt im Ostalbkreis in der Nähe von Schwäbisch-Gemünd.

14. Familie Karrenbauer:

Die Schiffer dieser Familie stammten aus Lisdorf. Sie wohnten später in Gersweiler-Stangenmühle und betrieben dort eine Schiffer-Gaststätte. Die Familie besaß die Schiffe **Berta** und **Inge**.
Das Schiff **Inge** geriet 1939 unter französische Sequester und kam 1940 nach der deutschen Besetzung Frankreichs wieder frei. Bei Kriegsende 1945 lag das Schiff unbeschädigt auf der Elbe und war beladen mit Kriegsgerät, das die Wehrmacht vor den Amerikanern in Sicherheit bringen wollte. Auf dem Schiff dienten als Schiffsführer Philip Müller und seine Ehefrau Primm Katharina, eine Tante unseres Mitautors Herbert Primm. Die Russen kamen jedoch schnell heran, die Besatzung verließ das Schiff, welches dann der Roten Armee als Kriegsbeute in die Hände fiel. Die Familie Karrenbauer sah es nicht mehr wieder. Das Schiff hatte damit ein ähnliches Schicksal wie die *Blandine* der Familie Salm-Hausen.

Ebenso verlor die Fam. Karrenbauer ihr Schiff **Berta** im 2. Weltkrieg, welches gleich zweimal 1939 und 1945 unter fremdstaatliche Sequester geriet. Die Familie erhielt das Schiff nach 1945 nicht mehr zurück.

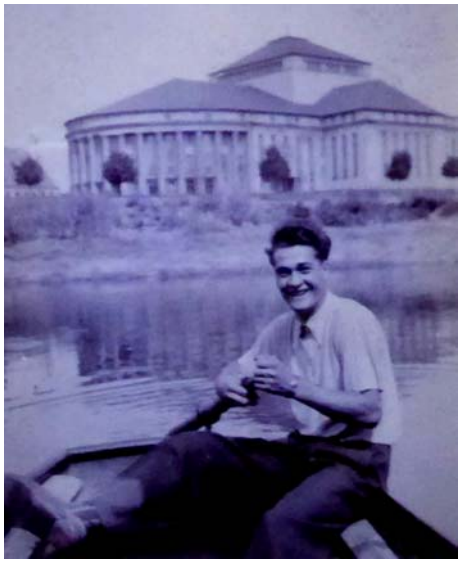
15. Schifferfamilie Hafner

Adolf Hafner (* 3.7.1855 Gersweiler-Stangenmühle, + Fraulautern) Eigner des Treidelschiffes **St. Barbara** (siehe Heimatblatt 26,27/2019).
Verh. 14.2.1882 mit Barbara Klein (*21.8.1859)
Ehepaar hatte viele Kinder, die Töchter Maria Magdalena, Barbara, Maria, Adolfine und die genannten Söhne.
Maria Magdalena heiratete den Schiffer Franz Adams aus Wasserbillig, der sich in Lisdorf niederließ
Nikolaus Hafner (1882-1957), Schiffer Josef (*08.09.1889 -17.10.1889)
Georg (*27.05.1888 in Lisdorf - ?) *Adolf* (1902-1977) Schiffer → Sohn Ambrosius 1930 +1980
und *Viktor* beide Schiffer → Sohn *Viktor* 1921 †1943
#

Andreas Hafner senior, vh mit **Katharina** geb. **Huffer**
(*24.11.1890, + 03.08.1974) (* 10.5.1897, + 13.6.1974)
Hochzeit am 19.11.1921 aus Fraulautern

Ehepaar oben mit zwei Söhnen und im Bild rechts auf ihrem Schiff **Rex**.
Sohn Richard (*20.07.1923, + 25.03.1992) und Sohn Rudolf (* 19.11.1925, + 07.02.1961 Grube Luisenthal) waren keine Schiffer, aber der Sohn

Andreas Hafner junior (* 27.04.1932**,** + 30.03.2020) Bild rechts →)
verheiratet mit Christa Madert (Cousine von Silvia Luxenburger, Bild mittig), wohnten bzw. wohnt in Saarbrücken und waren die zweiten Eigner des Schiffes **Rex.**
Andreas Hafner junior absolvierte 1946-1949 eine Schreinerlehre in der Schreinerei Fritzen Fraulautern, die aus der ehemaligen Klosterwerft nach dem 1. Weltkrieg hervorgegangen war. 1949 ging er auf die *Rex* und wurde später nach dem Tod seines Vaters deren Eigner bis zur Stilllegung 1990. Die *Rex* lief 1901 als Schleppkahn vom Stapel, Ladefähigkeit ca. 300 Tonnen.



Das Schiff lag 1939 im Saarbrücker Hafen unbeschädigt fest, wurde 1940 konfisziert für die Op. Seelöwe und wurde beim Transport zum Rhein in Mettlach am Stauwehr beschädigt. Im Jahr 1940 erfolgte die Reparatur auf der Werft Ruthof in Mainz im Auftrag der Wehrmacht-Dienststelle Wiesbaden-Schierstein. Im Nov. 1944 zum Bau einer Kriegsbrücke nach Lisdorf beordert, wurde das Schiff beim schnellen Heranrücken der Amerikaner von der Wehrmacht gesprengt. Später wurde es gehoben, repariert und fuhr wieder ab dem Jahr 1949. 1961 wurde das Schiff motorisiert.

Im Jahr 1990 stellte Andreas Hafner (Bild links, ca. 2010) aus Gesundheitsgründen die Schifffahrt ein und das Schiff wurde verschrottet. Verblieben sind als Erinnerung im Hause das Steuerrad (Haspelt) der *Rex* mit über einem Meter Durchmesser und das Signalhorn.

Nikolaus Hafner (1882-1957, Bruder Andreas Hafner senior) Eigner des Motorschiffes **Viktor** (kein Bild)
vh mit Barbara Huffer, Schwester von Katharina Huffer (Ehefrau A. Hafner senior) geboren Lisdorf, umgezogen nach Duisburg Schiff erlitt Totalschaden im Krieg nach Bombardierung und Explosion in Belgien (Chemieerzeugnisse geladen) Wrack nach dem Krieg ausgeschlachtet für einen anderen Neubau.

Adolf Hafner (1902-1977, Bruder Andreas Hafner senior) Eigner des Schiffes **Energie (**kein Bild)
Namen der Ehefrau bisher nicht bekannt Schiff später verkauft an Friedel Lonsdorfer
4 Töchter Agnes, Melitta, Margarethe, Katharina und Sohn Ambrosius Wohnte zuerst in Fraulautern, später verzogen nach SB-Burbach *(*Straße *Auf dem Acker)*
Tochter Katharina vh Greif wohnte in Wohnung, nicht mehr dort gemeldet
1939 lag Schiff *Energie* unbeschädigt an Anlegestelle der Völklinger Hütte fest, 1940 konfisziert für Op. Seelöwe,
Schiff wurde Nov. 1944 zum Bau einer Kriegsbrücke nach Lisdorf beordert, beim zu schnellen Heranrücken der Amerikaner von der Wehrmacht gesprengt; nach Kriegsende repariert

→ *Sohn* **Ambrosius Hafner** (*1930, +1980) Eigner des Schiffes **Armin** (kein Bild)
In Rech (Saarkohlenkanal) in Schleuse ertrunken, deren Tore geschlossen waren. Er war nachts alleine auf dem Schiff, die näheren Umstände des Unfalls sind nicht bekannt.

Viktor Hafner Vater und **Sohn** (Vater Bruder von Andreas Hafner senior) Eigner des Schiffes **Magdalena**
(Sohn Cousin von Andreas Hafner junior) (kein Bild)
wohnten in Fraulautern, Sohn Viktor (*24.12.1921 † 10.9.1943 in Russland)
Schiff wurde Nov. 1944 zum Bau einer Kriegsbrücke nach Lisdorf beordert, beim zu schnellen Heranrücken der Amerikaner von der Wehrmacht gesprengt; nach Kriegsende repariert.
Schiff wurde später an Willi Werner aus Fraulautern verkauft, der später jedoch ein neues Schiff **Vera** von der Werft Braun in Hanweiler erwarb.

16. Schifferfamilie Lonsdorfer

Die Wurzeln der Lisdorfer Schiffer mit Namen Lonsdorfer lassen sich zurückverfolgen bis in die Zeit des Saarlouiser Festungsbaues. In der Familie gab es nicht nur Schiffer, es waren alle Berufssparten vertreten, darunter auch der deutsche Konsul in Kairo Nikolaus Lonsdorfer oder die Stadträtin Mary Lonsdorfer.
Der Stammbaum beginnt mit **Matthias Lonsdorfer** (1660-1715) aus Luxemburg und seiner Ehefrau **Margaretha Holdinger (***1660 Trier)

→ **Johann Lonsdorfer** (1686-1758, Fährmann)

→ **Ludwig Lonsdorfer** (geb. 1747, Fährmann und Schiffer). Viele Nachkommen Ludwigs ergreifen den Beruf des Schiffers. Seine Nachkommen verzweigen sich in zwei Linien, die aus zwei Ehen resultieren:

(a) 1. Ehe mit Maria Rupp (1745-1778). Zu ihren Nachkommen zählen die Schiffer Johann Lonsdorfer (1768-1805) und sein Bruder Adam Lonsdorfer (1774-1849), Conrad Lonsdorfer (1823-1871), Andreas Lonsdorfer (1805-1875), Andreas Lonsdorfer (*1825), Conrad Lonsdorfer (1823-1871), Peter Lonsdorfer (*1827), Johann Lonsdorfer (*1874). Zu ihnen gehörte auch **Wilhelm Lonsdorfer (**28.03.1817-20.01.1888), Sohn von Adam Lonsdorfer (1774-1849). Landwirt und Schiffer, verheiratet 05.04.1842 mit Anna Kneip. Was wir von ihm bisher erfahren konnten, ist im nachfolgenden Text beschrieben.

(b) 2. Ehe mit Anna Katharina Theobald (1750-1790). Zu ihren Nachkommen zählen die Schiffer

→ Sohn Johann Adam Lonsdorfer	(1774 - 1849)	Schiffer	
→ Sohn Johann Lonsdorfer	(1822 - 1890)	Schiffer	
→ *Sohn Nikolaus*	(1861 † 1944)	Deutscher Konsul in Kairo, Direktor der Orientbank	
→ Sohn Johann Adam Lonsdorfer	(1856 - 1910)	Schiffer, Schiffbauer,	Baustoff- und Kohlehandel
→ Tochter Anna Maria Elisabeth (**Mary,** 1898-1969), Stadträtin, Kauffrau,			Baustoff- und Kohlehandel
→ Sohn Johann Lonsdorfer	(1781 - 1838)	Schiffer	
→ Sohn Michael Lonsdorfer	(1811 - 1893)	*	
→ Sohn **Anton** Lonsdorfer	(1840 - 1915) vh	**Katharina Meyer**, Gärtner und Schiffer	
→ Sohn **Nikolaus** Lonsdorfer	(1866 - 1937) vh	**Elisabeth Werner**,	siehe nachfolgend ab (01)
→ Tochter **Maria** Lonsdorfer	(1871 - 1946) vh	**Jacob Welsch senior,**	siehe Kap. 21
→ Sohn **Anton** Lonsdorfer	(1874 - 1960) vh	**Maria Werner,**	siehe nachfolgend ab (20)

Mit Anton, Nikolaus und Maria Lonsdorfer beginnen drei Familien von Berufsschiffern, deren Lebensbeschreibung bekannt ist. Maria Lonsdorfer (1871-1946) war verheiratet mit dem Schiffer Jacob Welsch senior, sie waren die Eltern der nachfolgend beschriebenen Schiffer der Familie Welsch. Nikolaus und Anton heirateten die Schwestern *Elisabeth und Maria Werner* aus Wasserbillig. Anton Lonsdorfer war der 1. Eigner des Schiffes *Amelie,* Nikolaus (01), sein Sohn Jacob (02) und dessen Sohn Klaus (03) fuhren nacheinander das Schiff *Germania*, deren Lebenslauf einige Seiten weiter im Text beschrieben wird.

← **(01) Nikolaus Lonsdorfer senior** (*26.11.1866, +11.9.1937), vh 10.2.1896 mit *Elisabeth* Werner (Wasserbillig, *21.11.1875, +6.6.1960). Das Paar hatte 11 Kinder: Jakob (02), Nikolaus (04), Adolf (05), Joseph (06), Peter (07), Anna Maria (08), Berta (09), Lisa (10), Maria (11), Lena (12) und Alfred (*1917, als Kleinkind verstorben). Das Paar wohnte in Lisdorf im Haus Kirchenstraße 7, das auch noch späteren Familienmitgliedern als Quartier oder Postanschrift diente.

(02) Sohn Jakob Lonsdorfer → (*25.11.1897 Lisdorf, †06.05.1946 in Frankreich, Minenunfall), war vh mit Theodora Achtergat (*2.1.1905 Münster, +23.12.1973 Hilbringen). Das Paar hatte vier Kinder:
(2a) Rosina, (2b) Erwin, (03) Nikolaus, (2c) Friedrich.

(2a) Tochter Rosina wohnt in Hanweiler, ist verheiratet und ist nicht in der Schifffahrt tätig.

(2b) Sohn **Erwin**, vh mit Liesel Nicolay, war Eigner eines eigenen Schiffes ***Rita.*** Er verkaufte das Schiff später an F.J. Sander, der die *Rita* weiter verkaufte es an das WSA Hamm. Das Amt in Hamm versenkte die *Rita* zu einem Leckverschluss! Das Paar wohnt(e) in Lothringen und hatte zwei Kinder.

← ***(03)*** **Sohn Klaus Lonsdorfer junior (***3.12.1928 Münster, +24.7.2011 Saarburg), war seit 1961 vh mit Maria Lorth (*3.5.1940 Koblenz, +4.3.2020 St. Wendel). Das Paar hat 2 Kinder Monika und Heike und wohnte in Konz, später in Saarburg. Er wurde bekannt durch eine Ausstellung im Roscheider Hof (1995) und im Amüseum Saarburg (2006), in einem Filmbeitrag des SR über die Saar, wo sein Schiff Germania kurz dargestellt wird, und durch eigene Filme und Modellbau.
Während seiner Schulzeit hatte er drei Jahre eine Schule in Belgien besucht, um Französisch zu lernen. Damals wie heute ist dies die Umgangssprache auf den Kanälen in Belgien und Frankreich.
Näheres ist nachzulesen in der nachfolgenden Beschreibung zum Schiff *Germania.*

(2c) Sohn **Friedrich Lonsdorfer**, vh mit Maria Wirotius
→ Sohn **Erwin Lonsdorfer** (*26.3.1953)
und Ehefrau Michele Haxaire (*15.4.1948)
Postadresse aktuell in Wieswiller (Lothringen)
Paar hat 1 Tochter

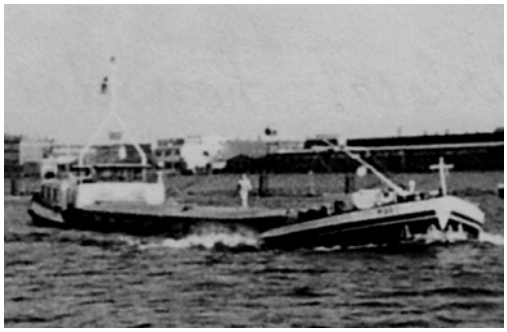
2. Eigner der **Energie,** gekauft von Adolf Hafner
Erwin übernahm vom Vater die *Energie,* dann
im Jahr 1988 erwarb er von Kurt Luxenburger
dessen erstes Motorschiff **Walhall,** fährt noch heute

Alle Schiffer mit dem Namen Lonsdorfer haben ihre familiären Wurzeln in Lisdorf, viele Schiffer der Familie kamen nach dem 1. Weltkrieg nicht mehr an die Saar zurück, sondern blieben am westdeutschen Kanalnetz oder im Ruhrgebiet ansässig oder auch in Belgien und Holland. Mit einem stählernen 300-Tonnen-Motorschiff hatte man im Gebiet des Rhein-Herne-Kanals, des Dortmund-Ems-Kanals auf dem Mittellandkanal oder auf Ems und Weser noch ein gutes, konkurrenzfähiges Auskommen. Nach dem 1. Weltkrieg kehrten um 1920 nur Nikolaus und Jacob Lonsdorfer mit der *Germania* an die Saar zurück, ebenso verblieben Tochter Anna Maria Lonsdorfer und ihr Ehemann Ludwig Mettlach direkt in Lisdorf ansässig. Auch setzten sich mehrere Nachfahren des Schiffers Anton Lonsdorfer an der Saar und im angrenzenden Lothringen zur Ruhe.

Weitere Nachkommen des Nikolaus Lonsdorfer (01)

(04) Sohn **Nikolaus Lonsdorfer,** Eigner des Schiffes **In Undis** (deutsche Übersetzung*: in den Wellen*) - (*22.6.1899 Cendrecourt-Sur-Saône, **†**14.8.1942), vh mit Margaretha Krämer (*31.12.1903 Fraulautern, +5.1.1981 Duisburg). Das Paar hatte zwei Kinder: Herbert und Klaus. Wwe. Margaretha lebte später bis zu ihrem Tode in Duisburg. Nikolaus wurde mitsamt Schiff zur Kriegsmarine eingezogen und kam in der Nacht zum Freitag, 14. August 1942, auf einem Schiff ums Leben, als dieses bei einem „Sonderunternehmen“ vor Calais auf eine Mine fuhr. Es ist unbekannt, ob es sein eigenes Schiff war. Zu diesem Zeitpunkt lebte noch seine Mutter Elisabeth, Vater Nikolaus war 1937 verstorben.

← Ein anderes Bild zeigt ihn auf dem Schiff *Ascania Nr. 1*, rechts im Vordergrund mittig. Die anderen Personen sind bisher nicht identifiziert.



→ **Sohn Herbert Lonsdorfer** war Eigner des Schiffes **Mars** →
(* 9.9.1931 Fraulautern, +26.5.2012 Ritterhude(Bremen)), vh mit Ursula Frank. Schiff *Mars* fuhr hauptsächlich im Raum Bremen und auf Kanälen dort.

→ **Sohn Klaus Lonsdorfer** (*19.12.1935 Barsinghausen, +Okt. 1997), vh mit Elsa Müller (*3.4.1939, +21.7.2003) war kein Schiffer, sondern Monteur.

(05) Adolf Lonsdorfer (*22.12.1901 St. Johann, +11.05.1977 Datteln) →, geboren auf der *Philomena* seines Onkels Anton (20), vh 1933 mit Julia Pets, **(***1913 Dendermonde-Appels/Belgisch-Flandern, +29.09.2004 Koblenz), der Tochter eines Schiffers aus Antwerpen. Das Paar hatte 3 Kinder: **Alfred** (1934-2001), **Irmgard (***1939) 1961 verh. Hausen und **Peter (***1954).

Das Schifferpaar war Eigner mehrer Schiffe, zuerst der **MS Ascania Nr.1,** die vorher eventuell seinem Bruder Nikolaus gehörte (ein Bild mit der Familie von Nikolaus darauf siehe Seite davor).

Schiff wurde gebaut in Belgien an der Maas. Adolf fuhr vorwiegend in Frankreich, Belgien und Deutschland. Das Schiff wurde 1940 in Duisburg-Ruhrort von der Kriegsmarine konfisziert und nach Norwegen überführt als Versorgungsschiff. Dort wurde es 1945 intakt beschlagnahmt und nach Belgien als Kriegsbeute abgegeben, dadurch hat die Familie die erste *Ascania* verloren.

Bis 1954 fuhr die Familie mit mehreren deutschen Schiffen auf Rhein und Kanälen, zuletzt auf dem Schiff **Ilse** (Bild links 1950).

1954 übernahmen sie von den Schwiegereltern die **MS Ster** → (38 x 5 Meter, im Bild vorne), mit diesem Schiff fuhren sie vorwiegend in Frankreich, Nordfrankreich, Belgien, Holland und gelegentlich in Deutschland, aber nie mehr auf der Saar. Die *MS Ster* sank im Herbst 1962 auf dem Ijsselmeer in Holland, wo sie aus Bremen kommend mit Ziel Amsterdam von einem Sturm überrascht wurde mit einer Ladung Stahlblech. Die Besatzung wurde von einem holländischen Tanker gerettet, das Schiff danach verschrottet.

← Die Familie kaufte in Datteln/Dortmund ein anderes Schiff, das den Namen **MS Ascania Nr. 2** erhielt. Das Schiff war wegen seiner Größe nicht geeignet für das Kanalnetz in Frankreich.
Adolf Lonsdorfer ging ca. 1975 in Datteln in Rente und das Schiff wurde verschrottet.

Adolfs Söhne **Peter** und **Alfred** übernahmen etwa 1975 das nächste Schiff, die **MS Ascania Nr. 3** (62,5 x 6 Meter, 650 Tonnen).
Alfred Lonsdorfer verstarb 2001, Peter Lonsdorfer fuhr weiter, anfangs mit Personal, später mit seiner Lebensgefährtin und späteren Ehefrau Maria Darian bis zur Rente 2019 im Raum Bremen, Bremerhaven und Küstenkanal zwischen Oldenburg und der kanalisierten Ems. Das Schiff wurde danach verkauft nach Holland und von dort weiter nach Serbien. Im August 2020 konnte Peter die *Ascania 3* über den Suchdienst „Marine Traffic“ orten auf der Theiß (serbisch Tisa, ein Nebenfluss der Donau) in der Stadt Neu-Betsche (serbisch Novi Bečej, Zentral-Banat), es fährt also vermutlich noch.

Die Tochter **Irmgard** heiratete den Schiffer Erich Hausen aus Saarburg, dazu mehr in Kapitel 17.

← **(06) Josef Lonsdorfer** (*10.03.1903 Demangevelle (Haute-Saône), +7.1.1979 in Roermond/NL), vh mit Philomena Tak aus Maasbracht/ NL. Paar hatte 2 Kinder: Sophia und Adolf (Addi).
Sie waren Eigner der **MS Elni 1** (Auf dem Bild Tochter Sofia und Josef) →

Schiff fuhr in Holland, Belgien, Frankreich, in Deutschland und in den westdeutschen Kanälen. Die *Elni1* wurde ca. 1985 verkauft oder verschrottet. Sie kauften in Tielrode (belg. Flandern) eine neue **MS Elni2 (**Neubau, 2 Motoren zu je 165 PS).

Sohn Adolf → fuhr das Schiff bis ca. 1989, dann wurde es verkauft, Adolf starb 1990.

Die *MS Elni-Í* lag 1939 schwimmfähig an der Anlegestelle Völklinger Hütte und wurde während des Krieges konfisziert.

(07) Peter Lonsdorfer (*5.1.1906 Pont-à-Mousson, +1974), vh mit Magdalena Schmitt (*1.8.1906 Lisdorf, +5.8.1991 in Datteln), 2 Kinder: Mathilde, Marlene, Eigner der ← **MS Tilly.** Das Schiff fuhr in Frankreich, Holland, Belgien, nach dem Krieg fast nur noch in Deutschland; etwa 1970 verschrottet. 1974 kam Peter bei einem Schiffsunfall in Rotterdam ums Leben, wo er auf einem anderen Schiff als Aushilfe mitfuhr.

← **(08) Bertha Lonsdorfer (**links im Bild, *22.6.1904 Neuves-Maisons bei Nancy, +15.9.1976 Maastricht), vh mit Willem van den Wyngaard (rechts im Bild, +1961), 4 Kinder: Nelly, James, Lisa, Christina.
Sie waren Eigner der **MS Grâce de Dieu** (zu deutsch *Gottes Gnade*), einem Motorschiff der Bauart „Kempenaar“ für die Wasserstraßen in Holland. Später übernahm James die *Grâce de Dieu.*

(09) Anna Maria Lonsdorfer (*9.3.1907 Artzenheim (Elsass, → Rhein nördlich Breisach, +7.6.1976 Saarlouis), vh mit Ludwig Mettlach (*22.11.1902 St. Johann, +19.01.1963 Lisdorf), ein Verwandter von Peter Primm. Das Paar hatte 2 Kinder: Ludwina und Hildegard vh Schwickert (Ehefrau des Dirigenten und Musikers Alois Schwickert, Mutter von Anneliese Marschibois).
Ludwig übernahm im Jahr 1937 von seinem Vater Peter das

← Schleppschiff **Maria,** in ähnlicher Bauweise wie die *Walhalla* oder *Germania*, es stammte ebenfalls von der Schiffswerft „P. u. A. van Gelder“ in Deest (Holland, vor 1918). Nach dem 2. Weltkrieg fuhr Ludwig auf dem Motorschiff *Louis* als Schiffsführer bei den Röchling-Stahlwerken. Das Paar wohnte zuerst in Fraulauten (Hinsenstraße 7), dann in Lisdorf in der Kirchenstraße 7 im Hause von Anna Marias Großeltern Anton Lonsdorfer & Katharina Meyer.

← **(10) Elise <u>(Lisa)</u> Lonsdorfer** (*19.6.1900 Hotem/Belgien, +12.4.1990 Landelies/Belgien), vh mit Hervé Fournier (*26.7.1901 in Dombasle-Sur-Meurthe bei Nancy). Sie waren Eigner des Schiffes **Decide** (Bild darunter), das nur in Belgien und Frankreich fuhr. Das Paar hatte 2 Kinder: Helene, Hannah.

(11) Maria Lonsdorfer →
(*26.11.1896 Lisdorf, +11.2.1977 in Castrop-Rauxel)
1. Ehe: unbekannt,
2. Ehe mit Heinrich Grobe (Versicherungskaufmann), Ehe blieb kinderlos.

← **(12) Helene <u>(Lena)</u> Lonsdorfer, (***8.12.1916 in Flaume, +3.12.1992 in Landelies (beides Belgien). Sie blieb ledig und fuhr mit ihrer Schwester Lisa und Schwager Hervé auf dem Schiff *Decide*.

Zu einem großen Familientreffen der Nachkommen des Nikolaus Lonsdorfer kam es am 5.10.1961 anlässlich einer Schifferhochzeit in der Kapelle des Schifferkinderheims St. Nikolausburg in Duisburg-Ruhrort.

Obere Reihe von links: Irmgards Lonsdorfers Bruder Alfred (*1934), Philomena Lonsdorfer-Tak & Ehemann Josef, Irmgards Großeltern Petrus Pets & Ehefrau Rosalia Pets-Romijns, Bertha van den Wyngaard-Lonsdorfer (Ehemann Willem +Feb.1961), Margaretha Lonsdorfer-Krämer (Witwe von †Nikolaus Lonsdorfer).
Mittlere Reihe von links: Bräutigam-Eltern Friedrich Hausen und Julia Hausen-Salm, Irmgards Bruder Peter (*1954), Brautpaar ***Irmgard Lonsdorfer*** und ***Erich Hausen,*** Brauteltern Julia Lonsdorfer-Pets und Ehemann Adolf Lonsdorfer.
Untere Reihe von links: Klaus Lonsdorfer (Sohn von Nikolaus und Margareta Lonsdorfer), Lisa van den Wyngaard, Marlene Lonsdorfer (Tochter von Peter Lonsdorfer & Magdalena geb. Schmitt), Anita Hausen-Weber (Ehefrau von Eugen), Adolf Lonsdorfer (Sohn von Josef & Philomena Lonsdorfer), Christine van den Wyngaard, Eugen Hausen (Bruder von Erich).

Anton Lonsdorfer (20) und Söhne Peter (21), Nikolaus (22), Anton (23), Johann (24) und Michael (25)

(20) Anton Lonsdorfer senior (*8.3.1874, +~1960) war vh seit 10.2.1896 mit **Werner Maria** (*12.12.1877 Wasserbillig, +~1959), der Schwester von Werner Elisabeth. Anton Lonsdorfer war 1. Eigner des Schiffes *Philomena,* dann Eigner der *Marie-Luise*, zuletzt der 1. Eigner des Schiffes *Amelie,* die er neu bauen ließ.
Neben den 5 Söhnen hatte das Paar zwei Töchter:

- **Anna,** *1898, erstes Kind, vh mit Nikolaus Lahr, wohnten in Speyer, Anna wurde sehr alt und war die Taufpatin von Hannelore Salm geb. Lonsdorfer.
- **Luise,** *1912, bei einer Havarie des Schiffes *Philomena* oder *Maria-Luise* in den Rhein gefallen und ertrunken. Leichnam wurde später rheinabwärts geborgen.

(21) Peter Lonsdorfer (1900-1978), ältester der 5 Brüder, war geboren in Lisdorf und vh mit **Magdalena** geb. **Huffer →** (1903-1987), der Schwester von Katharina Hafner geb. Huffer, der Ehefrau von Andreas Hafner senior; Peter und Andreas waren deshalb Cousins mütterlicherseits.
Er war 2. Eigner des Schleppschiffes **Philomena,** das er 1939 in Frankreich bei Kriegsausbruch zurückließ. Das Schiff wurde von den Behörden beschlagnahmt und an einen französischen Eigner übergeben, der es extrem schlecht behandelte. Peter wurde 1939/40 in Deutschland als Führer anderer Schiffe dienstverpflichtet. Das Bild rechts aus seinem Nachlass zeigt die *Philomena* auf der Werft in Nancy-Champigneulles im Jahr 1941. Das weitere Schicksal des Schiffes ist nicht aktenkundig, es ging im Verlauf des 2. Weltkrieges verloren. Es ist nicht sicher, ob die angegebene Jahreszahl 1941 stimmt, mehrere übereinstimmende Überlieferungen besagen jedoch, dass das Schiff wegen gravierender Schäden noch während des Krieges aufgegeben wurde. Das junge Mädchen auf dem Bild konnte nicht ermittelt werden.

Da sie nach dem Kriege anfangs kein eigenes Schiff besaßen, fuhren sie zuerst für die Familie Johann Reinert aus Saarburg auf dem Schleppschiff **Imperator →,**

danach erwarben sie 1958 von Fam. Ochs die ← **Katharina.** Das Schiff wurde 1958 motorisiert und 1980 verschrottet.

Peters Sohn **Anton** (Toni) (*12.2.1935, +3.12.2016) war vh mit **Maria Wagner** (1939-2001), die leider früh verstarb. Das Paar hat einen Sohn **Hans Peter** (*1969) und Schwiegertochter **Katja** (*1970) und zwei Enkel. Er erwarb 1975 die ***Pamir*** als Nachfolger der *Katharina* (vorher Fam. Hawner Fraulautern). Die *Pamir* wurde 1960 auf der Werft Gebr. Saar in Rockershausen gebaut. Nach Betriebsaufgabe im Jahr 1990 wurde die *Pamir* verkauft an Rudolf Krons, einen angeheirateten Verwandten seiner Frau, und dann umbenannt in *Saturn*, die nach einem weiteren Verkauf in Avignon zum Wohnschiff umgebaut wurde. Nach der Betriebsaufgabe arbeitete er von 1990 bis 2000 bei der Außenstelle des WSA an der Staustufe Rehlingen. Nach Marias Tod zog er zu seinem Sohn nach Sitterswald, wo er im Dezember 2016 verstarb. Im Anhang ist ein erhaltener Original-Anker der *Pamir* abgebildet.

(22) (1901-1986) **Nikolaus Lonsdorfer** vh mit **Anna Scheuer** (1910-1985, Schwester von Theodor Scheuer (*MS Fiat*), Tante von Wilma Dohr). Im Hochzeitsbild links obere Reihe: Unbekannt, Johanna Scheuer, Michael Lonsdorfer, unbekannt, Elisabeth Scheuer, darunter das Brautpaar.

Sie waren Eigner des Schleppschiffes **Marie Luise** im Bild rechts ca. 1942/43 mit Hannelore, Michael, Nikolaus, Marianne, Josef und Theo Lonsdorfer. →

Das Schiff ging später im Krieg verloren.

← danach waren sie Eigner des Schleppschiffes **Aetna,** das sie von den Schwiegereltern Johann Scheuer (Oberbillig, später Saarbrücken, 1882-1963) und Josefine Acker (Straßburg-Reichsstett, 1885-1971) im Jahr 1946 übernommen hatten. Johann und Josefine gingen danach an Land.

Die *Aetna* (Stapellauf vor 1900) wurde 1939 von der Wehrmacht in der Saar versenkt unter dem damaligen Eigner Johann Scheuer.

Später erwarben sie die **Majothe** (aus **Ma**rianne **Jo**sef **The**odor), Bild rechts →

Das Paar hat vier Kinder:

• Tochter **Marianne** (*1934) vh 1961 mit Norbert Durin (1938-1996) aus Offendorf bei Straßburg, Eigner **der MS Albejo** (aus **Al**ain **Be**atrice **Jo**sef).

• Tochter **Ilona** (*1950), verheiratet mit Fredi Welsch, beide Eigner der **MS Manna** bis zur Rente 2015.

Die Doppelhochzeit von Beatrice Durin mit Toni Nicolay und Ilona mit Fredi 1980 war in einem SR-Filmbeitrag über die Saar zu sehen.

• Sohn **Theo** Lonsdorfer (*1939, Unfalltod 1977 in Saaralben).

Marianne & Norbert, Theo→

• Sohn **Josef** Lonsdorfer (*1935 auf Schiff bei Saaralben, Bild links 1957), vh seit 1963 mit Liselotte (Lilo) Andres, die selbst auch Schiffsführerin ist. Das Paar hat zwei Kinder: Sohn Detlef ist Bootsführer bei WSA Saarbrücken, Tochter Carmen ist vh mit Heinz Reinert (jetzt Rentner), vorher Eigner der **Rhenania** (vorher Philipp Reinert).

Josef steuerte in seinem Leben insgesamt vier Schiffe:

• Er fuhr einige Jahre als Setzschiffer auf der **Norderney** des Eigners Manfred Bamberg mit seiner älteren Schwester Marianne bis zu deren Hochzeit. Die *Norderney* wurde vom Besitzer Manfred Bamberg übernommen.

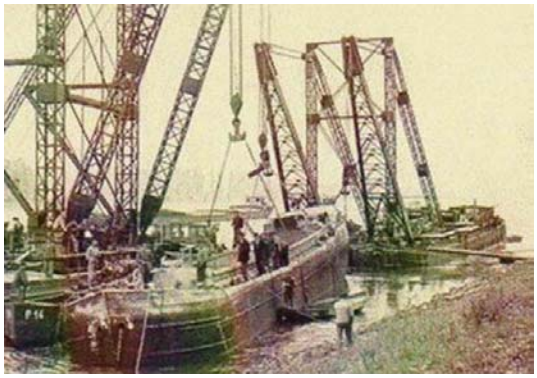
• Nach der *Norderney* übernahm er von seinen Eltern Nikolaus und Anna die ***Aetna***, ein Schiff mit Stahlrumpf, die er 1980 abwracken ließ. Das Schiff war zu dieser Zeit technisch überholt, eine Aufarbeitung lohnte nicht mehr. Dafür kaufte er von Heinrich Hausen aus Saarburg nach dessen Verrentung die

• **AVE**, die er Jahr 1990 abwracken ließ. Danach fuhr er für die Werft Wirotius in Hanweiler die

• **Scampolo**, mit der er in deren Auftrag als Setzschiffer bis etwa 2015 fuhr.

Aktuell in 2020 wohnen Josef und Lilo in Völklingen. Er hilft gelegentlich in der Schifffahrt noch aus als Schiffsführer und wurde im Sommer 2020 im ganzen Saarland bekannt als Kapitän der *THEATERCOMPAGNIE LION***,** deren Theaterschiff *Maria Helena* (Eigner Frank Lion) er mehrfach zu verschiedenen Einsatzorten steuerte.

Bild wird noch ergänzt



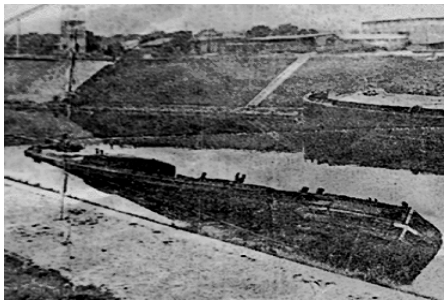
(23) Anton Lonsdorfer junior (*1905, +unbekannt), vh mit *Philippine Hohenfeld*. Sein Vater Anton war erster Eigner der **Amelie,** sein Sohn Anton der zweite Eigner, dessen Sohn **Dieter** fuhr das Schiff als letzter Eigner noch zwei Jahre. Dieter fuhr vorher mit dem Schiff *Karin*, das er nach der Übernahme der *Amelie* verschrotten ließ. Dieter war vh mit *Monique Sackreuther* aus Eglingen im Oberelsass. Anton fuhr während des Krieges auf einem U-Boot, die Erlebnisse hinterließen deutliche Spuren bei ihm. Die *Amelie* wurde 1939 beschlagnahmt, 1945 im Rhein versenkt, später wieder gehoben und fuhr bis 1982; in diesem Jahr wurde sie in Apach (Mosel) durch Sohn Dieter abgewrackt. Das Bild zeigt die Bergung der *Libelle* (Fam. Marx, Saarburg) bei Speyer-Altlußheim. Die *Amelie* lag direkt daneben und wurde anschließend gehoben. Die *Libelle* wurde nach Instandsetzung verkauft nach Emmerich und fuhr dort unter dem Besitzer H. Hohenbild als *Catharina* bis 1980.

- Tochter **Sigrid** ist verheiratet mit Ernst Werner, Sohn von Willi Werner (2. Eigner der *Magdalena* und der *Vera*).
- Sohn **Dieter** fuhr noch 2 Jahre die *Amelie*, dann ein Personenschiff auf der Mosel, er ist inzwischen verstorben.

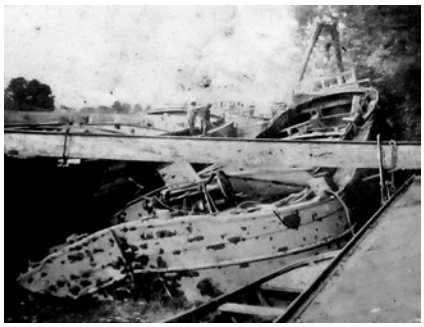
(24) Johann Lonsdorfer (1906-1978), geboren in Lisdorf, vh mit **Elisa Scheuer** (1908-1970), waren Eigner des Motorschiffes **Margaretha.** Schiff war lange in Betrieb, wurde 1960 auf der Werft Leffer motorisiert und zu einem unbekannten Zeitpunkt verschrottet. 1939 lag Schiff unbeschädigt an Anlegestelle der Völklinger Hütte.

Tochter **Anneliese** (Liesel,*1937) war vh mit→ Joseph Meyer aus Kembs (Oberelsass). Sie fuhr mit ihm auf dessen Schiff *St. Joseph*.

(25) Michael Lonsdorfer (1911-1982) vh 1938 mit **Johanna Scheuer** (1912-1993), sie fuhren vor dem 2. Weltkrieg das Treidel-Holzschiff **Herta,** danach die **Lioba.**

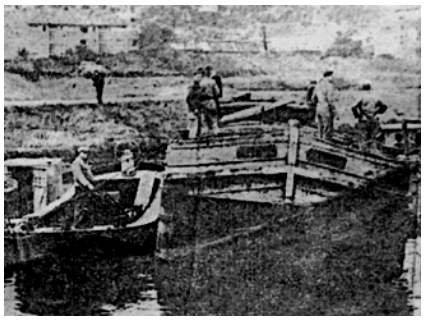


Während des Krieges war Michael Soldat in Russland, konnte jedoch früh 1945 wieder zurückkehren.



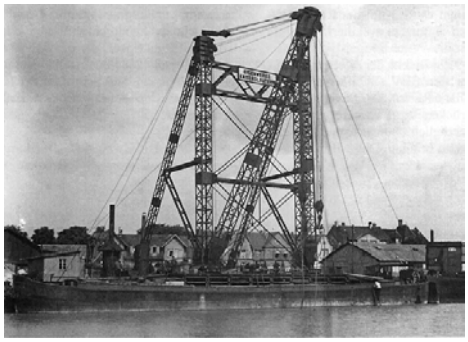
Nach dem Krieg fuhren sie zunächst noch die **Lioba** (Bild rechts, im Jahr 1939 von Wehrmacht versenkt vor Auersmacher), danach waren sie Eigner des Holz-Schleppschiffes **Hansi.**

← Die *Hansi* um das Jahr 1950 im Hafenbecken von St. Arnual, leck geschlagen und gesunken.



Sie wurde wieder gehoben und zur Völklinger Schleuse geschleppt, von dort zur Schleuse Bous. Dort wurde das Schiff in einem Hochwasser auf Land geschwemmt und im Jahr 1955 durch das WSA abgewrackt (durch Verbrennen). →

Zuletzt waren sie Eigner der **Caritas.** Diese gehörte ursprünglich Karl Momper, wurde dann verkauft an Friedrich Lück und 1956 an Michael. Das Schiff lag 1939 schwimmfähig im Hafen Saarbrücken fest und wurde 1940 konfisziert für Op. Seelöwe. Das Bild zeigt die *Caritas* in der Nachkriegszeit beim Einsatz als Bergungsschiff →

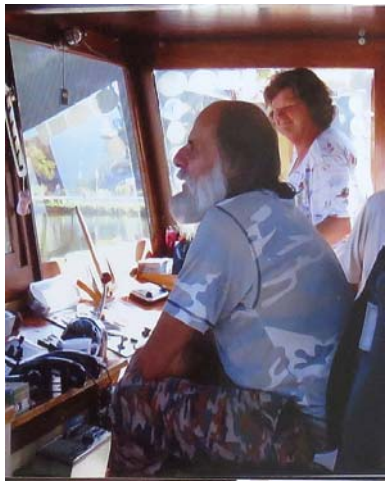


• Tochter **Heidemarie** (*1943), vh 1965 mit Elmar Weides, leben aktuell in Saar- → brücken, ihre Tochter Elisabeth vh Scholz (Kleinblittersdorf) wirkte an der Schrift mit.

• Tochter **Hannelore** (*1939) vh mit Horst Salm, wohnen aktuell in Großblittersdorf, waren Eigner der Schiffe **Mignon** und **Fortuna,** dazu mehr in Kapitel 18.

Michael wurde auch bekannt durch das links abgebildete, oft dargestellte Bild eines Treidelzuges. Der Pferdeführer vorne links im Bild (mit Mütze) ist laut Angaben seiner Tochter Hannelore ihr Vater Michael in Saarbrücken vor der Paul-Marien-Brücke (heute Bismarckbrücke) mit der *Marie-Luise* im Schlepp.
Auf dem Schiff erkennt man Vater Anton am Helmstock. Die Angabe Finowkanal 1885 in Wikipedia stimmt nicht, der Kanal war damals viel schmäler und das Schleppschiff ist eindeutig ein Saarschiff.

• Sohn **Hans Lonsdorfer** (Johann Anton, *1953), im Bild rechts mit Lebenspartnerin **Ute Sparschuh** (*1963), übernahm zuerst die *Caritas* und ließ sie um 1983 in Kehl verschrotten.



Dann fuhr er ein Jahr das Schiff **Gesine** (kein Bild),
← danach übernahm er das Schiff *Bernhard Müller*, das er in **Queen 1** umtaufte,
zuletzt das Motorschiff *Hameln,* das in **Queen 2** umgetauft wurde. Diese ist ein 1955 gebautes Motorschiff, das noch heute unter Hans und Ute auf dem nördlichen Rhein und im Ruhrgebiet fährt. Abmessung 80 x 9,50 Meter, 800 PS Dieselmotor, Ladekapazität ca. 1150 t bei 2,50 Meter Tiefgang. Eignerin des Schiffes ist aktuell Ute Sparschuh, das Schiff ist registriert in Gera, dem Geburtsort von Ute.
Nachfolgende Bilder zeigen die *Queen 2* vor der Loreley und in Vorbeifahrt 2020.

Im Jahr 1945 trafen sich Mitglieder der Familie erstmals nach dem Krieg, im Bild von links nach rechts: Lonsdorfer Magdalena geb. Huffer – unbekannt - Lonsdorfer Anna geb. Scheuer – unbekannt – Lonsdorfer Nikolaus (mit Krawatte) – Lonsdorfer Peter – dahinter verdeckt Lonsdorfer Theodora geb. Achtergat – Lonsdorfer Marianne – Lonsdorfer Johann (teilweise verdeckt) – Lonsdorfer Michael – Lonsdorfer Elisa geb. Scheuer – Josefine Acker (hebt Arm) – Kind mit Schleife: Hannelore Lonsdorfer

Zum Stammbaum der Schifferfamilie Lonsdorfer konnten wir bisher ermitteln:

LONSDORFER Anton, Kirchenstraße 7/9 1840 - 1915 vh 1862 **MAIER** Katharina 1842 - 1907
Das Paar hatte 14 Kinder und begründete drei Stammlinien Lisdorfer Schiffer (01-12, 20-25 und Welsch):

→ **Lonsdorfer Maria** 1871 - 1946 vh 1898 **Welsch** Jacob senior 1867 - 1924
→ Kinder: *Jacob (*1898), Katharina (*1900), Maria (*1903), Adolf (*1905), Victor (*1907)

→ **Lonsdorfer Nikolaus** (01) 1866 - 1937 vh 1896 **Werner** Elisabeth (Wasserbillig) 1875 - 1960
→ Kinder Maria (*1896), Jakob (*1897), Nikolaus (*1899), Lisa (*1900), Adolf (*1901), Joseph (*1903), Bertha (*1904), Peter (*1906), Anna Maria (*1907), Helena (*1916), Alfred (*+1917)

→ **Lonsdorfer Anton** (20) 1874 -1960 vh 1898 **Werner** Maria, (Wasserbillig) 1877 - 1959
→ Kinder: Anna (*1989), Peter (*1900), Nikolaus (*1901), Anton (*1905), Johann (*1906), Michael (*1911), Luise (*1912)

Die Stammeltern Anton & Katharina Lonsdorfer und alle Nachkommen der Schifferfamilien Nikolaus und Anton Lonsdorfer sowie Maria Welsch geb. Lonsdorfer stammen aus dem Haus Lisdorf, Kirchenstraße 7/9.

Bild oben links: Kirchenstraße Lisdorf im Jahr 1912, Häuser Nr. 1,3,5,7 und 9. Trotz anderem Augenschein existiert Haus Nr. 11 damals noch nicht. Haus Nr. 7 ist mit Pfeil markiert.
Bild oben rechts: Kirchenstraße Lisdorf im Jahr 2020, Häuser Nr. 1,3,5,7,9 und 11. Das zweite Haus (Kirchenstraße 3) hinter der weiß gekleideten Frau hatte 1912 nur einen Eingang; es wurde irgendwann aufgeteilt in zwei Häuser mit zwei Eingängen. Das Haus Nummer 7 wurde zu Nummer 9, im Bild das rechte Haus →.

Nach schweren Kriegsschäden durch die Winterkämpfe 1944/1945 vor dem Westwall waren 1945 alle Häuser erheblich beschädigt und mussten wiederhergestellt werden. Dies gilt auch für den Kirchturm und das am Haus vorne rechts erkennbare Schifferkreuz von Konrad Lonsdorfer und Anna Daub.

Ein Blick in ein altes Gebäudeverzeichnis offenbart folgende Eigentumsverhältnisse in der **Kirchenstraße 7 (9):**

1900-Eigentümer	*Katharina* geb. Meyer (+1907) und *Anton Lonsdorfer (+1915)*, Gärtner und Schiffer Eltern der Schiffer *Nikolaus, Anton und Maria* Lonsdorfer
1920-Eigentümer	*Welsch Jacob* senior und Ehefrau *Maria geb.* Lonsdorfer
1939-Eigentümer	*Katharina Maria Schmitt* geb. Welsch (Jacobs erste Tochter) und ihr Ehemann *Johann Aloysius Schmitt* (Bergmann) sowie Jacobs zweite Tochter Maria Welsch, später verheiratet mit *Emil Kleber* (1957) Katharina und Alois zogen 1955 um in Haus Lisdorf, Großstraße 70.
1957-	Emil Kleber wird ¼ Eigentümer, Maria Welsch-Kleber (Mutter von Katarina Novaczyk) zu ¾
19??-	Nach dem Tod von Emil Kleber wird Haus verkauft an Fam. Fuchs, danach nochmals weiterverkauft an Ursula und Heribert Balthasar (+2019).

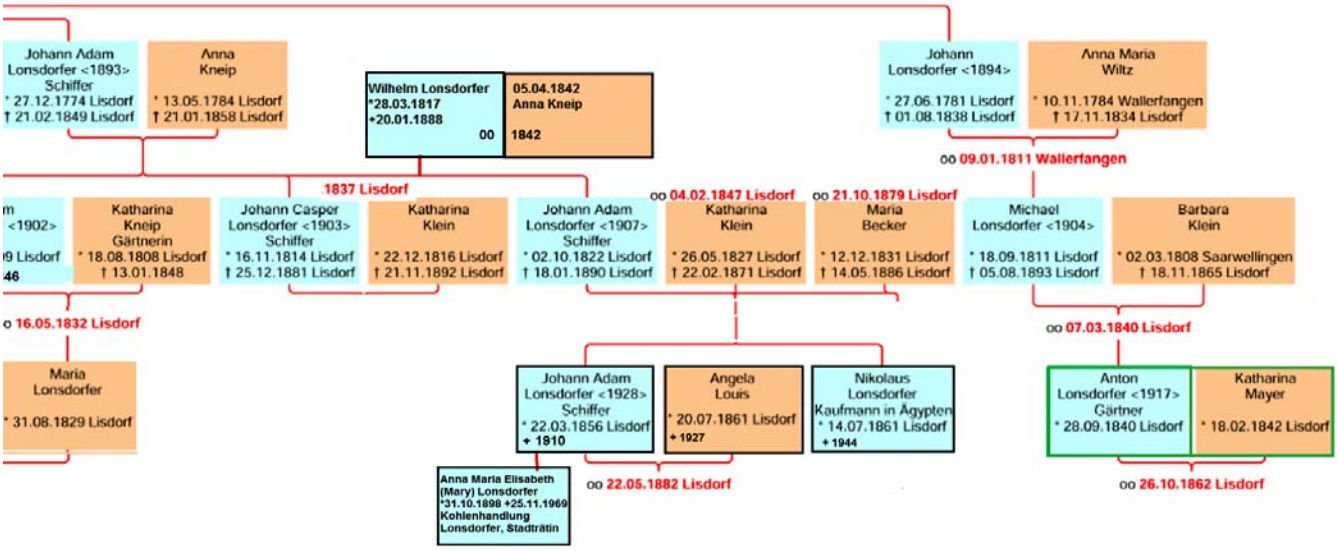
Das Haus diente vielen Mitgliedern der Familie Lonsdorfer zeitweise als Quartier und Postanschrift, unter anderem sind Nikolaus Lonsdorfer senior und sein Sohn Adolf schriftlich bezeugt. In dem Haus wohnten später auch Anna Maria Lonsdorfer (1907-1976) und Ehemann Ludwig Mettlach (1902-1976) und zeitweise deren Tochter Hildegard Mettlach (*1933), die verheiratet war mit Alois Schwickert aus Lisdorf (20 Jahre lang Dirigent des Orchestervereins Lisdorf). An diesem Haus befand sich am Türsturz das rechts abgebildete Schifferwappen, das bereits unter Anton und Katharina dort nachweisbar ist und auf Jacob und Maria Welsch überging. Wappen und Schifferkreuz sind die einzigen erhaltenen Zeugnisse der einstmals blühenden Schifffahrt in Lisdorf.

Im Hause **Kirchenstraße 3** wohnten Franz Barthel und Anna geb. Schmitt; ihr Bruder war *Johann Alois Schmitt*, der Ehemann von *Katharina Maria Schmitt geb. Welsch*, einer Schwester der Welsch-Schiffer. Zeitweise diente das Haus auch Victor Welsch als Quartier.

Zum Haus **Großstraße 70** (später Nr. 68) sind eingetragen als Eigentümer/Miteigentümer:

Vor 1900 Welsch Georg (Landwirt) & Ehefrau Margareta Barthel
1911 → dessen Enkel Welsch Johann Jacob junior (zu dieser Zeit ledig, 1950 vh mit Barbara Luxenburger)
1955 → dessen Enkelin Katharina geb. Welsch und Ehemann Alois Schmitt
? → deren Tochter Theresia vh Follert
→ heute wohnt darin deren Tochter Martina, vh mit Wilhelm Klinz.

Zur Familie der Lonsdorfer-Schiffer gehören in der wilhelminischen Epoche noch weitere bekannte Schiffer, die nicht mehr direkt mit der Schifferfamilie von Anton Lonsdorfer und Katharina Meyer verwandt sind, sich aber dennoch direkt auf ihren gemeinsamen Vorfahren Matthias **Lonsdorfer** und Margaretha **Holdinger** zurückführen lassen.



Es sind dies unter anderem die Schiffer

• **Wilhelm Lonsdorfer (**1817-1888), Landwirt, Schiffer, verheiratet seit 5.4.1842 mit Anna Maria **Schlichtig** (1816-1870), ein Urgroßvater von Rudolf Lonsdorfer (früher Wolffstraße, heute Holzmühler Straße). Das Paar hatte 10 Kinder, sie wohnten in der Wolffstraße in Lisdorf, der Name des Schiffes unbekannt**.**
Er beschickte den Markt in Malstatt und unterhielt dort einen eigenen Pferdestall und einen eigenen Transportwagen. Sein Arbeitstag begann um Mitternacht mit dem Abtransport des Gemüses mit Pferdewagen zur Anlegestelle Saarstraße oder anderem Ankerpunkt an der Saar. Gegen 2 Uhr Abfahrt mit seinem eigenem Treidelschiff und eigenen Pferden nach Malstatt, dort wurde die Fracht ausgeladen und mit Transportwagen zum Markt gebracht. Danach wurden Pferde im Stall vor Ort versorgt, nachmittags erfolgte die Rückfahrt. Er nutze also nicht die „Dillenschass"-Gemüseschiffe. Im Jahr 1945 fanden sich im kriegszerstörten Haus in der Wolffstraße als letzte Zeugen noch Ketten zum Anhängen an ein Schleppschiff.

← **Johann Adam Lonsdorfer (**1856-1910) verheiratet seit 1882 mit Aline **Louis** (1861-1927, andere Quellen nennen als Vornamen Angela), die von der Kapellenmühle in Lisdorf stammte.
Er war Kaufmann, *Schiffbauer* und *Kanalschiffer* und transportierte mit seinen eigenen Schiffen Kohlen nach Frankreich und Belgien. Wo er seine Schiffe baute, ist nicht überliefert.
Im Jahr 1882 eröffnete er in der Provinzialstraße 73-75 einen Baustoff- und Kohlenhandel. Seine Söhne und Enkel blieben der Kohle eng verbunden; in hohen Positionen des Bergbaues leisteten sie hervorragende Arbeit und wurden dafür mehrmals ausgezeichnet.

Noch vor der Jahrhundertwende errichtete er im Betrieb eine Großwaage und ließ einen Eisenbahnanschluss mit Drehscheibe und Hochbahn herstellen. Das Bild rechts zeigt die Einfahrt in das Betriebsgelände von der Provinzialstraße aus in der NS-Zeit, damals hieß die Straße „Adolf-Hitler-Straße".
Im Jahr 1910 riss ihn ein Schlaganfall unerwartet früh mitten aus dem Leben, Seine Witwe Aline führte das Geschäft tatkräftig und wagemutig weiter, die Schifffahrt gab sie jedoch auf. Sie galt nicht nur als kluge, gütige Arbeitgeberin, sondern auch hilfsbereit gegenüber der Allgemeinheit. Sie errichtete in ihrem Hause wahrend des 1. Weltkrieges ein Lazarett auf eigene Kosten.

Nach dem Tod ihres Vaters 1910 und ihrer Mutter 1927 führte Anna Maria Elisabeth (genannt ***Mary***) Lonsdorfer (1898-1969) das elterliche Geschäft gemeinsam mit ihrer älteren Schwester Aline (1883-1949) und ihrem Bruder Eduard (1890-1957); alle waren nicht verheiratet. Nach der Volksschule besuchte sie die Höhere Töchterschule (später Mädchen-Gymnasium, dann Robert-Schumann-Gymnasium) in Saarlouis, danach war sie in der elterlichen Kohlen- und Baustoffhandlung tätig. Ab 1957 war Mary Alleininhaberin der Kohlen- und Baustoffgroßhandlung bis zu ihrem plötzlichen Tod am 25.11.1969.

Joh. Adam Lonsdorfer, Saarlautern 4 (Lisdorf)
Telefon 21 37 Bau- und Brennstoffe Telefon 21 37

Bild: Briefkopf eines original erhaltenen Lieferscheins aus dem Jahr 1941.

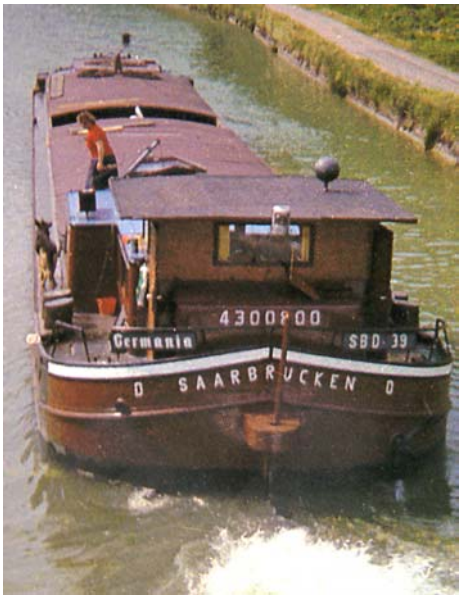
Im Dezember 1944 ging sie mit einigen beherzten Männern den einrückenden amerikanischen Truppen entgegen und konnte dank ihrer guten englischen Sprachkenntnisse eine problemlose Übergabe des Stollens im Rosenthal samt den darin ausharrenden mehr als 1000 Insassen an die amerikanischen Besatzer bewirken. Niemand kam dabei zu Schaden.

Erst 1964, als Mary bereits 66 Jahre war, trat sie aktiv in die Kommunalpolitik ein und gehörte von 1964 bis zu ihrem plötzlich Tod im November 1969 dem Stadtrat an. Dort setzte sie sich besonders für den Bau der Stadtgartenhalle, des Hallenbades und insbesondere für den Bau des städtischen Altenheimes ein. Viele Ihrer Ideen wurden nach Ihrem Tod tatsächlich realisiert. Auch für die Lisdorfer Vereine hatte sie stets ein offenes Ohr und finanzierte großzügig Vorhaben aller Art mit. Im Lisdorfer Bergmannsverein war sie Ehrenmitglied.
Von großer Bedeutung waren ihre Kontakte zum Lisdorfer Heimatkundler Rektor Johann Goergen, dem sie etliches über ihre Familie zu berichten wusste, vermutlich auch über ihre verwandten Schiffer aus der Familie Lonsdorfer. Man darf davon ausgehen, dass sie Nikolaus, Jacob und Klaus Lonsdorfer persönlich kannte.

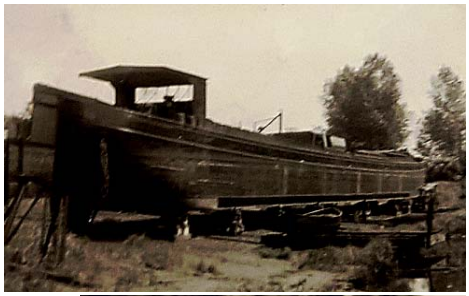
Viele Verwandte aus ihrem familiären Umfeld erreichten in ihrem Leben Bedeutendes:

- Ihr Bruder **Mathias** Leo Wilhelm Lonsdorfer (1886-1954) studierte Bergbau und wurde später Bergwerksdirektor in Oberschlesien, nach dem 2. Weltkrieg Berghauptmann im hessischen Wirtschaftsministerium in Wiesbaden und ab 1950 „oberster Bergmann" an der Saar.
- Ihr Onkel **Josef** Lonsdorfer zog in die Schweiz und gründete die berühmten „Lonstroff-Werke" mit Betriebsstätten in La Chaux-des-Fonds, Genf, Lausanne, Carrouge und Aarau.
- Ihr Onkel **Jakob** Lonsdorfer studierte ebenfalls Bergbau und Sprachen, war Bergwerkdirektor in Südafrika und Niederländisch-Indian und holländischer Bergwerks-Administrator auf Borneo. Dort fiel er einem Mordanschlag zum Opfer. Er war Träger des „Roten Adlerordens".
- Ein Sohn von Jakob Lonsdorfer mit Namen **Jean** war Medizin-Professor an der Universität Straßburg.
- Ein Neffe von Jakob Lonsdorfer, ebenfalls mit dem Namen Jakob, war nach dem Bergbaustudium ab 1910 Direktor der Kali-Gruben im deutschen Elsass. Nach dem 1. Weltkrieg musste er das wieder französisch gewordene Elsass verlassen und wurde Bergwerksdirektor in Österreich.
- Ein Onkel mütterlicherseits mit Namen **Johann Louis** war Universitätsprofessor für assyrische Forschungen.

- Marys Onkel **Nikolaus** (1861-1944) wanderte bereits in früher Jugend nach Ägypten aus und wurde dort deutscher Konsul und Direktor der Orientbank in Kairo, Alexandria und Port Said am Suezkanal. Vor dem 1. Weltkrieg wurde er ebenfalls in Berlin vom deutschen Kaiser mit dem „Roten Adlerorden" ausgezeichnet. Im städtischen Museum Saarlouis hängt noch heute ein Bild des Gönners (rechts), der dem Museum unter anderem einen Mumiensarkophag aus der ägyptischen Spätzeit schenkte, dessen Inhalt von Soldaten im Jahr 1945 gestohlen wurde. Nikolaus starb während des 2. Weltkrieges mit 83 Jahren 1944 in britischer Internierung.



Lebenslauf des Schiffes *Germania* der Familie Lonsdorfer, beispielhaft für das Schicksal vieler Schifferfamilien und ihrer Schiffe.



Stapellauf 1910 auf der Schiffswerft „P. u. A. van Gelder“ in Deest (Holland), Schleppschiff aus Stahl, Abmessungen 38,5 x 5 Meter, Ladekapazität 312 Tonnen bei 2,2 Meter Tiefgang, Bild rechts als Treidelschiff ca. 1955 mit Wohnung in Mitte, →

← als Motorschiff ca. 1980.

Erste Eigner sind die Eheleute *Nikolaus Lonsdorfer* (1866-1937) und *Elisabeth Werner* (1875-1960, Wasserbillig) →, Postanschrift Lisdorf, Kirchenstraße 7.

Dank seiner Abmessungen passte das Schiff in die Standardschleusen des französischen Kanalnetzes und fuhr auf der Saar, anderen deutschen Flüssen und auf dem Kanalnetz in Frankreich und den Benelux-Staaten. Das Schiff hatte ein bewegtes Schicksal und wurde im Laufe seines Lebens mehrfach verändert, blieb jedoch immer bis zum Ende in Familienbesitz (Vater, Sohn, Enkel).

1937 Tod des Nikolaus Lonsdorfer, neuer Eigner Sohn *Jacob* (1897-1946) und → Ehefrau *Theodora* geb. *Achtergat* (*1905 Münster, + 1973 Hilbringen),

1939 Schiff in Frankreich beschlagnahmt, die Eigner wurden interniert,

1940 wieder frei nach der deutschen Besetzung Frankreichs,

1941 Einbau einer neuen Wohnung→ bordeigener Pferdestall entfernt,

1944 Von Wehrmacht beschlagnahmt zum Bau einer Kriegsbrücke über den Rhein im Raum Speyer, die Brücke wurde jedoch nicht gebaut,

1945 versenkt durch die Wehrmacht beim Rückzug über den Rhein mit 12 weiteren Schiffen bei Rheinkilometer 407 (Nähe Schwetzingen/Ketsch),

1945/46 Schiff gehoben, von alliierten Militärbehörden beschlagnahmt, repariert und eingesetzt als Räum- und Bergungsschiff auf Rhein und Nebenflüssen, im Bild → in der Mitte ein Bergungstaucher, rechts Klaus.

1946 Tod des Jakob Lonsdorfer am 6. 5.1946 in Frankreich durch Minenunfall,

1950 Schiff wird betrieben von Jacobs Witwe *Theodora* und ihrem Sohn *Nikolaus* (Rufname Klaus, 1928-2011), der seit seinem 15. Lebensjahr (1943) auf Schiff mitfährt,

1957 Schiff motorisiert mit einem 100-PS-Dieselmotor, durch Motor und Tank Minderung der Lade-Kapazität auf 258 Tonnen.

1961 neuer Eigner wird Jacobs Sohn Klaus, → Mutter Theodora fährt mit bis ca. 1962,

vh 1961 mit *Maria Lorth (*Saarburg, Bild ca. 1995) Das Paar wohnt in Konz.

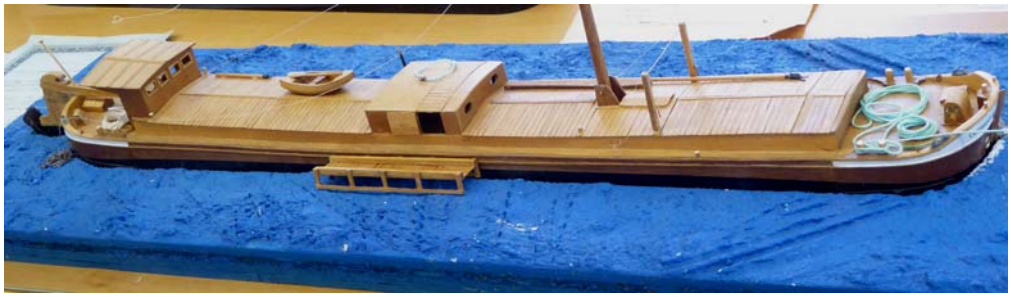
1970 nach einer schweren Havarie im Hafen Straßburg erhält die *Germania* ein neues, modernes Vorschiff. Schiff wurde ungebremst gerammt von einem 750 t-Frachter, dessen Getriebe beim Abbiegen plötzlich versagte.

1974 Aufrüstung durch einen 200-PS-Dieselmotor,

1990 letzte Fahrt des Schiffes nach Würzburg, dann geht es am 31.10.1990 in Konz vor Anker und wird stillgelegt.
Diese letzte Fahrt hat Klaus Lonsdorfer in einem Amateurfilm ausführlich dokumentiert, ebenso das Ende des Schiffes.

Nach 80 Jahren, zwei Weltkriegen und einem bewegten Leben hatte das Schiff ausgedient. Dank vieler Umbauten und Reparaturen war aus dem ehemaligen Treidelschiff ein durchaus modernes Motorschiff geworden, aber wegen seiner geringen Ladekapazität war es nach dem Aufkommen der Großschiffe nicht mehr wettbewerbsfähig.
Im Januar 1991 wurde das Schiff in Konz verschrottet:

Nach 47 Jahren auf der *Germania* gingen Nikolaus und Maria in Rente. →
Von Konz aus übersiedelten sie später in Marias Heimat nach Saarburg.
Nikolaus (Bild links im Jahr 2006) tat viel für die öffentliche Darstellung seines Berufsstandes und wurde unter anderem bekannt durch eine Ausstellung im Roscheider Hof (1995) und im Amüseum Saarburg (2006), dem er eine ausführliche Sammlung von hölzernen Schiffsmodellen hinterließ. Er wurde auch bekannt durch Filmbeiträge des Saarländischen Rundfunks über die Saar und die Schifffahrt und durch eigene Filme.



In einem Holzmodell von Nikolaus im Amüseum Saarburg bleibt uns die *Germania* in ihrer ursprünglichen Form als Treidelschiff erhalten.

Nikolaus starb im Juli 2011, Maria im März 2020; ihr gemeinsamer Weg endete in einem Baumgrab im Friedwald Saarbrücken.

17. Schifferfamilie Lonsdorfer-Hausen

Zur Familie der Lonsdorfers gehört auch die Mit-Autorin dieser Denkschrift, **Irmgard Hausen** geb. **Lonsdorfer**. Sie ist eine Enkelin des Lisdorfer Schiffers Nikolaus Lonsdorfer und eine Tochter dessen Sohnes *Adolf* (*1901 St. Johann, +1977 Datteln/Westfalen).

← Er war seit 1933 verheiratet mit *Julia Pets* **(***1913 Dendermonde-Appels/Belgisch-Flandern nahe Antwerpen, +2004 in Koblenz), der Tochter des Schiffers Petrus Pets aus Antwerpen (Bild rechts) und Ehefrau Rosalia Natalia Romijns. Petrus war Kapitän eines Bugsierschleppers und später selbst Schiffseigner. Fünfzehn Jahre nach Ende des 1. Weltkrieges musste Julia deswegen viel ertragen.

Adolf und Julia hatten drei Kinder:

- **Alfred** geb. 01.07.1934 in Zelzaete (Belgien, Kanal Gent-Terneuzen), +2001,
- **Irmgard** geb. 29.09.1939 in Datteln, 1961 verh. Hausen, lebt aktuell in Koblenz
- **Peter** geb. 21.09.1954 in Dendermonde (Belgisch-Flandern), in Rente 2019

←Bild links Peter, Bild rechts Alfred, in Bildmitte Julia Lonsdorfer geb. Pets, rechts Irmgard Hausen, im Jahr 1989.

Die Eltern fuhren mehrere Schiffe, darunter die ***Askania Nr. 1,*** ein Schiff aus Belgien**.** Der Vater fuhr damit vorwiegend in Frankreich, Belgien und Deutschland. Wie die meisten anderen Binnenschiffe im besetzten Europa wurde auch die *Askania* 1940 in Duisburg-Ruhrort konfisziert. Die Kriegsmarine überführte es nach Norwegen, wo es als Versorgungsschiff fuhr. Das Schiff war bei Kriegsende noch intakt, es wurde in Norwegen beschlagnahmt und als Kriegsbeute nach Belgien überführt, das Schiff war damit für die Familie verloren.

Irmgard berichtet dazu: „Ich verbrachte meine frühe Kindheit in Duisburg-Ruhrort, wo die Mutter einquartiert wurde, nachdem das Schiff beschlagnahmt und Vater Adolf zum Militär eingezogen worden war. Im weiteren Verlauf des Krieges verbrachten wir wegen der häufigen Bombardierungen viel Zeit im Luftschutzbunker. Später, nach Rückkehr des Vaters aus dem Krieg, fuhr die Familie auf etlichen Schiffen zur Aushilfe, bis mein Vater das Schiff ***Ilse*** (Bild rechts) als Schiffsführer übernahm. Auf diesem Schiff fuhren wir bis 1954 hauptsächlich auf dem Rhein mit Bims aus Andernach auf Neckar und Oberrhein.

Von 1947 bis 1954 war ich im Schifferkinderheim „Luisen-Stephanien-Stiftung“ in Mannheim und verbrachte dort die Schulzeit. 1954 übernahmen meine Eltern das Schiff der Schwiegereltern, die **MS Ster** (vorne im Bild links), wo ich mit meinen beiden Brüdern an Bord war bis zum Jahr 1957.

Ich erhielt in Duisburg eine Arbeitsstelle und ging an Land. Doch das Landleben war nicht meins, es zog mich immer wieder zurück zum Wasser, zunächst also wieder zurück auf die *Ster.* Meine Eltern und Brüder fuhren weiter auf der *Ster*, danach noch auf den Schiffen *Ascania Nr. 2* und *Ascania Nr. 3* bis zur Betriebseinstellung.

Ich selbst heiratete im Jahr 1961 den Saarburger Schiffer Erich Hausen, → verließ die *Ster* und kam als Schifferin auf die **Eros** (Bild links), ein 50 x 6,6 Meter großes 500-Tonnen-Motorschiff, das ursprünglich im Jahr 1929 als Schleppschiff *St. Joseph* in Ramsdonkveer (NL) als Kempenaar-Schiff (Schiffe mit speziellen Abmessungen für die Kanäle im niederländisch-belgischen Grenzgebiet) vom Stapel gelaufen war. Das Schiff hatte mein Schwiegervater Friedrich Hausen im Jahr 1957 gekauft und es erhielt den Namen *Eros.* Später übernahm es sein Sohn Erich Hausen als Schiffsführer.

1961 wurde das Schiff in Gendt (bei Lobith nahe Arnheim) auf 58 Meter verlängert und neu motorisiert mit einem Deutz-Schiffsdiesel mit 435 PS, die Ladekapazität stieg auf 580 Tonnen.
Im Bild links der Dieselmotor, im Bild rechts das Hilfsaggregat und Druckluftbehälter (blaue Tanks).

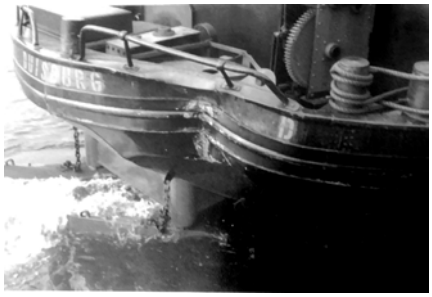
In der Wohnung auf dem Schiff war alles Notwendige vorhanden: Wohnzimmer (Bild links), Schlafkammer, Bad und WC und eine schmale Küche (Bild rechts). Das Essen wurde auf einem Kochherd für Holz oder Kohle zubereitet (man beachte das Kaminrohr am Herd).

Bild in der Mitte: Blick vom Schiff auf Saarburg im Jahr 1988. →

Irmgard Hausen berichtet weiter:
Wir, also mein Erich (Bild links) und ich (Bild rechts unten), wir fuhren für die Reederei *Lehnkering Montan Transport AG* und wir transportierten Kohle von Herne nach Peine.
Zurück fuhren wir mit Stahl, Spundbohlen usw. von Peine oder Salzgitter auf den Main, den Neckar oder nach Holland oder Belgien und von dort mit Kies oder Futtermitteln zurück. Auch befuhren wir die Mosel und später die Großschifffahrtsstraße Saar, über die wir Metallschrott zum Hafen Dillingen/Saarlouis transportierten. Eigentlich haben wir alles transportiert, egal wohin.

Die letzten Jahre transportierten wir fast nur noch Schwerspat (Mineral des Metallsalzes Bariumsulfat) aus der Schwerspatgrube Sachtleben in Dreislar (Westerwald) von Dortmund nach Duisburg-Homberg zur Firma *Sachtleben Chemie GmbH*.

Wir mussten auch erfahren, dass das Schifferleben nicht nur schöne Seiten hat: Mehrmals lagen wir in kalten Wintern im Eis fest (Bild rechts im Winter 1992 in Wanne-Eickel) oder das Schiff erlitt Schäden durch Kollisionen mit anderen Schiffen, die sich bedingt durch die langen Bremswege der Schiffe nicht ganz vermeiden lassen. Wir hatten einen Schaden am Bug auf dem Rhein bei Leverkusen oder im



Jahr 1980 ein verbeultes Heck, nachdem uns ein Frachter hinten aufgefahren war. Die notwendigen Reparaturen auf der Werft bedeuteten einen Verdienstausfall, den niemand ersetzte. Auch haben die Schiffer Respekt vor dem unberechenbaren Wetter, es ist der Schiffer Freund und Feind: Ein Schiff meiner Eltern, die *MS Ster,* sank im Jahr 1962 in einem Sturm auf dem Ijsselmeer in Holland. Eltern und Besatzung konnten gerettet werden, Schiff und die meiste Habe waren jedoch verloren, das Schiff musste verschrottet werden. Ich selbst war zu dieser Zeit bereits auf der *Eros* und erfuhr davon erst hinterher.

1992 war für Erich und mich die Schifffahrt zu Ende. Die *Eros* wurde verkauft und fuhr unter ihrem neuen Besitzer als *MS Steinbeißer* weiter (Bild links). Wir setzten uns in Koblenz zur Ruhe oder, genauer gesagt zur Unruhe und wir kauften ein Haus in Koblenz-Güls.

In dieser Zeit lernte ich auch endlich meinen Cousin Klaus Lonsdorfer und seine Frau Maria geb. Lordt kennen, die ehemaligen Eigner der *MS Germania,* und so kamen wir der Saarschifffahrt näher.

Mein Bruder Alfred blieb ledig und starb 2001.

Mein Bruder Peter fuhr noch weiter zu Schiff mit der *Askania,* zuletzt die dritte dieses Namens in unserer Familie, und ging im Jahr 2019 in Rente. Das Schiff wurde verkauft nach Holland und von dort weiter nach Serbien.

Er heiratete seine langjährige Lebensgefährtin Maria Darian → (*1954) und sie ließen sich in Brake an der Unterweser nieder.

Im September 2004 starb meine Mutter Julia mit 90 Jahren bei mir im Haus in Koblenz am Tag meines 65. Geburtstages, sie war damals bereits seit 25 Jahren Witwe. Ihr folgte im Jahr 2005 mit 76 Jahren mein Ehemann Erich.

Ich blieb bis 2013 noch in unserem Haus in Güls, dann verkaufte ich dieses und bezog eine Eigentumswohnung in Koblenz in der Nähe des Deutschen Ecks.

Meine Schwiegermutter *Anna Julia* geb. *Salm*, eine Tochter des Schiffers Johann Peter Salm (*1864), war ein Abkömmling der bekannten Schifferfamilie Salm aus Saarburg, die bereits in napoleonischer Zeit als Schiffer in Wallerfangen und Saarburg nachweisbar ist. 1964 kam die erste Tochter Anita und 1967 die zweite Tochter Iris zur Welt. Unsere Töchter ergriffen jedoch einen anderen Beruf und so ging leider im Zweig der Schifferfamilie Salm-Hausen-Lonsdorfer eine lange Tradition zu Ende.

Ich grüße herzlichst alle Lisdorfer Leser dieser Schrift in der Heimat meines Großvaters Nikolaus, die ich bedingt durch das Leben auf einem Binnenschiff noch nicht oft kennen lernen konnte: Zusammen mit dem bekannten Heimatkundler *Gernot Karge* und Prof. Dr. *Jean Lonsdorfer*, Professor der Medizin an der Universität Straßburg und *Anton Lonsdorfer* aus München, beide Neffen von *Mary Lonsdorfer*, erforschten wir 1995 unseren Stammbaum, beginnend mit unserem Ahnen Matthias aus dem luxemburgischen Longstroff bis zu meinen Großeltern Nikolaus Lonsdorfer (1866-1937) aus der Lisdorfer Kirchenstraße und seiner Frau Elisabeth geb. Werner (1875-1960) aus Wasserbillig. Auch kam es im Sommer 2020 zu einer ersten kurzen Stippvisite in Lisdorf anlässlich eines Besuches am Baumgrab meiner Verwandten Klaus & Maria Lonsdorfer im Friedwald Saarbrücken“.

Irmgard Hausen

18. Schifferfamilie Lonsdorfer – Salm

Zur Familie der Lonsdorfers gehört auch die Mit-Autorin dieser Schrift ***Hannelore Salm*** geb**.** ***Lonsdorfer****.*
Eltern: **Michael Lonsdorfer** (1911-1982, links als Soldat in Russland) und **Johanna Scheuer** (1912-1993) →.
Das Paar hat drei Kinder: Die Töchter Hannelore und Heidemarie und Sohn Hans.

Tochter **Hannelore** → (*5.8.1939 Malstatt) ist vh seit 1964 mit ***Horst Salm*** **(***1941, Sohn von Willi Salm aus Saarburg, später Gersweiler), wohnhaft zur Zeit in Grosbliederstroff.

• Schwester **Heidemarie** (*1943), vh 1961 mit Elmar Weides (*1939), lebt aktuell in Saarbrücken, fährt nicht zu Schiff. Ihre Tochter Elisabeth vh Scholz steuerte etliche Bilder bei.
• Bruder **Hans** (eigentlich Johann Anton, *1953) und Lebensgefährtin **Sparschuh** Ute (*1963) fahren noch in Nordwestdeutschland mit dem Schiff *Queen 2.*

Bild rechts: Michael Lonsdorfer im Jahr 1966 mit Enkelin Elisabeth Weides vh Scholz und Enkel Horst Michael Salm auf dem Arm, dahinter stehend Johanna, rechts daneben Heidemarie vh Weides und Hannelore vh Salm. Bild stammt aus dem Jahr 1966.

Von der Schifferin *Hannelore Lonsdorfer* liegt uns ein Bericht vor über ihr mehr als ein halbes Jahrhundert währendes Leben (1953-2009) auf Binnenschiffen, den wir nun wiedergeben.

Ihre Kindheit verbrachte sie (links im Bild mit Mutter Johanna 1940) bis zum August 1940 in der Evakuierung in Thüringen. Nach der Rückkehr gingen Johanna und ihre Tochter Hannelore zu ihren Großeltern Johann und Josefine Scheuer auf die *MS Aetna*. Bis nach der Geburt der Schwester Heidemarie 1943 verblieben sie auf dem Schiff, danach gingen sie an Land, da wegen der zunehmenden Luftangriffe der Aufenthalt auf Schiffen immer gefährlicher wurde. Im Jahr 1944 folgte die zweite Evakuierung in den Raum Kassel, 1945 die Rückkehr. Auch Vater Michael wurde bereits 1945 aus russischer Gefangenschaft entlassen. Die Familie wagte nach dem Krieg einen Neuanfang mit den Holz-Schleppschiffen **Lioba** und **Hansi** und zuletzt mit dem Schiff **Caritas,** bis Michael und Johanna in Rente gingen.
Ihre Schulzeit verbrachte Hannelore zusammen mit vielen anderen Schifferkindern aus der Verwandtschaft in St. Arnual. Sie waren untergebracht bei den Großeltern Nikolaus und Josefine Scheuer und nicht in einem Kinderheim. Nach der Schulentlassung 1953 ging sie auf das Schiff ihrer Eltern, damals die *Hansi,* und lernte dort die ersten Grundzüge des Schifferhandwerks. Später um 1956 erwarben die Eltern das Schiff *Caritas,* das vorher bereits den Schiffern Karl Momper und Friedrich Lück gehört hatte. Sie fuhr noch mit ihren Eltern auf der Caritas, zeitweise noch mit Cousine Wilma Scheuer. Im Jahr 1959 ging sie wieder an Land zu den Großeltern.

Im Jahr 1964 heiratete sie den Schiffer *Horst Salm* aus Saarburg, Sohn der Schiffer Wilhelm Salm und Sophie Meiers (Schiff *Vinzenzia)*, Spross einer bekannten Schifferdynastie an der unter Saar, und ging als Schifferin auf das Schiff *Mignon*. Ihre Schwägerin Vinzenzia fuhr nicht zu Schiff, aber Schwägerin Waltraud und ihre Schwager Willi und Damian. Hannelore (im Bild rechts im Steuerstand der *Mignon*) erwarb insgesamt sechs Schiffspatente für Holland und Belgien, Frankreich, Deutschland, Mittellandkanal, Mosel und Grand Canal d'Alsace, abgeschlossen alles durch einen Erste-Hilfe-Lehrgang und die Funkprüfung in Frankreich. Damit war zur Führung von Motorschiffen

unbeschränkt berechtigt und sie steuerte auch Schiffe. Im Anhang sind zwei ihrer Schifferpatente abgebildet und auch ein Auszug aus dem Schifferdienstbuch. Im Jahr 1966 wurde Sohn Horst Michael geboren; er besuchte die Schifferschule und fuhr noch zwei Jahre auf der *Mignon* mit, nach der Wehrdienstzeit orientierte er sich jedoch anders und ging zu den Stadtwerken Saarbrücken.

Hannelore und Horst fuhren zuerst die **Mignon →,**
die 1924 auf der Werft der Gebrüder Saar in Rockershausen für die Schifferfamilie Werner aus Saarburg gebaut worden war. Später kaufte Horsts Vater Willi das Schleppschiff. Im Jahr 1964, nach der Eheschließung, gingen die Eltern an Land und Horst und Hannelore übernahmen das Schiff. Im ersten Halbjahr 1965, direkt nach der *Alda* unter ihrem damaligen Eigner Hans Schramm, wurde das Schiff auf der Werft Leffer in Luisenthal mit einem Kostenaufwand von 40.000 DM modernisiert und motorisiert mit einem Henschel-Dieselmotor mit 230 PS und Vierflügel-Propeller. Zusätzlich wurde der Laderaum um 30 cm erhöht. Mit den Abmessungen 39 x 5 Meter stieg die Transportkapazität auf 250 Tonnen bei 1,80 Metern Abladetiefe, 325 Tonnen bei 2,20 Metern.

Später erhielt die *Mingon* noch eine neue Schiffswohnung hinter dem Laderaum, „Roof“ genannt. Bei neun Metern Länge war die Wohnung 45 qm groß, hatte zwei Schlafräume, ein Wohnzimmer, Küche und Bad mit WC und auf jeder Seite drei Fenster.
← Blick ins Wohnzimmer der *Mignon*, ca. 1978. →

← Sohn **Horst Michael** Salm, daneben Schulfreund Patrick Buch auf der *Mignon*. Im Jahr 2000 wurde die *Mignon* nach Straßburg verkauft, wo sie heute als Wohnschiff am Rheinufer vor der Antwerpener Brücke liegt.

Horst und Hannelore, damals fast 60 Jahre alt, erwarben kein neues Schiff mehr, sondern fuhren in von 2000 bis 2009 als Setzschiffer die

← Fortuna →.

Im Bild rechts auf dem Gangbord der daneben liegenden *Queen 2* geht Nichte Elisabeth Weides.
Die **Fortuna** gehörte vorher Nikolaus Scheuer (1915-1978) bis zu seinem Tode und wurde dann verkauft an die Werft Wirotius in Hanweiler. Im Jahr 2009 gingen Horst und Hannelore in Rente, Hannelore war zu diesem Zeitpunkt 70 Jahr alt.
Wie für viele andere Schiffer hatte auch für sie das Schifferleben nicht nur schöne Seiten, das unberechenbare Wetter, Pech oder Unglück setzen den Schiffern bisweilen erheblich zu:

← Strenger Frost hielt die *Mignon* mehrmals im Eis fest und sorgte für unerwünschte Liegezeiten. Eine Kollision in Paris 1965/66 brachte einen langen Aufenthalt auf der Werft und Verdienstausfall →

An der gefährlichen Stelle in Paris kam nicht nur die *Mignon* zu Schaden. Heute ist diese Stelle entschärft durch eine Verkehrsregelung und auch dank Bordfunk.

← Bruder Hans musste mit der *Caritas* durch die *Mignon* freigeschleppt und zur Werft in Vitry-le-François gezogen werden, nachdem er auf der Marne auf Grund gelaufen war. All diese Dinge kosten Zeit und Geld und bedeuten Verdienstausfall, den niemand ersetzt.

Zu den schönen Dingen des Schifferlebens gehört ein Besuch in der Heimat, was leider nicht sehr häufig vorkommt, denn Transportaufträge gehen vor:

Bild: Besuch der Schwester Heidemarie (mit Fahrrad) auf der *Mignon* am Saarbrücker Saarufer vor der Kongresshalle, im Ruderhaus sitzend Hannelore und auf dem Schiff in Hocke Horst Salm. Links neben ihm ist zwischen den roten Klammern **(x)** das rote Positionslicht auf Backbord zu erkennen (Foto von Elmar Weides, dessen Fahrrad rechts vor Heidemarie steht).

An die Zeit der Treidelschiffe erinnert das obige Gemälde: Es zeigt Michael Lonsdorfer als Halfen (Pferdeführer) mit zwei Pferden und Treidelschiff vor der Alten Brücke am Saarbrücker Schloss. Maler und Datierung sind bisher nicht bekannt, Bild im Eigentum von Hannelore Salm.

19. Schifferfamilie Momper

Momper Ludwig *senior* (1868-1953) war 1. Eigner der **Elisabeth,** im Bild rechts das linke Schiff, das rechte Schiff ist die *Churbelin.* Beide Schiffe lagen im Winter 1962/63, einem strengen Winter mit der längsten zusammenhängenden Frostperiode seit 1740, monatelang an der Anlegestelle Grosbliederstroff fest (hier ist die Saar örtlich aufgetaut wegen des nahen Kraftwerkes).
Die *Elisabeth* war ein Treidelschiff und wurde ebenso wie die *Churbelin* nie motorisiert. Im Jahr 1939 wurde sie im Obergraben der Schleuse Völklingen gesprengt. Beide Schiffe wurden um 1972/1974 abgewrackt.

→ Dessen Sohn

Momper Peter (1898-1974) vh mit **Christina Madert** (1897-1990). Christina war die Tante von Christa Madert (verheiratete Hafner) und die Schwester von Willi Madert.

Er und sein Sohn Ludwig fuhren die **MS Theresia** (Bild oben vor der Loreley).
Sie übernahmen 1953 die *Elisabeth* und fuhren diese bis 1974 (Bild oben rechts, linkes Schiff), danach waren sie die ersten Eigner des Schiffes **Ora**.

→ Dessen Sohn

Momper Ludwig *junior* (*1933) vh 1961 mit **Liselotte Salm** (*1935), Tochter des Schifferpaares Franz Salm & Katharina Reinert (Schiff *Churbelin*) aus Saarburg, 4 Kinder.
Sie übernahmen zuerst die *Elisabeth* vom Großvater Ludwig, dann vom Vater die ***Ora*** →
Das Paar wohnte anfangs in Hilbringen und zog später nach Saarbrücken, wo sie bis heute wohnen.
Bild rechts: die *Ora* im Jahr 1973 an der Werft in Niderviller. Auf dem Schiff Ludwig Momper und sein jüngster Sohn Frank. Die Werft existiert nicht mehr.
Das Schiff hatte ein bewegtes Schicksal:
1939 lag Schiff schwimmfähig im Hafen Saarbrücken fest,
1940 konfisziert für Op. Seelöwe, beschädigt,
1940 auf der Werft Berninghaus im Köln repariert,
von Ludwig Momper 1983 stillgelegt und verschrottet.

Ludwig absolvierte in den Jahren 1946-1949 zuerst eine Schreinerlehre und ging nach Abschluss der Lehre auf das Schiff *Elisabeth* seines Großvaters Ludwig. Das Schiff stand 1949 wieder zur Verfügung, nachdem es die ganze Kriegszeit von 1940 bis 1945 beschlagnahmt war und danach genutzt wurde als Behelfs-Schiffsanleger und Brückenstütze. Mit der *Elisabeth* transportierten sie Getreide, Kohlen sowie Eisen-Halbzeuge im Ruhrgebiet und im Raum Hannover, sehr häufig auf dem Mittellandkanal. Im Jahr 1953 starb Großvater Ludwig und dessen Sohn Peter (also Ludwigs Vater) übernahm die *Elisabeth* und war deren Eigner bis zum Jahr 1964.

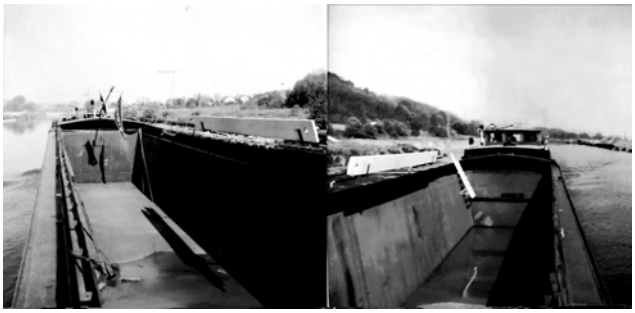
Im Jahr 1961 heiratete Ludwig *Lieselotte Salm* aus Saarburg (Bild rechts mit zwei Kindern vor der *Ora*), selbst Inhaberin aller notwendigen Schiffsführerpatente und Vater Peter ging an Land.
Die *Elisabeth* fuhren sie bis 1964, dann übernahm Ludwig in einem mit den Geschwistern abgestimmten notariellen Kaufvertrag von seinem Vater Peter das Schiff *Ora*, mit dem sie in ganz Mitteleuropa Kohlen, Erze, Halbzeuge und Getreide transportierten. Auch halfen sie mit der *Ora* beim Saarausbau zur Großschifffahrtstraße, wo das Schiff Aushubmassen transportierte.

Im Jahr 1983 gaben sie die Schifffahrt auf und ließen die *Ora* verschrotten. Ihre vier Kinder hätten für die Schulzeit fremd untergebracht werden müssen. In Zeiten zunehmender Konkurrenz durch Lkw und (damals) billiges Benzin war das bei vier Kindern trotz staatlichen Zuschüssen finanziell nicht zu stemmen.

Danach arbeitete Ludwig, der ja das Schreinerhandwerk einmal erlernt hatte, bis zur Rente in einer Schreinerei und lebt noch heute mit Frau Liselotte in Saarbrücken, im Bild rechts im Jahr 2020 mit dem Original-Steuerrad und der Schiffsglocke der *Ora* →

Das Bild links zeigt Ludwig Momper bei einer Art „Vergnügungsfahrt“ im Steuerstand der *Imperator* (Bild darunter), die früher der Familie Reinert aus Saarburg gehörte, zur Zeit der

Entstehung des Bildes jedoch seinem Schwager Nikolaus Münster, dem ältesten Sohn des Schiffers Jacob Münster. Nikolaus war verheiratet mit Ludwigs Schwester Elisabeth, fuhr das Schiff *Meggy* und verstarb früh mit 65 Jahren im Jahr 1998. Seine Schwester Elisabeth lebt heute 86-jährig im Seniorenheim.



Nied (Eigner Franz Schuh), *Formosa* (Eigner Peter Duhr) und *Heinrich* (Eigner Klaus Kiefer*)* Aushubmassen aus der Saar zur Verladestelle zwischen Lisdorf-Obstgarten und Wadgassen, wo sie mit einem Bagger auf LKW umgeladen und dann über die damalige Behelfsbrücke zum Lisdorfer Berg verfrachtet wurden. Bild rechts zeigt die *Ora* beim Umladen des Aushubs mittels Bagger. Im Hintergrund des Saarlaufes ist die Bergehalde Ensdorf zu erkennen.

Die *Ora* bekamen wir Lisdorfer noch beim Ausbau der Saar zur Großschifffahrtsstraße zu sehen: Der Laderaum wurde mit Stahlbech ausgekleidet (Bild links), dann transportierte die *Ora* gemeinsam mit den Schiffen

Nicht direkt verwandt mit Momper Peter und Ludwig

(2) → Momper Matthias Eigner der **Elise**
1939 in Liste unter Johann Sander,
Schiff 1945 unter Sequester später Eigner der **Maria**
Eigner der **Korum**

(2) → Bruder **Momper Josef**
Verheiratet mit? , wohnten in Fraulautern
Er ertrank zusammen mit einem Sohn bei Verdun in der Maas,
Ein weiterer Sohn starb bei einem Motorradunfall,
der dritte Sohn war
→ **Momper Willi,** verheiratet mit einer Tochter seines Onkels Matthias, war auch Eigner der **Korum**
also mit einer Cousine. Transportschiff 320 Tonnen, 1939 unter Sequester
Willi verkaufte später die *Korum* an den Schiffer Alwin Trenz aus Quierschied, der sie noch bis etwa 1978 fuhr unter dem neuen Namen **Jepiwiha** (eine verkürzte Zusammensetzung mehrerer Namensteile).
Danach übernahm er von seinem Schwiegervater Matthias Momper (also seinem Onkel) das Schiff **Maria.**
1939 bei Kriegsbeginn lag das Schiff unbeschädigt an der Anlegestelle der Völklinger Hütte,
wurde dann konfisziert, war 1967 noch in Bestandsliste des Schifferverbandes unter Willis Neffen Hans.

(2) → Bruder **Momper Fritz** vh mit *Anna Welsch* aus Oberbillig
Sein Sohn
Momper Johann (Hans) fuhr das Schiff **Erna**→
Schiff 1967 noch in Bestandsliste, ebenso ist er dort auch noch geführt als Eigner der *Maria* (ursprünglich sein Onkel).
War vh mit Elisabeth Metzdorf (Oberbillig).
Bild zeigt die *Erna* bei der Einfahrt in die ehemalige Schleuse Saarbrücken, die beim Ausbau der Saar einschließlich des dazugehörigen Nadelwehrs abgebaut wurde (heute Gelände des Bürgerparks Saarbrücken).

→ Dessen Bruder **Otto** (*1933) fuhr das Schiff **Iris**
→ Deren Schwester **Elisabeth** war vh mit Charles Staedelin aus Kembs (Oberelsass), sie fuhren das Schiff **In Nomine Dei**
→ Deren Schwester **Josefa** war vh mit Werner Josef,
sie fuhren das Schiff **Möwe (**heute Wohnschiff in Saarbrücken**)** →

---

(3) Momper Franz blieb unverheiratet und fuhr das Schiff **Bonita**
(4) Momper Ludwig blieb unverheiratet und fuhr das Schiff **Ludowika**

(5) Momper Karl (nicht direkt verwandt mit den anderen Familien Momper) war *1. Eigner* des Schiffes **Caritas,** war vh mit *Anna Krons* und wohnte in Fraulautern, zog später um nach Gersweiler.
Sohn Klaus fiel 1944 in Russland als Soldat, Tochter Irene war vh mit *Friedrich Lück.* Die *Caritas* wurde weitergegeben an den

2. Eigner Schwiegersohn Friedrich
3. Eigner Michael Lonsdorfer 1956
(Sohn von Anton Lonsdorfer)
4. Eigner dessen Sohn Hans Lonsdorfer.

1939 Schiff lag schwimmfähig im Hafen Saarbrücken fest,
1940 konfisziert für Op. Seelöwe.
1945 vorübergehend beschlagnahmt in der Schweiz
1945/46 Hebekran daraufgesetzt, → im Einsatz als Bergungsschiff

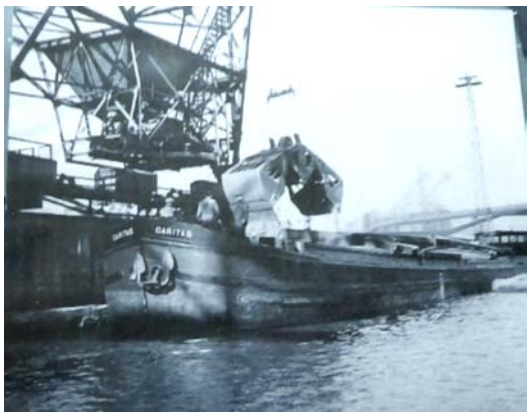
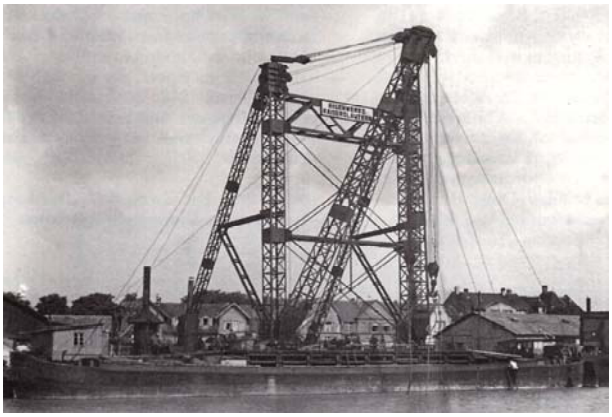
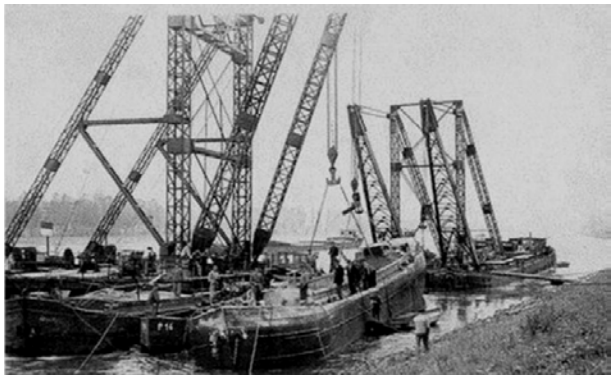


Bild oben: Ehefrau Anna, Tochter Irene, ↑ Karl Momper

1967 noch in Bestandsliste unter Hans Lonsdorfer,
1978 *Caritas* verschrottet



← Die *Caritas* mit aufgesetztem Hebegerät und dahinter die **Diana** der Schiffswerft Gebrüder Schäfer (Rockershausen). Beide Schiffe waren zur Erhöhung der Traglast zu einer Einheit verkoppelt. Diese Einheit war im Einsatz bei der Bergung der *Libelle* und der *Amelie* vor Altlußheim ↓



Bei Bedarf wurde zusätzlich noch die Bergungseinheit **Seibert II** angefordert. Diese bestand aus den Schiffen **Viator** (Eigner Matthias Clemens) und **Adolphine** (Eigner Nikolaus Etges, Saarbrücken). Auf der *Adolphine* war nach dem Krieg Peter Primm (Vater von Herbert Primm) als Schiffsführer beschäftigt, bis er 1951 das Steuer der *Ideal* (Eigner Rosa Sander) übernahm. Unter anderem wurden auch die Schiffe *Pelikan* (Duhr), *Fiat* (Scheuer), *Nova* (Duhr), *Ria* (Reinert-Lordt), *Anna-Gertrude* (Reinert), *Dago* (Weiten) und *Germania* (Lonsdorfer) für solche Einsätze hergerichtet. Die Laderäume wurden ausgebaut als Materiallager oder Quartier für Bergungsmannschaften und Taucher. Die Taucher waren meist ehemalige Taucher der Kriegsmarine, die für diese wichtigen Einsätze vorzeitig von Briten und Amerikanern aus der Kriegsgefangenschaft entlassen wurden.
Die *Diana* ist ein bauartgleiches Schwesterschiff der *Continent/Rena* und fährt noch heute in Frankreich unter dem Namen *St. Laurent.*
Die Schiffswerft der Gebrüder Saar hatte nie eigene Schiffe in Fahrt.
Die Schiffswerft Schäfer hatte mehrere eigene Schiffe in Fahrt, darunter waren die Schiffe

Margaretha fuhr von Oberrhein bis Neckar, später auf 50 Meter verlängert, dadurch Erhöhung der Ladekapazität um 100 Tonnen. Inzwischen verschrottet.

S.-F. II , III ***II*** *fährt noch in Frankreich als „Mosig“*

----------Fam. Scheuer, Dohr ----------

← **MS Fiat,** Eigner **Scheuer Theodor** (*1907)→ (+1979), vh mit **Nicolay Susanna** (1909-1972).

← Ihre Tochter **Wilma** war vh *Ernst Dohr*, Eigner der Schiffe **EJA I und EJA II.**

deren 1. Sohn

Patrick Dohr fuhr bis 2020 mit der

←MS EJA III →

im Dauerauftrag Schrott vom Hafen Dillingen/Saarlouis zur Saarstahl AG Völklingen. Schiff wurde verkauft und ersetzt durch die *Portofino,* (85 x 9 Meter, 1390 t).

und **River Lady** (1928) Standort 2020 → Schleuse Rehlingen Oberwasser

Ihr 2. Sohn **Theo Dohr**→ ist Eigner der Passagierschiffe

← **Queen Wilma** (Stapellauf 1936), Standort Schiffsanleger Saarlouis,

20. Schifferfamilie Primm

Über sein Leben als Partikulierschiffer, so die offizielle Bezeichnung für selbstständige und selbstfahrende Eigentümer von Binnenschiffen, berichtete Herbert Primm, der letzte Schiffer aus der Familie, im Jahr 2014 in einem Vortrag beim Kolpingverein St. Wendel. Diesen Vortrag über das Leben und Familienleben an Bord eines Binnenschiffes geben wir hier nun illustriert wieder:

Als ich 1952 aus der Schule kam, ging ich gleich an Bord zu meinen Eltern, die damals auf dem Schiff **Ideal** fuhren. Ich erlernte den Schifferberuf bei meinem Vater Peter von der Pike auf (Bild links).

1958 kauften meine Eltern ein gebrauchtes Treidelschiff, das in sehr gutem Zustand war, die frühere **Continent** (Stapellauf 1926). Das Schiff hatte bereits ein bewegtes Leben hinter sich: Erster Eigner war Johann Fontaine (Fraulautern), es ging später über an dessen Sohn Josef Fontaine und dann an dessen Witwe Angelika Fontaine. In Jahr 1939 bei Kriegsbeginn lag das Schiff beschädigt im Hafen Saarbrücken auf Grund, wo viele Schiffe von der Wehrmacht auf höchsten Befehl versenkt worden waren, völlig sinnlos, wie sich schnell herausstellte.

Bis 1948 war es wieder repariert und ging zu dieser Zeit bereits auf Fahrt unter dem neuen Namen **Rena:** Bild oben rechts in Roeselare (belgisch Flandern), rechts bei Valenciennes in Nordfrankreich. Die Rena war ein verhältnismäßig modernes Schleppschiff, also noch ohne eigenen Motor. 1962 ließen wir den ersten Motor einbauen. Zugleich wurde eine neue Wohnung eingebaut, die größer und auch moderner war. Sie umfasste zwei kleine Schlafräume, eine Wohnküche, und das Steuerhaus gehörte auch dazu, als Diele sozusagen. Die Toilette war draußen, neben dem Steuerhaus. Auf dem Vorschiff war noch ein kleines Gästezimmer, Trinkwassertanks wurden ebenfalls eingebaut. Das alles kostete uns etwa 60.000 DM.

1967 haben wir geheiratet. Meine Frau Brunhilde geb. Weiten stammte auch aus einer alten Schifferfamilie aus Merzig. Wir übernahmen das Schiff von meinen Eltern, diese gingen nach unserer Hochzeit an Land. Unsere *Rena*, wie das Schiff hieß, war inzwischen so gut ausgerüstet und modernisiert, dass wir international fahren konnten und so gut wie alle Arten von Ladegütern befördern konnten.

Meine Frau war nun das zweite Besatzungsmitglied. Sie musste sich zusätzlich um Küche und Haushalt kümmern, neben den anfallenden Tätigkeiten auf dem Schiff. Wenn wir auf französischen Kanälen unterwegs waren, hatte sie die meiste Arbeit. Es gab viele Strecken mit ziemlich kurzen Abschnitten zwischen den einzelnen Schleusen.

In den Schleusen war ein Minimum an Platz und man musste das Schiff hinten und vorne mit einem stabilen Seil festmachen (Bild rechts: im großen Schiffshebewerk in Strepy in Belgien). Meine Frau musste während der Schleusen-Ein- und Ausfahrt den Motor bedienen und das Schiffsruder quer an das Schiffsheck drehen, denn sonst hätte man die Schleusentore nicht schließen können. Mein Platz war während des Schleusenvorganges auf dem Vorschiff. Ich stieg auch hoch auf die Schleuse und bediente ein Schleusentor, während der Schleusenwärter das mit dem anderen tat. Dadurch ging es schneller voran, denn unsere Transporte wollten wir ja schnellstmöglich abliefern. Neben dem Schleusen war so auch immer ein Schwätzchen mit den Schleusenwärtern möglich. Auf manchen Strecken, die wir regelmäßig befuhren, kannte man die Leute schon. Auch verkauften viele Schleusenwärter Produkte aus den Gärten, die zu den Schleusenanwesen gehörten. So hatten wir oft frisches Gemüse, Obst, Eier usw. Der Einkauf war auch so eine Sache, der mit einer gewissen Planung verbunden war. Es gab an einzelnen Schleusen Geschäfte, besonders die Bäckereien waren wichtig.

Oftmals hieß es, an einer Schleuse das Fahrrad satteln und zum nächsten Dorf fahren, um einzukaufen, und dann dem Schiff zur nächsten Schleuse nachfahren, der Sport kam so auch nicht zu kurz. Nach und nach wurden die Schleusen auf elektrischen Betrieb umgestellt, später sogar automatisiert. Durch die letzteren Maßnahmen war kein Personal mehr auf den meisten Schleusen, was sehr bedauerlich war. Manchmal sah man tagelang keinen Menschen und so blieb das Zwischenmenschliche auf der Strecke.

Die Höhe der Brücken war in den Kanälen so gering, dass ein leeres Schiff ohne Ladung nicht mit stehendem Steuerhaus passieren konnte. Es musste alles abgebaut und flachgelegt werden. Diese Leerfahrten waren immer dann notwendig, wenn man zum Ort der nächsten Ladung fuhr. Das hieß dann oftmals, mehrere Tage unter freiem Himmel bei Wind und Wetter zu stehen. Dies konnte besonders im Winter sehr unangenehm sein. Etwas Warmes zu essen gab es erst abends bei solchen Leerfahrten. Über Tag war weder Zeit zum Kochen noch zu sonst irgendwelcher Hausarbeit.

Schlimm war es, wenn starker Wind ging (Beispiel Bild rechts auf dem Ijsselmeer in Holland). Die Einfahrt in die sehr knappen Schleusen erforderte dann unser ganzes berufliches Können. Das Schiff lag ohne Ladung sehr hoch aus dem Wasser und bot dadurch dem Wind eine große Angriffsfläche.

Wir waren aber eine sehr gut eingespielte Mannschaft, und es klappte sehr gut. Dazu war im Vorschiff ein ausfahrbares Ruder eingebaut, das dann von mir bedient wurde. Vor dem Ein- und Ausladen der Güter musste der Laderaum geöffnet oder wieder geschlossen werden. Jedes dieser 35 Lukenbleche wog 50 kg. Jeder hatte somit auf seiner Seite 25 kg zu tragen, dies ging in die Arme und ins Kreuz!

Auf den deutschen, belgischen und niederländischen Wasserstraßen gab es dieses Problem nicht. Die Brücken bildeten im Allgemeinen dort kein Hindernis (Bild oben: Die *Rena* auf der Seine in Paris vor der Kathedrale Notre Dame).

Es gab natürlich auch Wasserstraßen, die wir befuhren, auf denen es nicht so knapp und eng herging. Die großen französischen Flüsse und Kanäle verfügten zum Teil über viel größere Schleusen, und die Brücken waren auch hoch genug, um mit stehendem Steuerhaus leer durch zu kommen.

Unsere Kinder kamen 1968 und 1969 in Saarbrücken zur Welt. Wir konnten es so einrichten, dass wir für die Geburten rechtzeitig mit unserem Schiff in der Heimat waren.

Die ersten zwei-drei Jahre waren für uns beide eine stramme Zeit, mit kurzen Nächten und langen Tagen. Der Betrieb musste ja weiterlaufen, sonst gab es keinen Verdienst. Jeden Tag fiel eine Menge Wäsche an, Kinder und Haushalt zu versorgen, das hieß, die Finger rundgehen zu lassen.

Der Druck ließ umso mehr nach, je größer die Kinder wurden. Überhaupt waren die ersten sechs beziehungsweise sieben Jahr mit ihnen die schönsten für uns. Sie waren ständig mit uns zusammen und immer voll in unseren Alltag integriert. In unserem Steuerhaus war ein Laufställchen fest installiert und zwar so, dass wir die Kinder von außen sahen und sie alles an Bord und Umgebung beobachten konnten. Ansonsten war eines der beiden Kinder immer oben beim Papa, wenn wir auf Fahrt waren. Was auch immer für sie schön war: Wenn ich in den Schleusen nach vorne musste, um das Schiff festzumachen, dann nahm ich immer eines der beiden mit. Die Reihenfolge musste eingehalten werden. Während des Schleusenvorgangs durften sie sich nur auf dem Dach der vorderen Wohnung aufhalten, alles andere wäre viel zu gefährlich gewesen. Wenn wir still lagen, konnten sie auch immer an Land spielen, natürlich immer in Sichtweite. In den langen Wintermonaten war die tägliche Fahrzeit in den französischen Kanälen nicht so lang wie in den Sommermonaten. So gab es abends mehr Zeit, um vorzulesen und auch um Märchenschallplatten zu hören, was dann, wie üblich bei Kindern, am anderen Tag nachgespielt wurde. Fernsehen schafften wir uns erst lange nach ihrer Einschulung an.

Weil Konzert- und Theaterbesuche berufsbedingt zu kurz kamen, holten wir uns diese Dinge über einen Buchclub nach Hause, in Form von Schallplatten und Büchern. Der Buchnachschub stockt bis heute nicht. Als die Kinder nacheinander eingeschult wurden, war die schöne Zeit mit ihnen für uns leider vorbei. Meine Eltern nahmen sie zu sich nach Gersweiler. Sie hatten genügend Platz in ihrem Haus. Sie verbrachten die ganze Schulzeit dort und wurden so zu richtigen Landratten. Andere Schiffer, die keine Eltern an Land hatten, mussten ihre Kinder für die Schulzeit in ein Internat geben. Mit dem Beginn der Schulzeit hatten wir nur noch Ferienkinder. Oft waren sehr lange und weite Bahnfahrten erforderlich, damit sie in den Ferien zu uns kommen konnten. Das spielte sich meistens so ab, dass der Papa, auch mal die Mama, sie holen ging, während der Papa sie aber immer wieder zurückbringen durfte nach Ende der Ferien.

Wir kamen schon zu dieser Zeit immer seltener nach Saarbrücken, denn die Kohleverladung ging immer mehr zurück. Wir fuhren nach und nach europaweit, sehr oft auf dem Rhein, mehrmals zu Berg bis zur Endstation Rheinfelden-Kaiseraugst vor Basel, auf Mosel, Main, Neckar und den deutschen Kanälen, wie Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal usw.

Alle Wasserstraßen Frankreichs, der Niederlande und Belgiens kamen hinzu (Bild links die *Rena* vor der Einfahrt in den Kanaltunnel bei Révin am *Canal De La Meuse* nahe Charleville-Mézières, im Bild rechts 1990 auf dem *Langres-Marne-Saône-Kanal).*

Wir erwarben auch die erforderlichen Papiere, die für diesen internationalen Betrieb erforderlich sind. Zuerst erwarben wir beide das so genannte „Motorschifferpatent“ das man bei uns auf der Saar und in Frankreich benötigte. Dazu musste man eine theoretische und praktische Prüfung ablegen. Um überhaupt zur Prüfung zugelassen zu werden, musste man eine mehrjährige Fahrzeit nachweisen. Dazu führte man ein so genanntes „Schifferdienstbuch“, in dem alle Reisen einzutragen waren und das vom Wasser- und Schifffahrtsamt regelmäßig kontrolliert wurde. So konnten wir auch nach und nach das Patent für die westdeutschen Wasserstraßen, das Rheinpatent und das Patent für die gesamten niederländischen Wasserstraßen erwerben, das auch für Belgien gültig ist. Das Rheinpatent ist gewissermaßen der Meisterbrief in der Schifffahrt, und die Hürden zum Erwerb desselben sind dementsprechend hoch. Mit dem Rheinpatent durfte man auch die Seewasserstraßen befahren, zum Beispiel die Unterelbe, die Unterweser und die untere Ems mit dem Dollart.

1979 schafften wir uns ein UKW-Rheinfunkgerät an, später dann wurden zwei Geräte zur Pflicht. Eine Prüfung zum Betreiben dieser Geräte musste nach dreitägigem Lehrgang abgelegt werden. Diese weittragenden Sprechfunkgeräte dienten der Verständigung zwischen den Schiffen, den Schleusen und den Verkehrskontrollposten an Land, die nach und nach eingerichtet wurden. Die Sicherheit der Schifffahrt wurde dadurch sehr erhöht.

Bei Hafenein- und -ausfahrten meldete man sich auf dem dafür vorgesehenen Kanal und bekam auch Antwort. Ein Überwachungsmodul, ATIS genannt, musste in den 1990er-Jahren in die Funkgeräte eingebaut werden. Damit konnten Kontrollposten an Land ein Schiff anpeilen und identifizieren. Gedacht war das für Notfälle, besonders im Küstenbereich. Missbrauch der einzelnen genau festgelegten Funkkanäle konnte so auch nachgewiesen werden! Zwei Mobiltelefone hatten wir Ende der 1990er-Jahre auch installiert. Die Ausrüstung unseres Schiffes vervollständigten wir mit Echolot und Kompass.

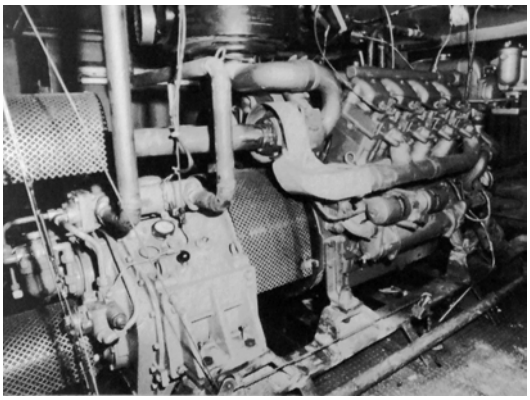
1993 kauften wir ein Auto, das wir mit einem 1995 installierten hydraulischen Öldruckkran auf dem Schiff mitführen konnten. Das Einkaufen wurde damit sehr erleichtert, die Geschäfte an den Wasserstraßen verschwanden nämlich immer mehr. Bis etwa 1990 hatte es auf vielen Hauptwasserstraßen wie auf dem Rhein und der Maas so genannte „Proviantboote“ gegeben. Das waren schwimmende Geschäfte, die während der Fahrt an die Schiffe heranfahren konnten zwecks Einkauf (Beispiel rechts: ein schwimmender Supermarkt auf der Maas in Holland). Auch diese Einkaufsart verschwand mit der Zeit.

Das soziale Gefüge in der Schifffahrt wurde auch von der Art der Befrachtung, um an eine Ladung zu kommen, bestimmt. Nach der großen Weltwirtschaftskrise in den 1930er-Jahren erkämpften sich die selbstständigen Schiffer ein Verteilungssystem, das gerecht und transparent war. Jeder hatte die gleichen Chancen. Die Aufsicht war staatlich und das System funktionierte recht gut. Das galt für die Niederlande, Belgien und Frankreich. In Deutschland waren es die Nationalsozialisten, die dieses auf internationaler Solidarität aufgebaute System 1933 verhinderten. Es gab an vielen Orten so genannte Befrachtungsbörsen, wo die Verlader ihre Ladungen zu bestimmten Zeiten anbieten mussten. Die Frachtpreise wurden zwischen den Verladern und den Transporteuren ausgehandelt. Grundlage waren die Entfernung und die benötigte Zeit. Der Staat überwachte das Ganze.

In Deutschland gab es dieses System nicht, und in der Rheinschifffahrt schon gar nicht. Die in der *Mannheimer Akte*, einem internationalen Vertrag zur Regelung der Rheinschifffahrt, festgesetzten Regeln konnten nie vollständig durchgesetzt werden (siehe dazu Anhang). Sozial gesehen trafen sich die Schiffer regelmäßig zu den Börsenzeiten, und dies trug zu einer gewissen Solidarität und Kameradschaft innerhalb des Berufes bei. In Deutschland bestimmte der freie Markt mit seinen liberalen Auswüchsen die Preise.

Die EU verfügte, dass ab dem Jahr 2000 überall diese staatlich kontrollierten Befrachtungsbörsen aufzuheben seien. Die Begründung war, dass dieses System gegen die römischen Verträge mit freiem Handel und Verkehr verstoße. Trotz wütender Proteste, mit einigen Streiks und mit gesperrten Wasserstraßen durch blockierende Schiffe, setzte Brüssel es gegen den Willen der Betroffenen durch. Die Verladerschaft hatte ihre Interessen durchgesetzt, und die einzelnen Regierungen führten die Befehle von Brüssel aus. Die vorherige vorherrschende Solidarität unter den Schiffern wurde nach und nach durch Konkurrenzdenken und Ellenbogenmentalität abgelöst.

Anzufügen ist noch, dass die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften immer schärfer wurden. Dauernd waren irgendwelche Kontrolldaten und Vorschriften zu beachten und einzuhalten, die einem das Leben schwer machen konnten. Bei Nichteinhaltung drohten empfindliche Geldstrafen. Die Wasserschutzpolizei überwachte die Einhaltung dieser Vorschriften in regelmäßigen Abständen.



Ich will noch mal auf die laufend erforderlichen Investitionen und Modernisierungen zurückkommen. 1978 ersetzten wir unseren ersten Motor durch einen neuen, der mehr als doppelt so stark war. Bild links: Der neue Dieselmotor der *Rena*, der 250 PS leistete. Im Bild erkennt man rechts 4 Zylinder und links den Abgas-Turbolader. Der Start des Motors erfolgte elektrisch, die komplette Antriebseinheit war etwa 2,5 Meter lang. Der Viertakt-Dieselmotor trieb über ein Getriebe die Schiffsschraube an.

Eine neue Ruderanlage, ein stählerner Doppelboden im Laderaum und eine eiserne, demontierbare Trennwand mittschiffs kamen 1980/1982 hinzu. So war es möglich, bei Leerfahrten in Kanälen mit niedrigen Brücken das Hinterschiff mittels Ballastwasser abzusenken. Man erreichte so, dass man mit nicht abgebautem Steuerhaus unter niedrigen Brücken durchfahren konnte.

Das Wetter war damit besser zu ertragen, sowohl Kälte und Regen als auch Hitze im Sommer. Unter freiem Himmel oder unter Dach zu stehen ist ein Unterschied! Durch den größeren Tiefgang war das Schiff bei Wind viel besser zu beherrschen. Eine Kamera auf dem Vorschiff mit einem Bildschirm hinten im Steuerhaus kam hinzu, um den toten Winkel vor dem Bug zu kontrollieren. Wie das Geld rein kam, wurde es wieder in die Modernisierung des Schiffes investiert.

Die laufenden Sozialkosten mussten von uns als Selbständigen auch aufgebracht werden: Krankenkasse, Unfallversicherung, Rentenbeiträge usw. Wir hatten an den damals noch bestehenden Grenzen einiges an Geduld nötig. Zum Beispiel: Man fuhr morgens in Duisburg los, mit einer Ladung für Nordfrankreich. Am frühen

Nachmittag war man an der deutsch-niederländischen Grenze. Man musste festmachen, um die Zollformalitäten zu erledigen. Etwa 1 ½ Tage später kam dann der niederländisch-belgische Zoll. Dort lief das gleiche Spiel ab.
Einen Tag später kam die belgisch-französische Grenze. Bei den Belgiern ging es normalerweise sehr schnell, aber beim französischen Zoll war immer mindestens ein halber Tag und mehr erforderlich! Die französischen Zöllner konnten sehr unangenehm und kleinlich, ja sogar schikanös sein. Sie hatten eine sehr große Machtbefugnis, abgedeckt durch zum Teil uralte Gesetze und Vorschriften. Als die Grenzen mit den Zöllen aufgehoben wurden, war das für uns eine gewaltige Erleichterung mit entsprechendem Zeitgewinn. Aber es hatte einen Nachteil: Solange die Grenzzölle bestanden, hatte man dort Zeit zum einkaufen. Das fiel dann weg.
Eine andere Sache waren die verschiedenen Geldsorten, die man benötigte. Bei der vorher genannten Reise hatte man in Duisburg die DM, nachmittags in Holland den niederländischen Gulden, am nächsten Tag den belgischen Franken, und wieder einen Tag später den französischen Franken! Dies bedeutete innerhalb weniger Tage vier unterschiedliche Währungen. Wir brachten auch öfter Ladungen in Schweizer Rheinhäfen (Basel usw.), dann kam noch der Schweizer Franken hinzu. Nach der Einführung des Euro glaubten wir, im Paradies zu sein. Endlich konnte man mit einer Währung bezahlen, dem Euro.
Den elektrischen Strom, den wir für den Betrieb von Haushaltsgeräten, Beleuchtung, Ankermotor und Ballastpumpen benötigten, lieferte ein auf dem Vorschiff montierter Dieselgenerator. Gekocht wurde mit einem Gasherd, der mit Flaschengas lief. Ölöfen heizten die Wohnung. Schiffskörper und Motor mussten auch gewartet werden. Wenn man mal irgendwo einige Tage Wartezeit hatte, wurde am Schiff gearbeitet. In regelmäßigen Abständen musste das Schiff auf die Werft, zwecks Überprüfung auf die Fahrtüchtigkeit durch den Schiffs-TÜV.

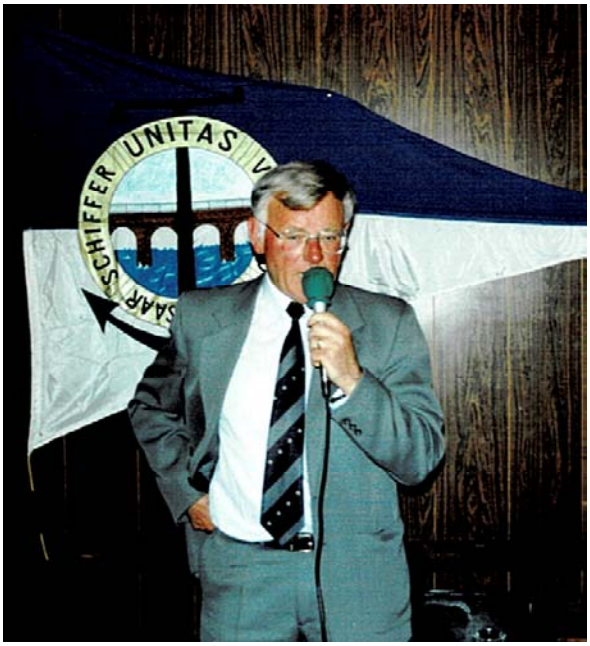
Wie sah es mit dem Glauben aus in unserem Berufsstand? Die Saarschiffer waren überwiegend katholisch. Der Hl. Nikolaus ist der Schutzpatron des Schifferstandes und wird auch dementsprechend verehrt. An vielen Gefahrenpunkten stand und steht eine Nikolausstatue, wo man schon mal ein Stoßgebet sprach. In Dreisbach bei Mettlach am "Welles" steht eine Statue, ebenso an der Römerbrücke in Trier. Auch in Frankreich gilt diese Tradition. In Saarbrücken hatten wir bis etwa 1975 einen eigenen Schifferseelsorger, der auch eine vom Bistum unterhaltene Leihbibliothek betrieb. Damals waren immer zahlreiche Schiffe in Saarbrücken anwesend, bedingt durch den großen Kohlenhafen.
Unser Herr Mathias Lück, wie er hieß, hatte immer eine große Tasche voller Bücher dabei, wenn er seine Schäfchen besuchte *(Anmerkung der Redaktion: Er traute 1950 Jacob Welsch aus Lisdorf mit Barbara Luxenburger).* Schifferseelsorger gab es auch in Mannheim, Duisburg, Straßburg, Heilbronn, Minden, Datteln usw. Zudem gab und gibt es ebenfalls Kirchenschiffe in großen Häfen wie Antwerpen, Lüttich, Conflans St. Honorine bei Paris, Lyon und Charleroi in Belgien, um nur einige zu nennen. An den Namen, welche die Schiffer ihren Schiffen gaben, sieht man schon, dass es sich um gläubige Menschen handelte. Da waren zum Beispiel Namen in unserer Flotte wie: 3x Sancta Maria, 2x St. Josef, 3x Salve Regina, St. Anna, St. Erasmus, Cum Deo, Gott mit uns und sogar Korum! (Trierer Bischof Felix Michael Korum 1881-1921). Wenn wir die Gelegenheit und die Möglichkeit hatten, besuchten wir einen Gottesdienst, sofern eine Kirche in der Nähe war, was allerdings selten der Fall war. Sonntags morgens lief immer ein Gottesdienst bei uns im Radio, sofern man ihn empfangen konnte, der war aber nicht immer auf Deutsch, es konnte auch holländisch oder französisch sein, je nach dem, wo man war.

Bei Nebel, Sturm und starkem Frost gab es Probleme (Bild links: die *Rena* im Jahr 1985 auf Fahrt bei Eisgang in Holland), gleiches galt bei Hochwasser. Längere Frostperioden führten zur Vereisung des Fahrwassers und der Einstellung der Schifffahrt. Man musste es dann so einrichten, dass man in der Nähe eines Ortes mit entsprechenden Geschäften und Trinkwasser-Zapfstellen still lag.
Im Laufe der Zeit wurden die Fahrzeiten immer länger, die Ruhezeiten immer kürzer, der berufliche Druck verschärfte sich durch knappe Termine und lange Fahrzeiten. Eine Besserung der Situation zeichnete sich nicht mehr ab. Im Jahr 2005, im gleichen Jahr wie Kurt und Silvia Luxenburger aus Lisdorf, gingen wir in Rente und verkauften unsere *Rena* nach Frankreich

.

Bild rechts: Nach dem Verkauf wird die *Rena* (Schiff in der Mitte) im Hafen von Marseilles-Les-Aubigny zu einem Wohnschiff umgebaut. Über das weitere Schicksal unserer *Rena* ist uns nichts mehr bekannt.

Bild rechts: Das Schifferpaar am 13. Mai 2017 anlässlich der Goldenen Hochzeit in St. Wendel, im Bild links Tochter Anne, Herbert und Brunhilde Primm, Sohn Jürgen.



Anmerkung zur Person: Der Verfasser des Artikels, Partikulierschiffer im Ruhestand Herbert Primm, war von 1991 bis 2014 1. Vorsitzender des Verbandes der Saarschiffer „Unitas e.V.“ (Bild links Generalversammlung des Verbandes im Jahr 1995 in Saarbrücken). Der Verband löste sich im Jahr 2014 auf.

Er war auch 15 Jahre Vorstandsmitglied im Bund der Selbstständigen B.d.S, Abteilung Binnenschifffahrt, und darin Vertreter der Saarschiffer. Der Vorstand bestand aus 15 Mitgliedern, die aus allen Teilen Deutschlands kamen, um die dortige Binnenschifffahrt zu vertreten. Sitz des B.d.S. war und ist noch immer Bonn. Das Bild rechts zeigt eine Generalversammlung des B.d.S in Duisburg im Jahr 1994, links im Bild ein leitender Beamter des Bundesministeriums für Verkehr, Bildmitte H. Primm, im Bild rechts der damalige Schatzmeister +Manfred Maiwald.

Der B.d.S. war Mitglied in der „ESO-OEB“, der Europäischen Schiffsorganisation in Brüssel. Dieser Interessenvertretung waren anfangs etwa 10.000 Partikulierschiffer aus Benelux, Frankreich und Deutschland angeschlossen. H. Primm vertrat den B.d.S. 15 Jahre lang, bis er im Jahr 2000 aus Gesundheitsgründen aufgeben musste. Der B.d.S-Vorstand hatte ihn dazu bestimmt, weil er als einziger im Vorstand französisch und niederländisch sprechen konnte; die Verhandlungssprache dort waren neben deutsch auch französisch und niederländisch.

Die Vertretung der Interessen seines Berufsstandes in Land, Bund und in der EU war ein schwieriges Unterfangen, denn die Intentionen der Politik waren schon damals vorwiegend auf die Verkehrsträger Bahn und Kraftverkehr ausgerichtet.

Viele Mitglieder der Familie Primm waren in der Schifffahrt tätig.
Wir erwähnen insbesondere

Primm Johann Peter (1842-1913) geboren in St. Medard bei Trier, später umgezogen nach Gersweiler und
s*enior* auch dort verstorben. War vh mit ***Gertrud Hoffmann*** (*1854 auf Schiff im Hafen von Lisdorf,
der Tochter der Schiffer *Johann Philipp Hoffman* (Neumagen) und *Gertrud Schneider* (Lisdorf).

→ dessen Söhne .....

1. Primm Johann Peter vh mit **Katharina Reinert** (Saarburg)
junior Schiff **Sarabella I** Sein neues Schiff wurde 1914 bei Kriegsausbruch in Namur (Belgien), beschlagnahmt und nicht mehr zurückgegeben, also *Totalverlust 1. Weltkrieg.*
Sarabella II als Ersatz gekauft, 1937 übergeben an Sohn Josef
Nied später übergeben an Franz Schu und Ehefrau Anni Primm

→ Sohn **Primm Josef** vh mit **Elisabeth Marx** (Saarburg)
Schiff **Sarabella II** Transportschiff, lag 1939 schwimmfähig im Hafen Saarbrücken,1940 von Kriegsmarine konfisziert,1941 vor Dünkirchen gesunken, damit Schicksal wie die *Saar* von Victor Welsch

→ Sohn **Primm Johan** † Sep. 1943 in Russland, Schiff Nied

→ Sohn **Primm Jacob** † Dez. 1944 in Italien, Schiff Nied

→ Tochter **Primm Anni** vh mit Josef Gimmler † 1944 im Osten

2. Primm Philipp senior vh mit **Anna Bamberg** aus Zell (Mosel), sie fuhren das
Schiff **Straßburg** nach dem 2. Weltkrieg übergeben an Sohn Georg und umbenannt in
Schiff **Warndt**

→ Sohn **Primm Philipp** junior, vh mit **Marcella Scherer** (Völklingen, Vater Walter Scherer fuhr bei Röchling)
Schiff **Donon** Totalverlust 2. Weltkrieg
Schiff **Ursula** Sohn Primm Georg
Schiff **Warndt** Sohn Primm Georg, Schiff 1939 im Hafen Saarbrücken versenkt

→ Sohn **Primm Georg** vh mit ***Anna Gassen***. Beim Luftangriff auf Saargemünd am 1.5.1944 wurden Anna und ihre Kinder Therese und Ursula von einer neben ihnen explodierenden Fliegerbombe zerrissen, Georg überlebte schwer verletzt.
Dieser Luftangriff der U.S. Air Force forderte viele Opfer.

3. Primm Georg senior vh in 1.Ehe mit Juliane Bayer (Tochter Maria vh Kranz), in 2.Ehe mit Margareta Sander
Schiff **Sans Souci** modernes Motorschiff, gebaut in Terneuzen (NL), liegt in Berlin als Wohnschiff

4. Primm Gertrude vh mit Nikolaus Reinert, Eigner der *Anna-Gertrude* und *Rose-Susanne*
→ Tochter ***Gertrude*** war vh mit dem Schiffer Franz Salm (Saarburg, Am Staden)
Schiff **Anna-Gertrude** → Tochter ***Rosa*** war vh mit dem Schiffer Josef Sander († 1944 im Osten)
Schiff **Rose-Susanne**

6. Primm Damian jüngster Sohn von Nikolaus, Gersweiler, bei Kriegsausbruch 1939 in Straßburg.

→ Sohn **Primm Georg** junior † Aug. 1944 in Rumänien
Schiff **Venus** *Venus* und *Rosa* mitsamt 4 Pferden bei Kriegsausbruch von französischer Armee
Schiff **Rosa** beschlagnahmt, Schiffe später versenkt, Pferde wurden einbehalten
Schiff **Confiance** ankerte 1939 bei den Herrengärten in Saarbrücken, wo sie auf Werfttermin bei Gebr. Braun in Hanweiler wartete. Von Wehrmacht versenkt, nicht repariert, *Totalverlust*

7. Primm Franz blieb ledig, besaß kein eigenes Schiff und fuhr auf den Schiffen seiner Brüder

5. Primm Nikolaus (1880-1942) Großvater unseres Autors Herbert Primm, vh mit **Antoinette Classen** (1887-1949) aus Wormeldingen (Lux).Das Paar hatte 1 Sohn (Peter) und 5 Töchter. Nach dem Tode von Nikolaus ging Antoinette mit den beiden jüngsten Töchtern in Gersweiler an Land.
Schiff **Adjutant** Stapellauf 1906 auf der Schiffswerft der Gebrüder „Van Geldern“ in Deest (Holland) verkauft 1920, danach
Schiff *nicht getauft* bestellt auf Werft Gebrüder Braun in Speyer und anbezahlt, die Inflation 1922/23 brachte Nikolaus ums Geld, er konnte das Schiff nicht übernehmen und bezahlen.
Schiff **Mont Blanc** Zwei Holzpenischen (Flamländer), auf der einen fuhren Sohn Peter und eine Schwester
Schiff **Montlucon** auf der anderen fuhren Vater Nikolaus mit den anderen vier Schwestern
Schiff **Donau** eisernes Transportschiff, 1934 gekauft von Firma Faßbender (Saarbrücken).

→ Töchter des Primm Nikolaus (5):

Primm Margarethe *1910 in Macon/Saône, vh mit Gustav Wainer, sie fuhren mit den Schiff
Alba Longa dessen Eigner Willi Marx aus Saarburg war

Primm Maria *1912 in Port-Sur-Saône, vh mit Josef Lück. Sie fuhren eines der sieben Schiffe der Eisen- und Stahlwerke Röchling

Primm Katharina *1915 in Rockershausen, vh mit Philip Müller. Sie fuhren die *Inge* der Fam. Karrenbauer

Primm Gertrud *1920 in Amelsbüren bei Münster, vh mit dem Winzer Karl Scheuer aus Oberbillig

Primm Juliane *1924 in Gersweiler, vh mit Erwin Echternach, Bergmann aus Gersweiler

→ Sohn des Primm Nikolaus (5):

Primm Peter Vater des Autors Herbert, vh seit 1934 mit **Elsa Klein** (Saargemünd). Sie waren vor der Übernahme der *Donau* auf verschiedenen Schiffen für fremde Eigner tätig.

Schiff **Donau** 1942 nach dem Tod des Vaters Nikolaus übernommen. Schiff im Frühjahr 1944 bei Luftangriff im alten Kohlehafen Malstatt irreparabel beschädigt, 1953 abgewrackt.

Schiff **Ideal** Transportschiff, gehörte Peter Primms → Cousine Rosa Sander geb. Reinert, deren Ehemann Josef 1944 im Osten gefallen war.

Im Jahr 1939 wurde die *Ideal* bei der Schleuse Völklingen versenkt, später gehoben. Schiff wurde im Oktober 1944 in Duisburg bei einem Luftangriff getroffen, brannte aus und wurde danach versenkt. Bei diesem Angriff kam auch Elisabeth Krons mit 17 Jahren ums Leben, eine Tochter von Josef Krons & Elisabeth Momper (Schwester von Peter Momper, dem Vater von Ludwig Momper jun.).

1949 ging die Ideal nach Hebung und Reparatur wieder auf Fahrt.

Bis 1951 fuhr Peter, der zu dieser Zeit selbst kein eigenes Schiff hatte, als Schiffsführer auf der *Adolphine,* die zur Bergungseinheit Seibert II gehörte.

Von 1951 bis 1958 übernahm er wieder das Steuer der *Ideal.* Peter fuhr als Schiffsführer im Auftrag seiner Cousine Rosa. Das Schiff gehörte in dieser Zeit stets der Familie Sander-Reinert.

Schiff **Continent /Rena** 1958 bis 2005 zur Betriebseinstellung.

→ dessen Sohn

Primm Herbert (*1939) Gersweiler, nach Eintritt in Ruhestand St. Wendel, verheiratet 1967 mit Brunhilde Weiten (*1946) .

Schiff **Ideal** Transportschiff, Herbert fuhr ab 1952 mit seinem Vater mit

Schiff **Continent / Rena** gekauft 1958, 2005 Schiffbetrieb eingestellt mit Eintritt in Rente.

Auch hier offenbart sich eine Besonderheit aus der Berufswelt der Schiffer: Während Nikolaus unterwegs war von Duisburg nach Neuves-Maisons (am Rhein-Marne-Kanal bei Nancy), wurde Sohn Peter geboren. Gemäß den gültigen gesetzlichen Vorschriften wurde der Sohn dann am nächsten Morgen auf der nächstgelegenen Mairie (Bürgermeisteramt) von Lay-Saint-Remy (bei Foug mit seinem bekannten Kanaltunnel 10 km vor der Einfahrt in die Maas bei Sorey, Kreis Toul) angemeldet und die Anmeldung später in der Heimatgemeinde Gersweiler vorgelegt. Zwei Schwestern Peters wurden in Frankreich geboren, die drei anderen in Deutschland.

21. Schifferfamilie Welsch

Der Stammbaum der späteren Schifferfamilie Welsch in Lisdorf lässt sich über acht Generationen zurückverfolgen bis zu dem ersten verzeichneten Ahnen Christmann Welsch, der vor 1600 in Lisdorf gelebt hat. Die Einwohnerverzeichnisse listen die Schiffer Welsch Adam (1795-1832), Welsch Nikolaus (*1798) und Welsch Johann (1802-1877) auf. Erst in der 7. Generation nahm die Familie Welsch das Schifferhandwerk auf mit:

Josef **Jacob Welsch** sen. (*1867 Lisdorf, +1924 Saarbrücken) vh am 22.01.1898 mit **Maria Lonsdorfer** (1871-1946), (Schwester der Schiffer Anton und Nikolaus Lonsdorfer)

Eigner des Schleppschiffes, später Motorschiffes **Walhalla** (Stapellauf 1914, Werft der Gebrüder „Van Geldern“ in Deest (wie *Germania*), 320 t-Treidelschiff mit Stahlrumpf.

Sie wohnten anfangs in Großstraße Haus Nr. 70 (68), später im Jahr 1920 zog das Paar in das Haus Kirchenstraße 7, das vorher Marias Eltern Anton Lonsdorfer und Katharina Meyer gehört hatte. 1939 ging das Haus über an ihre Tochter Katharina und Schwiegersohn Alois Schmitt, im Jahr 1957 an Emil und Maria Kleber. Die *Walhalla* erwarb Jacob 1914 mit 47 Jahren. Bisher ist nicht bekannt, ob und welches Schiff er vorher fuhr. Jacobs Eltern, Georg Welsch und Maria Barthel, waren Landwirte.

Das Schifferpaar hatte die Kinder:

(1) *Johann* **Jacob** (1898-1959) **Katharina** Maria vh **Schmitt** (1900-1979) **Maria** vh. Kleber (1903-1989)
→ Stiefsohn **Kurt Lux.** →Tochter ***Maria*** **Theresia** vh **Follert** (1931-2019) →Tochter ***Katharina*** **Novaczyk** (*1940)
→ Sohn **Dieter,** Tochter ***Martina*** vh **Klinz**

Nikolaus Rudolf **(2)** Johann **Adolf (**1905-1944) **(3) Victor** Matthias (1907-1966)
→ Sohn *Heinz* (1935-2000) →Sohn **Fredi** Welsch (*1947)

Sohn Nikolaus Rudolf ist in Saaralben geboren und verstorben, vermutlich bald nach der Geburt.

← **(1) Jacob Welsch** jun. (*21.10.1898, +1959) im Bild rechts vor dem Ruderhaus des Treidelschiffes *Walhalla,* war seit 1950 vh mit Barbara (1909-1969) geb. Amann verw. Luxenburger (1946), welche die Kinder Rosina und Kurt Luxenburger mit in die Ehe einbrachte.
Er übernahm 1924 nach dem Tode des Vaters die *Walhalla* (Bild darunter im Jahr 1925), seine Schwestern Katharina (unten Bildmitte) und Maria (unten rechts) fuhren mit.

Katharina vh Schmitt und *Maria* vh Kleber

Der Kriegsausbruch 1939 überraschte Jacob in Frankreich. Wie die meisten davon betroffenen Eigner ließ er die *Walhalla* in Frankreich zurück und entzog sich der drohenden Internierung. In der Heimat angekommen, wurde er zu verschiedenen Diensten auf anderen Schiffen verpflichtet, dies bezeugen mehrere erhaltene Listen von Militärbehörden, auf denen solche Dienstverpflichtungen angeordnet wurden. Im Jahr 1940, nach der deutschen Besetzung Frankreichs, konnte er sein Schiff wieder in Besitz nehmen zusammen mit dem Schiffer Leo Bier aus Wallerfangen (Schiff *Unitas*), dessen Schleppkahn direkt hinter der *Walhalla* festgebunden war.

Nach seinem Tod 1959 ging das Schiff über an Barbara Luxenburger, die bis zum Jahr 1968 noch auf dem Schiff mitfuhr. Nach ihrem Tod 1969 ging das Schiff über an ihren Sohn Kurt Luxenburger. Das Schiff wurde 1962 motorisiert und 1972 verschrottet (mehr dazu im nächsten Kapitel).

Jacobs Brüder Adolf und Victor fuhren selbst bald eigene Schiffe: Victor fuhr bis 1936 ein großes hölzernes Treidelschiff und erwarb im gleichen Jahr ein neues Schleppschiff mit dem Namen *Saar* von der Werft der Gebr. Saar, sein Bruder Adolf erwarb im gleichen Jahr von der gleichen Werft sein baugleiches Schiff *Alda.*

(2) Johann Anton **Adolf Welsch** (*11.5.1905 in Charleroi-Couillet, †1.9.1944) und seine Ehefrau **Ochs Anna** Maria (*26.12.1911 Oberbillig, +1980, Tochter von *Ochs* Heinrich und *Kuff* Maria), Eheschließung 1934, waren Eigner des Treidelschiffes **Alda** (Bild rechts, gezogen von Schlepper *Schwalbe*), einem zum Schiff *Saar* seines Bruders Victor baugleichen Neubau um 1936 von der Werft der Gebrüder Saar. Als Bruder von Jacob und Victor Welsch war er Stiefonkel des Lisdorfer Schiffers Kurt Luxenburger.

Sie wohnten anfangs in der Großstraße gegenüber der Einmündung Professor-Ecker-Straße (heute Hausnummer 68) und zogen später nach Saarbrücken. Aus der Ehe ging Sohn Heinz Welsch (1935-2000) hervor, der später in Dillingen die Bahnhofsapotheke in der Stummstraße führte. Anni kam ca. 1980 bei einem Unfall mit einem Baustellen-Lkw ums Leben, Sohn Heinz im Jahr 2000 bei einem Verkehrsunfall auf Teneriffa.

Bild: Die Schleuse Nr. 15 des Saar-Kohlen-Kanals vor Mittersheim an der Straßenbrücke beim Restaurant Pont Neuf an der Straße Munster-Fenetrange am Rand des Waldes von Viberswiller, heute ein Ort des Freizeitvergnügens von Rad- und Sportbootfahrern. Ein hölzernes Gedenkkreuz (**†)** unter den Bäumen am linken Ufer vor der Schleuse erinnert daran, dass dieser Ort einmal Schauplatz eines Kriegsdramas war, das sich im Spätsommer 1944 hier abspielte: Am 31. August 1944 lag Adolf Welsch mit seinem Schiff *Alda* zusammen mit seinem Schifferkollegen Jacob Münster aus Saarbrücken (Schiff *Gott Mit Uns*) auf dem Saar-Kohlen-Kanal fest vor dieser Schleuse. Auf dem Schiff von Jacob Münster fuhr dessen 14-jähriger Sohn Konrad als Schiffsjunge mit. Andere nicht dringend benötigte Personen durften in dieser Phase des Krieges nicht mehr auf die Schiffe, es war zu gefährlich geworden. Adolfs Ehefrau Anni und sein Sohn Heinz waren also nicht auf dem Schiff und das war einer jener glücklichen Umstände, die im Krieg oft über Leben und Tod entscheiden. Beide Schiffe waren mit Kohlen beladen und sollten auf Befehl der Wehrmacht nach Straßburg fahren, doch die Kanäle in Ostfrankreich wurden zu dieser Zeit durch Bombenangriffe und Sabotageakte der Resistance immer schwerer passierbar. Für Schleppschiffe eine gefährliche Situation, boten sie doch für feindliche Tiefflieger ein leichtes Ziel. Vor der beschädigten Schleuse 15 endete für die beiden Schiffe die Fahrt, es ging nicht mehr weiter. Während sie dort festlagen, wurden sie von einem alliierten Jagdbomber überrascht. Sie flohen in den nahen Wald, der feindliche Pilot entdeckte sie jedoch und warf einen Phosphor-Brandkanister ins Gehölz. Adolf Welsch blieb im brennenden Wald liegen, Jacob Münster sprang in den Kanal, um seine Kleidung zu löschen. Der Pilot des Jagdbombers flog erneut an und schoss Jacob noch ins Bein, dann ließ er von ihnen ab. Eine Einheit der Wehrmacht, welche die Schleuse auf der nahen Straße passierte, nahm die beiden schwer verletzten Schiffer auf und brachte sie nach Saarebourg ins Krankenhaus, dann wurden sie nach Saarbrücken ins Krankenhaus auf dem „Reppersberg“ (heute Winterberg) verlegt. Dort erlag Adolf Welsch am 1. September 1944 seinen schweren Verbrennungen. Jacob Münster lebte noch zwei Wochen dank der aufopfernden Pflege durch seine damals 15-jährige Tochter Marianne Meyer geb. Münster, die zu dieser Zeit als Lernschwester eine Ausbildung im Krankenhaus absolvierte und bis zum Sommer 2020 noch hochbetagt in Saargemünd lebte. Der Sohn von Jacob Münster kam unbeschadet davon und konnte das Drama an der Schleuse später zu Protokoll geben; Marianne Meyer hat es uns 75 Jahre später kurz vor ihrem Tode nochmals so berichtet. Die Schiffe selbst wurden als mögliches mit Kohlen beladenes Beutegut kaum beschädigt, der Jagdbomber hatte es auf die Schiffer abgesehen. Zwei Familienväter fanden so in Lothringen ein schlimmes Ende. Die medizinischen Möglichkeiten dieser Zeit ließen ihnen keine Hoffnung auf Rettung.

Kurz zuvor, am 28. August 1944, starben ebenfalls durch Tiefffliegerangriffe auf dem Rhein-Marne-Kanal im Hafen von Hesse der Schiffer Franz-Josef Martini und bei Schneckenbusch der Schiffersohn Josef Hoffmann. Zwölf weitere Schiffer oder Familienangehörige kamen durch Bombenangriffe ums Leben, unter anderem am 1. Mai 1944 bei einem Luftangriff auf Saargemünd. Später waren es die Ehefrauen und Kinder der Schiffer Andreas Adams und Jacob Hennrich aus Fraulautern, die Anfang Dezember 1944 in einem einstürzenden Haus zu Tode kamen, als Feindflieger die östlichen Bereiche von Saarlautern bombardierten.
Nach dem Kriege betrieb die Witwe Anni das Schiff weiter bis 1965 und verkaufte es dann an Hans Schramm. Er motorisierte das Schiff auf der Werft Leffer, verlegte es nach Frankreich (seine Ehefrau stammte aus Chalons-sur-Saône) und fuhr es dort unter dem neuen Namen *Henmateli* bis zur Verschrottung unter französischer Flagge. Jacob Münsters Tochter Marianne beendete ihre Ausbildung zur Krankenschwester, seine Söhne Nikolaus, Heinz und Konrad blieben der Schifffahrt treu und fuhren in der Nachkriegszeit eigene Schiffe.
Es ließ sich 75 Jahre später bisher nicht mehr eindeutig klären, ob das Holzkreuz zum Gedenken an die beiden Schiffer errichtet und von Angehörigen aufgestellt wurde. Nach Angabe der Schifferin Hannelore Salm steht es bereits seit langer Zeit und ist bereits das zweite Kreuz an dieser Stelle, das als Ersatz für das erste nach dessen Verwitterung aufgestellt wurde.

Bild links: Mitglieder der Fam. Welsch anlässlich der Erstkommunion von Fredi Welsch (ca. 1955), von links: Vater Victor Welsch, *Person unbekannt,* Victors Ehefrau Lilli Welsch geb. Salm, Barbara Luxenburger und Jacob Welsch junior, unten Fredi Welsch, rechts daneben vermutlich Betreuerin von Fredi aus Saarburg, wo er während der Schulzeit untergebracht war.

Der jüngste der drei Brüder Welsch war

(3) Victor Matthias **Welsch** (*15.12.1907 in Homberg, linksrheinischer Stadtteil von Duisburg, +28.07.1966 in Saarbrücken) wohnte während des 2. Weltkrieges in Lisdorf, Kirchenstraße 3, dann wird später als Postanschrift Großstraße 70 (heute Haus Nr. 68) genannt. Er war seit 1934 verheiratet mit **Lilli** Helena **Salm** (*1912), Tochter der Schiffer Franz Peter Salm und Johanna Lorth aus Saarburg, und war der vorletzte Berufsschiffer aus der Welsch-Schifferfamilie. Bild rechts zeigt ihn etwa 1955 zur Weihnachtszeit mit seinem Sohn Fredi. Nach dem Tode seines Vaters Jacob im Jahr 1924 fuhr er bis zum Jahr 1936 mit einem ca. 38 m langen Holzschiff mit Holzbeplankung nach Bauart des „Dillenschass“, das er 1936 verkaufte oder außer Dienst stellte. Im gleichen Jahr erwarb er ein neues Schleppschiff mit Namen **Saar** von der Werft der Gebrüder Saar in Rockershausen. Er konnte jedoch nicht lange damit fahren, der Krieg verhinderte dies, wie es sein gleichaltriger, befreundeter Schifferkollege Peter Primm (Vater unseres Autors Herbert Primm) und auch die Verlustlisten des Saar-Schifferverbandes bezeugen. Die *Saar* wurde 1940 für die Op. Seelöwe konfisziert und ging im gleichen Jahr in einem Hafen am Ärmelkanal bei einem britischen Luftangriff verloren.

Als Ersatz erhielt er dafür von deutschen Behörden ein im besetzten Belgien beschlagnahmtes modernes Motorschiff. Dieses Schiff musste er im November 1944 bei Lisdorf bereitstellen für den Bau einer Kriegsbrücke über die Saar. Zum Bau kam es nicht mehr, denn die Amerikaner rückten schnell heran und die Wehrmacht sprengte die vier dort bereitstehenden Schiffe samt Baumaterial. Nach Kriegsende brachte er im Haus in der Kirchenstraße 3 fast 30 ausgebombte Schiffer mit Familien aus Saarbrücken vorübergehend unter. Das versenkte Schiff wurde wieder gehoben, repariert und dann an den ursprünglichen Eigner in Belgien zurückgegeben, der es selbst in Lisdorf abholte. Eines seiner Schiffe diente 1946 als Namensgeber des im Gasthaus "Bürgerhof" neu gegründeten Sportvereins "SC Saargold Lisdorf", im Gedächtnis der Lisdorfer lebt es also bis zum heutigen Tag weiter fort. Victor Welsch, in jungen Jahren selbst aktiver Fußballspieler, nach dem Krieg ohne eigenes Verschulden Berufsschiffer ohne Schiff, wurde 1946 der erste Vorsitzende des neuen Sportvereins, gab den Vorsitz aber im Jahr 1948 wieder ab.

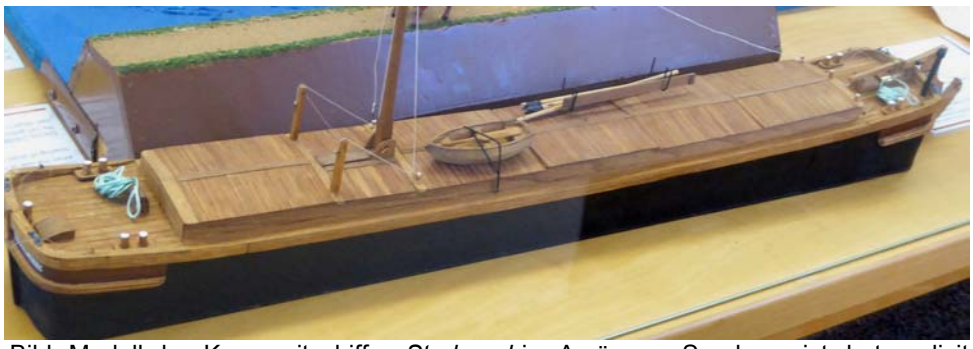


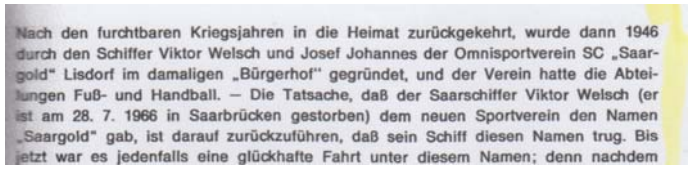
Bild: Modell des Kompositschiffes *Stralsund* im Amüseum Saarburg, ist dort explizit bezeichnet als Schiff des Eigners „Welsch“ aus Lisdorf. (Der Modellbauer Klaus Lonsdorfer schrieb den Namen mit "h", in Schiffslisten steht Namen jedoch ohne "h").

Er übernahm 1949 ein general-überholtes Schleppschiff mit Namen **Stralsund** und übersiedelte nach Saarbrücken. Die *Stralsund* war ein Kompositschiff mit eisernen Bordwänden, Innenboden sowie Aufbau waren aus Eichenholz. 1958 verkaufte er das Schiff nach Frankreich, wo es bis etwa 1970 als **Polo** fuhr.

Im Jahr 1958 kaufte er ein neues Motorschiff mit Namen **Manna,** → das auf der Werft der Gebrüder Leffer in Saarbrücken gebaut worden war. Nach seinem Tode 1966 wurde er drei Tage lang in seinem ehemaligen Wohnhaus in der Großstraße aufgebahrt und dann auf dem Lisdorfer Friedhof beigesetzt.

Sein erster Sohn Franz starb im Kindesalter an Diphtherie, sein zweiter Sohn **Fredi Welsch** übernahm das Schiff und fuhr es bis zum Eintritt in die Rente 2015. Danach übernahm die Werft Wirotius in Hanweiler das Schiff und es fährt auch heute noch

Fred ist verheiratet mit Ilona geb. Lonsdorfer. In einem Filmbeitrag des Saarländischen Rundfunks über die Saar ist ein kurzer Filmausschnitt von 1980 zu sehen mit der Schiffer-Doppelhochzeit von Fredi Welsch mit Ilona und von Toni Nicolay mit Beatrice Durin aus Offendorf bei Straßburg. Toni fuhr mit seinem Schiff *Loreley*, Beatrice kam von der *Albejo*. Ihre Mutter ist Annemarie Lonsdorfer, die Schwester von Ilona. Beide sind Töchter des Schiffers Nikolaus Lonsdorfer (22) und Anna Scheuer sowie Enkelinnen des Schiffers Anton Lonsdorfer (20) und Maria Werner aus Lisdorf.



Nach den furchtbaren Kriegsjahren in die Heimat zurückgekehrt, wurde dann 1946 durch den Schiffer Viktor Welsch und Josef Johannes der Omnisportverein SC „Saargold“ Lisdorf im damaligen „Bürgerhof“ gegründet, und der Verein hatte die Abteilungen Fuß- und Handball. – Die Tatsache, daß der Saarschiffer Viktor Welsch (er ist am 28. 7. 1966 in Saarbrücken gestorben) dem neuen Sportverein den Namen „Saargold“ gab, ist darauf zurückzuführen, daß sein Schiff diesen Namen trug. Bis jetzt war es jedenfalls eine glückhafte Fahrt unter diesem Namen; denn nachdem

Zum Schiff **Saargold** des Schiffers Victor Welsch konnten wir bisher nur mündliche Überlieferungen und den obigen Texthinweis aus einer Festschrift des Lisdorfer Handballvereins Saargold Lisdorf aus dem Jahr 1978 finden, 32 Jahre nach der Vereinsgründung. Der Verfasser erwähnt zwar "Victors Schiff", aber er ignoriert die Tatsache, dass Victor insgesamt fünf Schiffe fuhr:

1. Nach dem Tod seines Vaters Jacob fuhr er bis zum Jahr 1936 mit einem ca. 38 m langen Holzschiff mit Holzbeplankung nach Bauart der „Dillenschass“, Herkunft unbekannt, 1936 außer Dienst gestellt, weiteres Schicksal unklar.
2. Im Jahr 1936 erwarb er ein neues Schleppschiff mit Namen **Saar** von der Werft der Gebrüder Saar in Rockershausen. Das Schiff wurde 1940 für die Op. Seelöwe konfisziert und ging noch im gleichen Jahr in einem Hafen am Ärmelkanal in einem britischen Bombenangriff unter. Das Schiff wurde nicht repariert, da Totalschaden.
3. Als Ersatz erhielt er dafür von deutschen Behörden ein im besetzten Belgien konfisziertes Motorschiff. Dieses Schiff musste er im November 1944 bei Lisdorf bereitstellen für den Bau einer Kriegsbrücke über die Saar. Die Amerikaner rückten schnell heran und die Wehrmacht sprengte die vier dort bereitstehenden Schiffe samt Baumaterial. Das versenkte Schiff wurde wieder gehoben, repariert und dann an den ursprünglichen Eigner in Belgien zurückgegeben. Der Name des Schiffes konnte bisher nicht ermittelt werden.
4. Im Jahr 1948 erwarb er das Kompositschiff **Stralsund,** Modell im Amüseum Saarburg.
5. Im Jahr 1958 kaufte er ein neues Motorschiff mit Namen **Manna** von der Werft der Gebrüder Leffer in Saarbrücken.

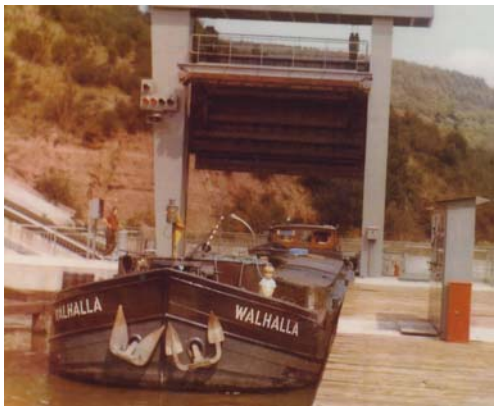
Nach seinem Tode 1966 übernahm es sein Sohn Fredi, es fährt noch heute für die Werft Wirotius.

Ein Schiff mit dem Namen *Saargold* und dem Eigner Victor Welsch konnten wir bisher in keiner Schiffsliste finden. Bei dem im Amüseum ausgestellten Modell der *Saargold* handelt es sich um die *Saargold* von Mathias Bier aus Saarburg.

Zu den beruflichen Nachfolgern der Familie Welsch gehört

Kurt Luxenburger, Stiefsohn von Jacob Welsch junior. E besaß im Laufe eines halben Jahrhunderts vier Schiffe mit den Namen **Walhalla, Wallhall Nr.1, Halberg und Walhall Nr. 2.**
Bild links: Herbert Primm (in Bildmitte), Kurt Luxenburger (Lisdorf, im Bild rechts). Der Schiffer links im Bild ist Manfred Bamberg, der früh verstarb; das Foto entstand in den 1960er-Jahren in Paris

Schiff **Walhalla** →
Stapellauf 1914 als Treidelschiff.
1. Eigner war Jacob Welsch senior, 2. Eigner Jacob Welsch junior, danach 1959 dessen Ehefrau Barbara Luxenburger, geb. Amann.
Letzter Eigner war Kurt Luxenburger aus Lisdorf.



Wallhall Nr.1, Neubau 1972 in Belgien →
Ladekapazität ca. 350 Tonnen, Dieselmotor 260 PS, September 1986 außer Dienst gestellt. Im September 1988 verkauft an Erwin Lonsdorfer und Michele Marcelle geb. Haxaire, Schiff fährt noch.

← **Halberg,** Stapellauf 1944, verschrottet 1988.
Ladekapazität ca. 550 Tonnen, 300 PS Dieselmotor. Erster Eigner Firma „Häger & Schmidt“ aus Duisburg, dann Hans Piotrowski aus Oberbillig an der Mosel, 1986 letzter Eigner Kurt Luxenburger. Schiff Ende September 1988 gesunken im Hafen Kehl; Schiff wurde gehoben und verwertet bzw. verschrottet.

Walhall Nr. 2., Stapellauf Oktober 1914 →
Ladekapazität 860 Tonnen, 750 PS Dieselmotor, Abmessungen 67 x 8,2 Meter.
Schiff hieß vorher *Sven* unter dem Eigner Reinhard Lubusch aus Minden an der Weser. Im März 1989 gekauft von Kurt und Silvia Luxenburger und umbenannt in *Walhall.*
2005 verkauft nach Ungarn.

Näheres über diese Schiffe im nächsten Kapitel.

Nicht direkt verwandt mit der Lisdorfer Familie Welsch waren:

Nikolaus Welsch Eigner des Schiffes **Maroc,**
(*23.06.1902, † 24.03.1945), gefallen als Volkssturmmann im Wehrmachtsbunker 840 bei Hagenbach (Pfalz).
Stammte aus Oberbillig an der Mosel und war nicht direkt verwandt mit den Nachfahren des Jacob Welsch.
Der Grund für seinen Umzug nach Lisdorf ist nicht bekannt. Sein Schifferkollege Fritz Momper war vh mit Anna Welsch aus Oberbillig

Nicolaus Welsch ebenfalls Eigner des Schiffes **Maroc,**
Sohn von Nikolaus Welsch (*21.04.1921, † 15.07.1944), gefallen als Matrosen-Obergefreiter an der Kanalküste, bestattet auf Soldatenfriedhof in Lommel (Belgien).
Ist in der Gefallenenliste des Buches zur Op. Seelöwe benannt als Eigner der *Maroc.*

Die Gräbernachweise des VdK listen beide auf als ehemals wohnhaft in Saarlautern bzw. Lisdorf.

22. Schifferfamilie Luxenburger-Martini
Ein halbes Jahrhundert auf Europas Wasserstraßen

Ein Leben als Binnenschiffer ist anstrengend, hart und erfordert Verantwortungsgefühl, denn man ist Transporteur fremden Eigentums. Die meisten Schifferfamilien auf Binnenschiffen sind auch deren Eigner, regelmäßige Arbeitszeiten eher selten, die Ehefrau zusätzlich der „zweite Mann“ an Bord. Es ist beherztes Engagement im steten Wettbewerb notwendig. Das Schifferleben hat aber auch seine angenehmen Seiten, lernt man doch im Laufe der Jahre die schönsten Stellen in unseren Ländern kennen und auch viele andere Schifferfamilien. Man kennt sich untereinander und hält zusammen.

Kurt Luxenburger, im März 1940 als Sohn von Anton Luxenburger und Frau Barbara geb. Amann, wie viele seiner Schulkameraden während der Evakuierung in Burg bei Magdeburg zur Welt gekommen, wuchs mit zwei Geschwistern in Lisdorf auf.
Sein Vater Anton (Bild rechts, 1900-1946) war eines der letzten Opfer des 2. Weltkrieges in Lisdorf: Im Herbst des Jahres 1946 fuhr er mit dem Pferdewagen und Kurts Großvater Peter Amann zur Rübenernte auf den Lisdorfer Pitzberg und löste dort eine noch nicht entdeckte Mine aus. Anton war sofort tot, Peter Amann und das Pferd kamen unbeschadet davon.

Die Mutter Barbara (1909-1969) heiratete später im Jahr 1950 den Schiffer Jacob Welsch (1898-1959, Bild links) aus Lisdorf. Getraut wurden sie von Pastor Matthias Lück, einem Verwandten des Schiffers Friedrich Lück aus Gersweiler, der in den folgenden Jahren als Chronist der Schifffahrt an der Saar noch eine bedeutende Rolle spielen sollte. Eine Schwester von Kurt starb noch im Kindesalter, die andere Schwester Rosina ehelichte im Jahr 1961 Hans Diwo und blieb in Lisdorf in der Provinzialstraße ansässig. Nach der Schulzeit im Jahr 1954, also noch zur Zeit des Saarstaates unter Johannes Hoffmann, heuerte Kurt als Schiffsjunge auf dem Treidelschiff ***Walhalla*** seines Stiefvaters Jacob Welsch junior an (großes Bild des Schiffes im ersten Bauzustand auf der Rückseite der Schrift).

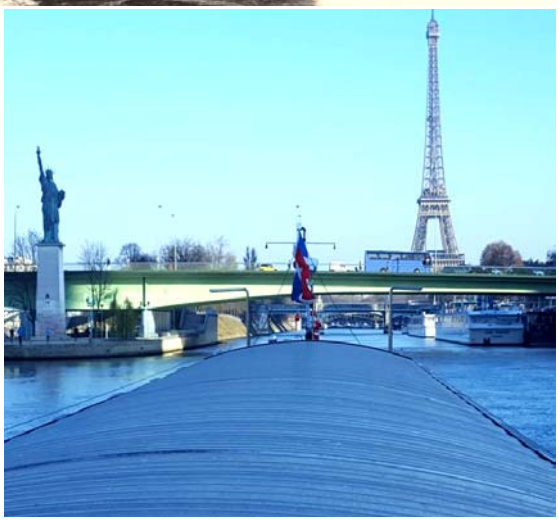
Eine gute Anschauung für das Aussehen solcher Schiffe bietet das Museumsschiff *Anna Leonie*, das mit öffentlichen Mitteln als Treidelschiff restauriert wurde und im Merziger Hafen vor Anker liegt (mehr dazu im Anhang).

Die *Walhalla* war im Jahr 1914 auf der Schiffswerft der Gebrüder „Van der Werft“ in Deest (Niederlande) als Schleppschiff vom Stapel gelaufen und in Betrieb bis 1972, hatte eine Ladekapazität von etwa 320 Tonnen, fuhr mit einer Geschwindigkeit von 3-5 km je Stunde und war mit mindestens drei Personen bemannt. Erster Eigner war Jacob Welsch senior (1867-1924), zweiter Eigner sein Sohn gleichen Namens (1898-1959), dann wurden dessen Ehefrau Barbara (geb. Amann, verw. Luxenburger), zuletzt deren Sohn Kurt Luxenburger Eigner des Schiffes. Über die erste Zeit der *Walhalla* wird auch berichtet in Kapitel 19, Schifferfamilie Welsch.
Zwischen den beiden Weltkriegen hatten die meisten Schleppschiffe noch eigene Pferde an Bord oder man mietete die Zugtiere, nach dem 2. Weltkrieg war Pferdezug nicht mehr erlaubt. Es gab den staatlichen Treidel- und Schleppdienst, der darauf ein Monopol hatte. Schienen für Zuglokomotiven lagen von Basel/ Hüningen über Straßburg am Rhein-Rhône-Kanal weiter über Nomey, Reims und St. Quentin bis Lille und Dünkirchen, ansonsten wurden Dieseltraktoren oder Schleppschiffe genutzt. Das Schiff befuhr damit die Wasserwege im Südwesten, also neben der Saar vorwiegend den Saar-Kohlen-Kanal, den Rhein-Marne-Kanal, den Rhein-Rhône-Kanal und den Rhein-Seitenkanal. Transportiert wurden damals wie heute traditionelles Schüttgut (Erz, Kohlen, Baustoffe usw.) oder Halbzeuge aus Metall, vorwiegend Eisenbleche und Stahlträger, aber auch Getreide, Braugerste oder Malz.
Eine einschneidende Veränderung brachte das Jahr 1959: Jacob Welsch jun. verstarb und das Schiff ging an Kurts Mutter Barbara aus Lisdorf über. Zur Verbesserung der Wettbewerbsposition wurde der Lastkahn dann im Jahr 1962 auf der Schiffswerft der Gebrüder Saar (Rockershausen) mit einem Deutz-Schiffsdiesel-Motor mit 140 PS ausgerüstet. Kurt musste beim Wasser- und Schifffahrtsamt in Saarbrücken das Patent für Motor-Kanalschifffahrt erwerben, damit er auch selbst das Schiff steuern durfte. Das ging zu dieser Zeit noch ohne gesonderte Ausbildung nach einer Prüfung bei besagtem Amt. Das Bild rechts zeigt die motorisierte Walhalla mit dem ersten Sohn Heiko auf dem Vorschiff bei der Ausfahrt aus dem Schiffshebewerk St. Louis-Arzviller. Auf der Werft der Gebrüder Saar wurde das Schiff im Jahr 1972 verschrottet.

Auch privat brachte die Zeit wichtige Veränderungen: Kurt Luxenburger lernte Silvia Martini aus Saarbrücken kennen, Spross einer alteingesessenen Schifferfamilie und von Geburt an auf einem Schiff zu Hause. Im Jahr 1968 heirateten sie und gründeten eine Schifferfamilie.

Sie lebten fast 40 Jahre auf insgesamt vier Schiffen. Sie dürfen sich über zwei Kinder (Heiko 1969, Patrick 1971) und vier Enkel sowie das Goldene Ehejubiläum im Jahr 2018 freuen (Bild links).
Die Kinder gingen später in Saarbrücken zur Schule und wurden privat untergebracht. Kurt und Silvia leben heute als Rentner in Lisdorf, die Kinder wohnen in Lisdorf und Ensdorf, arbeiten jedoch nicht mehr als Schiffer.
1971 erwarb Kurt bei der Schifffahrtsbehörde in Rotterdam das Rheinpatent für die Motorschifffahrt auf dem Rhein. 1972 ließ er sein erstes Schiff *Walhalla,* wie bereits beschrieben, verschrotten und ersetzte es durch ein neues, von einer Werft in Boom (Belgien) gekauftes Motorschiff. Dieses zweite Schiff der Familie Luxenburger war eine Penische mit einer Ladekapazität von ca. 350 Tonnen. Es wurde getauft auf den Namen **Walhall** (ohne „a“ am Ende).

Das Bild rechts zeigt die *Wallhall* am Liegeplatz vor der Moselbrücke in Koblenz. Die Registriernummer und der Name des Eigners sind vergrößert eingeblendet vor dem rechten Pfeiler der alten Moselbrücke.
Der Kaufpreis in Höhe von 210.000 DM wurde vorfinanziert von der Raiffeisenbank in Lisdorf, die zwar als landwirtschaftliche Genossenschaft gegründet worden war, jedoch auch örtliche Gewerbe mit Krediten unterstützte. Dieses zweite Schiff war bis September 1986 in Betrieb, wurde im Koblenzer Hafen außer Dienst gestellt und dort zum Verkauf angeboten. Im September 1988, also zwei Jahre später, wurde es schließlich verkauft an Erwin Lonsdorfer und dessen Ehefrau Michele Marcelle, geb. Haxaire.



Das Schiff fährt noch heute, wie die beiden obigen Bilder zeigen, die uns von Erwin Lonsdorfer dankenswerterweise übermittelt wurden.

Bereits im Jahr 1986, während die erste *Walhall* in Koblenz zum Verkauf angeboten wurde, erwarb die Familie Luxenburger ihr drittes Schiff mit dem Namen **Halberg,** ein mittelgroßes Motorschiff, das 1944 in Belgien gebaut worden war (Bild rechts in der Morgendämmerung an einem Ankerplatz). Erster Eigner war die Firma „Häger & Schmidt“ aus Duisburg, eine Tochterfirma des Thyssen-Konzerns, und später dann Hans Piotrowski aus Oberbillig an der Mosel. Dieses dritte Schiff kostete 130.000 DM, hatte eine Ladekapazität von ca. 550 Tonnen und einen 300 PS starken Dieselmotor. Das Schiff neuer Bauart war gut motorisiert und komfortabel; was ihm jedoch fehlte, war ein guter Stern: Im September 1988, knapp drei Wochen nach dem Verkauf der ersten *Walhall*, verschob sich bei der Ausfahrt aus dem Hafen Kehl in den Rhein die Ladung, das Schiff legte sich auf die Seite, lief voll Wasser und sank auf den Grund. Silvia wurde von einem Zollboot hinter dem Strudel des noch laufenden Motors aus dem Wasser aufgenommen, Kurt verließ das Schiff als Letzter und setzte direkt auf das Zollboot über. Die gesamte Habe der Familie im Schiff versank in den Fluten des Rheins. Das Schiff wurde drei Wochen später geborgen, doch alle Teile im Innern des Schiffes waren nach drei Wochen im Wasser mehr oder weniger unbrauchbar.

Das Bild links zeigt die Hebung der gesunkenen *Halberg* durch ein Bergungsschiff. Das Schiff wurde auf einer Werft in Straßburg ausgeschlachtet, die noch brauchbaren Teile vom Versicherer verwertet. Der Bootsrumpf wurde abgetrennt und vom Rudersportverband in Düsseldorf aufgekauft, der Rest verschrottet. Versicherungen deckten den gröbsten Schaden ab, doch dieser Unfall bedeutete neben einem immensen materiellen Verlust auch eine halbjährige Pause, bis ein neues Schiff zur Verfügung stand.

Bild rechts: Das nachfolgende Schiff Walhall Nr. 2 erhält auf der Schiffswerft Karcher in Rheinau-Freistett einen neuen Boden.

Dieses gebrauchte, vierte und letzte Motorschiff der Schifferfamilie Luxenburger mit dem ursprünglichen Namen *Sven* wurde vom Schiffseigner Reinhard Lubusch aus Minden an der Weser für 280.000 DM erworben und war von März 1989 bis 2005 in Betrieb. Es hatte eine Ladekapazität von ca. 860 Tonnen und einen 750 PS starken Dieselmotor, war 67 Meter lang und 8,2 Meter breit. Das Schiff war ursprünglich im Oktober 1914 in Mainz vom Stapel gelaufen, war also beim Erwerb insgesamt bereits 75 Jahre in Betrieb.

Es hatte dank seiner Größe auch einen relativ großen Wohnbereich und eine Abstellmöglichkeit für ein Auto. Nach dem Erwerb wurde es umgetauft und im amtlichen Schiffsregister unter dem Namen **Walhall** registriert, es war also das zweite Schiff des Eigners mit diesem Namen. Das Bild oben zeigt dieses große Schiff vor dem Hafen Mannheim-Rheinau; es fährt flussaufwärts mit einer Ladung Weizen nach Straßburg. Nach der Einstellung des Schiffsbetriebes wurde es 2005 nach Ungarn verkauft und dort zu einem Schubschiff umgebaut. Über das weitere Schicksal des Schiffs ist nichts bekannt.

Mit diesem großen Binnenschiff ging die Familie auf Fahrt auf dem Rhein von Rotterdam bis Basel oder auf der Weser bis nach Emden und befuhr das europäische Kanalnetz, unter anderem auch den Mittellandkanal bis Berlin oder den Rheinseitenkanal. Ebenso wurden Waren transportiert auf der Saar und der Mosel, auf dem Neckar bis zum obersten Hafen in Plochingen oder auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal bis Nürnberg. Ein besonderes Erlebnis waren Fahrten über den Mittellandkanal nach Berlin, denn die Volkspolizei der damaligen DDR hatte ein waches Auge auf die Binnenschiffe und kontrollierte an den Grenzübergangsstellen oder den Liegeplätzen pingelig und ausgiebig auf der Suche nach „Republikflüchtlingen“. Die Schiffe mussten nach 16 Uhr an besonders ausgewiesenen Liegeplätzen festmachen, stets bewacht durch bewaffnete Volkspolizei. Auch die anfangs noch nicht vorhandene Kanalbrücke des Mittellandkanals über die Elbe bei Magdeburg, die nach Kriegszerstörung nicht wieder aufgebaut worden war, verursachte erhebliche Umstände durch Schleusenabfahrten in die Elbe, Durchquerung der Elbe und Schleusenauffahrten in den Kanal. Nach der Wiedervereinigung wurde als eines der dringlichsten Projekte der Neubau der über 900 Meter langen Kanalbrücke in Angriff genommen und 2003 fertiggestellt.

Ähnlich umständlich gestalteten sich Fahrten auf dem Rhein-Marne-Kanal, der von Vitry-le-François an der Marne bis zum Rhein bei Straßburg auf einer Länge von 293 km verläuft. Befuhr ein Schiff diesen Kanal, so mussten insgesamt 154 Schleusen durchfahren werden und auch vier Kanaltunnel: der Tunnel bei Mauvages (4,9 km lang, südwestlich von Toul), der Tunnel bei Foug (0,9 km lang, westlich von Toul an der Maas), der Tunnel bei Niderviller (0,5 km lang) und direkt anschließend der Kanaltunnel beim Schiffshebewerk St. Louis-Arzviller (2,3 km lang, Nähe Saarburg in Lothringen). Vor der Inbetriebnahme des Schiffshebewerkes im Jahr 1969 mussten Schiffe den 45 Meter hohen Aufstieg auf das bzw. den Abstieg vom Höhenplateau der Vogesen durch Befahren von 17 (!) Schleusen bewältigen, was einen ganzen Tag erforderte. Lange Zeit wurden die Schiffe von Ketten-Zugschiffen durch die Tunnel bewegt (Bild rechts), später nach Einbau einer Tunnelbelüftung durften Motorschiffe aus eigener Kraft den Tunnel befahren.

Wie sah der Alltag aus auf einem Schiff, das als Transportvehikel genutzt wurde und der Betreiberfamilie auch als Unterkunft dienen musste, also dem Schifferpaar und eventuell den Kindern?

Beginnen wir ganz von vorne: Rechtlich sind Erwerb und Verkauf von Binnenschiffen ähnlich geregelt wie der von Immobilien, es ist also eine Beurkundung durch einen Notar notwendig, der dann auch alle vorgeschriebenen Rechtsakte veranlasst. Analog zu Immobilien sind in Deutschland die Binnenschiffe im amtlichen Schiffsregister eingetragen, das getrennt nach See- und Binnenschiffen bei Amtsgerichten geführt wird und wie ein Grundstücksregister drei Abteilungen aufweist. Wie im Immobiliengeschäft können die Schiffseigner auf die Dienste von Schiffsmaklern zurückgreifen, die sich nicht nur dem An- und Verkauf von Schiffen widmen, sondern auch Frachtaufträge vermitteln oder die Abfertigung vornehmen (Fracht- und Zollpapiere). Abgerechnet wird mit einer Provision, die im Schifffahrtswesen „Kommission“ heißt.

Nach dem Erwerb eines solchen Schiffes ist es mit Namen und Daten im Binnenschiffsregister einzutragen. Zudem müssen Schiff und zukünftige Ladungen vor der ersten Fahrt gegen eine Jahrespauschale versichert werden. Solche Versicherer waren zum Beispiel die A.G.F („Assurances Générales de France) in Straßburg, die größte Versicherung in Frankreich, die später um 2000 vom Allianz-Konzern übernommen wurde. Später traten auch die Allianz AG selbst oder die „Hamburg-Mannheimer“ hinzu.

Im Gegensatz zu großen Seeschiffen mit Dieselmotoren für Schweröl fahren Flussschiffe meist wie Kraftfahrzeuge mit Standard-Dieselöl. Einer oder mehrere Tanks mit einem Fassungsvermögen bis zu 40.000 Litern mussten im Hafen oder am Tankschiff befüllt werden (Bild rechts) und dann konnte die Fahrt beginnen, alles täglich fein säuberlich im "Schifferdienstbuch" dokumentiert. Ein großes, modernes Binnenschiff mit einem Verbrauch von weniger als 1,3 Litern Dieselöl je Tonne Fracht auf 100 Kilometern ist zwar ein langsames, aber bezogen auf die transportierte Menge das billigste und emissionsärmste Verkehrsmittel. Für den Transport von 2.500 Tonnen Erz benötigt man ein großes Binnenschiff mit zwei bis drei Mann Besatzung oder 100 Lkw mit 100 Fahrern; das Schiff benötigt nur 40 % des Treibstoffes der Lkw und verstopft keine Straßen. Bei großen Transportmengen kann nur die Eisenbahn mithalten: Sie verbraucht zwar deutlich mehr Energie, ist aber auch wesentlich schneller. Noch heute hat die Schifffahrt einen politisch und wirtschaftlich gewollten Wettbewerbsvorteil, denn Dieselöl für die Schifffahrt unterliegt nicht der Mineralölsteuer, sondern nur der üblichen Umsatzsteuer (aktuell 16% bzw. 19 %), die später dann als Vorsteuer abzugsfähig ist. Auch sind Binnenschiffe im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen recht langlebig und werden oft im Laufe ihres Lebens mehrfach auf der Werft generalüberholt, umgebaut, sogar verlängert oder bisweilen auch gekürzt oder erhalten einen neuen, stärkeren und abgasärmeren Motor. Seit dem Jahr 2003 gelten auch für Binnenschiffe Grenzwerte für Abgase, die inzwischen mehrfach verschärft wurden. Zum 1.1.2020 wurde zusätzlich der zulässige Schwefelgehalt im Schiffsdiesel erheblich gesenkt (von 3,5 % auf 0,5 %). Das digitale Zeitalter hat in der Schifffahrt längst Einzug gehalten, leider machte auch die zunehmende Bürokratisierung nicht halt vor der Schifffahrt:

- Das **Schifferdienstbuch**, eines Art Fahrtenbuch, musste täglich genau geführt werden mit Beginn und Ende der Fahrt (Uhrzeiten und Orten), dazu die Besatzung und deren Tätigkeiten und Eigenschaften.
- Jeden Tag mussten der Verbrauch an Treibstoff und die Zahl der Betriebsstunden mit Fahrtstrecke in einem besonderen **Kontrollbuch** eingetragen werden. Dieses Buch wurde einmal im Jahr vom Zollamt überprüft.
- Über die Abgabe von Bilgewasser und Altöl war ebenfalls getrennt Buch zu führen. Die Übernahme durch Bilgenentöler (spezielle Schiffe) oder dafür eingerichtete Tankstellen musste von diesen eingetragen werden.
- War man über 50 Jahre alt, musste man in fünfjährigem Turnus zum Amtsarzt zur Gesundheitsprüfung. Damit wurden auch die erforderlichen Papiere, zum Beispiel Schiffsführer-Patente, in ihrer Gültigkeit verlängert. Ab dem 65. Lebensjahr war die Gesundheitsprüfung jährlich vorgeschrieben.

Hatte man einen Transportauftrag zu erledigen, fuhr das Schiff früh morgens los, sobald es hell wurde. Nach alter Tradition wurde vor dem Start die Schiffsglocke dreimal je dreifach angeschlagen, symbolisch für den traditionellen Schiffergruß „Allzeit gute Fahrt in Gottes Namen“. Auch gedachte man in einer kurzen Andacht des Hl. Nikolaus, des Schutzpatrons der Seefahrer und Binnenschiffer, dann machte man die Leinen los.

Die Fahrt endete gegen 18 Uhr an irgendeiner Anlegestelle. Die Transportaufträge wurden damals wie heute über die Schifferbörsen vergeben, z. B. in Straßburg, Nancy oder Saargemünd, was in der Zeit vor dem Internet per Aushang oder per Telefon erfolgte und damit deutlich mehr Aufwand verursachte. Die Abrechnung der Frachtaufträge erfolgte anhand des Gewichtes der Ladung, die vorher abgewogen wurde, oder anhand des geeichten Schiffsmeters an der Bordwand; die Anzeigedifferenzen an dieser Tiefgang-Anzeige konnten für jedes Schiff direkt in Ladungstonnen umgerechnet werden. Meist übernahm diese Tätigkeit der Eichmeister des Hafens, der die Landungsmenge „amtlich“ ermittelte und in die Frachtpapiere übertrug. Die Frachttarife waren in früheren Zeiten festgesetzt oder wurden außerhalb Deutschlands frei ausgehandelt, wobei man sich meist an Richtwerte hielt. Die Freigabe der Frachtraten in Deutschland im Jahr 1984 wirkte sich für die Schiffer in Zeiten des billigen Benzins nachteilig aus, sodass viele aufgeben mussten.

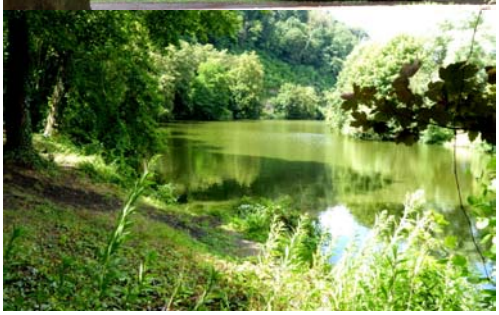
Sofern Dringlichkeit vorlag und die notwendige Ausrüstung vorhanden war, wurde auch länger gefahren. Hatte das Schiff festgemacht, blieb man an Bord und rastete oder man hob das auf dem Schiff geparkte Fahrzeug mit dem aufgebauten Hebekran an Land und erledigte dann die Besorgungen oder erkundete auch einmal die Gegend.
Wie andere motorbetriebene Fahrzeuge müssen auch Binnenschiffe ab einer Länge von über 20 Metern in regelmäßigen Abständen auf ihre Betriebssicherheit hin überprüft werden. In Deutschland richten sich die Untersuchung und die Zulassung des Schiffes nach der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung. Zuständig ist zurzeit die Zentrale Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) in Mainz mit ihren Nebenstellen. Die Prüfung ist vergleichbar mit einer TÜV-Untersuchung bei einem Kraftfahrzeug, geht aber noch weiter. Die Untersuchung umfasst neben dem Schiff selbst auch Kenntnisse über die verschiedenen Wasserstraßen. Das Prüfungszertifikat wird deshalb für verschiedene Zonen ausgestellt, die Rheinanliegerstaaten erkennen ihre Untersuchungszertifikate jedoch gegenseitig an.

Die Schifferfamilie hatte ihren Wohnbereich im hinteren Teil des Schiffes (Heck), der neben dem Wohnraum ein Bad mit Toilette, eine Kochnische und Schlafkammern umfasste (Das erste Bild zeigt das Wohnzimmer auf dem Schiff *Halberg*, die beiden anderen Bilder zeigen den Wohnbereich im Schiff *Walhall Nr. 2*).
Fuhr noch weiteres Schiffspersonal mit, hatte dies meist eigene Kajüten im Vorderteil des Schiffes (Bug). In den früheren Penischen war der Wohnbereich 20 bis 30 m^2 groß, bei den neueren Schiffen liegt er jedoch über 50 m^2 und kann damit durchaus mit kleinen Eigentumswohnungen mithalten.

Gekocht wurde auf Gasherden, die eine gesonderte Zulassung zum Betrieb auf Schiffen benötigten (Flammüberwachung). Die restlichen Gerätschaften waren übliche Haushaltsgeräte für Wechselstrom mit 220/230 Volt aus einem gesonderten Generator. Sofern nicht die Abwärme von Motoren genutzt werden konnte, zum Beispiel beim Ankern im Hafen, wurde eine Heizung mit Ölbrenner angeworfen. Als Heizöl diente der Dieseltreibstoff aus dem Tank, der ja chemisch identisch ist mit dem haushaltsüblichen „Heizöl extra leicht“. Außerdem benötigt ein Schiff einen großen Trinkwassertank. Früher durften Abwasser aus Küche, Bad oder Toilette noch direkt ins umliegende Gewässer eingeleitet werden, doch später mussten sie in Abwassertanks gesammelt und ebenso wie die haushaltsübliche Mülltonne im Hafen entsorgt werden, ebenso ölige Abfälle und Bilgewasser in eigenen Tanks für gesonderte Entsorgung. Zum Aus- oder Umbau des Wohnraumes beauftragte man meist Schreiner aus Holland oder Belgien, die auf Schiffswohnungen spezialisiert waren, denn keiner konnte das besser als sie.

Etwas Abwechslung in den Alltag brachten der gelegentliche Urlaub, auftragsfreie Zeiten oder Zwangspausen durch Hochwasser, die zum Ruhen im Hafen oder zum Aufenthalt im Wohnhaus genutzt wurden, um dort nach dem Rechten zu sehen. Abwechslung brachte aber auch Familienbesuch auf dem Schiff im Hafen oder Besuch als Fahrgast auf der Fahrt. Im Bild rechts studiert Kurt Luxenburgers Enkel Nicolas den Führerstand des letzten Schiffes *Walhall Nr. 2;* besonders das Funktelefon erweckte bei dieser Gelegenheit sein gesteigertes Interesse.

23. Schifferfamilie Salm



Die Schiffer der Familie Salm sind bezeugt in Saarburg, Saarbrücken und **Wallerfangen**. Daran erinnert noch heute im Bereich der Saarenge vor dem Limberg, wo früher der ehemalige Saarhafen lag, das alte Halfenhaus, im Volksmund auch „Salms Haus“ genannt, das auf das Jahr 1844 zurückgeht. Zum Hafen führte damals das „Saargässel“ (heute Einmündung Sonnenstraße-Hauptstraße) in nordöstlicher Richtung zur Saar. Am Ende der Straße befand sich eine Anlegestelle.

Die Salms waren Berufsschiffer. Erster bekannter Wallerfanger Schiffer der Familie war Karl Salm, der nach seiner Hochzeit 1802 von Saarburg nach Wallerfangen übergesiedelt war. Das Haus diente auch als Unterkunft für die Halfen und zum Unterstellen der Pferde.

In unmittelbarer Nähe befand sich an der Felswand des Limberges in Richtung Dillingen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts eine Häuserzeile, die von Wallerfanger Saarschiffern und Fischern bewohnt wurde. Die Häuser waren an den Felsen des Limberges gebaut und verfügten über Felsenkeller (Bild rechts). Später wurden für die Bewohner dieser Häuser kleine Wohnhäuser im Klostergartenweg gebaut und die Felsenwohnungen als Lagerräume genutzt, im Krieg als Luftschutzraum.

An Schiffern aus der Familie Salm konnten wir bisher ermitteln:

Salm Johann Peter (*21.10.1864, +06.01.1943) vh mit **Madert Elisabeth** (*26.08.1872)
Schiff **Tenace (**Wohnschiff) 1939 Saarbrücken bei den Herrengärten versenkt, nicht mehr repariert, damit *Totalverlust 2. Weltkrieg*

Kinder:

Johann	*03.08.1896	Mittersheim	+ 10.3.1955	Sao Paulo, Unfalltod, kein Schiffer, dauernd ledig
Margaretha	*26.08.1897	Saarburg		Paris, Großblittersdorf, vh mit Eugen Bernard (Postbeamter), Ehe blieb kinderlos
Barbara	*18.09.1898	Saarbrücken		vh mit dem Kaufmann Walter, 1 Tochter
Phillipina	*02.04.1900	Saarburg	+06.06.1948	Heidelberg, vh mit Ernst Hardt (LKW-Spediteur)
Elisabeth	*05.04.1903	Frouard/Mosel	+ Goslar	1 Sohn Helmut
Josef	*15.09.1904	Hertogenbosch	*Bild Josef 1938 im Amüseum* →	
Schiff **Patria**			1939 vor Rosselmündung auf Land gezogen	
Schiff **Ruth**			*Totalverlust 2. Weltkrieg*	
Richard	*09.01.1906	Ivor/Belgien	vh mit Elfriede Wiltz, 2 Töchter	
Friedrich	*15.01.1912	Namur/Belgien	+15.10.1981 Saarbrücken	
Schiff **Eros I**	300 t Spitz		vh 1. Ehe mit Therese Bergmann (*1920,+10.07.1952)	
			2. Ehe mit Anneliese Lordt , keine Kinder	

Anna Julia *02.03.1907 Mittersheim +23.12.1987 Saarburg

vh 26.10.1928 mit **Friedrich Hausen**, *27.09.1902 Saarburg→
Zwei Söhne: Eugen und *Erich Hausen.*
1. Schiff **Blandina** 1939 an Ausladestelle der Völklinger Hütte versenkt, wieder gehoben und repariert
Schiff 1945 bei Rogätz auf der Elbe zurückgelassen, die Hausens flüchteten mit den beiden Söhnen per Fahrrad zurück nach Saarburg, das Schiff sahen sie nicht mehr wieder. →*Verlust nach 2. Weltkrieg*
2. Schiff **Erich**, Penische ca. 300 Tonnen bis zum Eintritt in Rentenalter, Schiff wurde verkauft.

Hausen Eugen (*1933 auf Blandine, inzwischen verstorben →), vh mit **Anita Weber**.
Eugen fuhr zuerst auf dem elterlichen Schiff mit. Im Jahr 1961 (zur Hochzeit) kauften die Eltern ein Kempenaar Schiff 50 * 6,60 Meter mit dem Namen **Saarburg,** das später verkauft wurde und ein größeres Schiff wurde gekauft, das ebenfalls **Saarburg** getauft wurde.

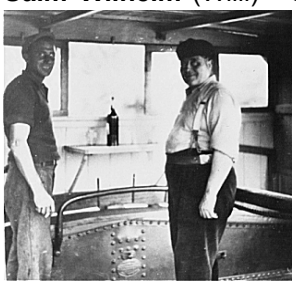
Hausen Erich (1929-2005) vh 1961 mit *Irmgard Lonsdorfer* (*1939), siehe *Kapitel 17,*
Schiff **Eros II** *siehe Kapitel 17*

Des Weiteren sind aus der Familie Salm noch bekannt

Salm Leo Schiff **Maria** Saarbrücken 1939 im Hafen Saarbrücken beladen untergegangen, ab 1954 nach Reparatur von Fremdpersonal gefahren.

Salm Peter Schiff **Titan** Schiff 1971 verschrottet
Tochter Gerda war vh mit **Hubert Nikolay** und fuhr auf der **Loreley.**

Salm Wilhelm (Willi) Saarburg, später Gersweiler, Schiff **Vinzenzia**→

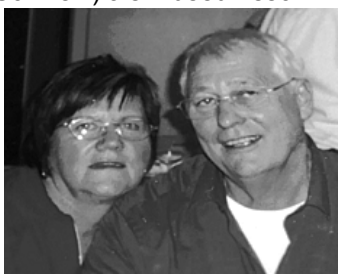


(Schiff vorne mit Hund, dahinter die *Ideal)*,
← Willi, Person rechts im Ruderhaus *Vinzenzia.*
war vh mit **Sophie Meiers** (1901-1974). Paar hatte 2 Töchter, 3 Söhne:
→Tochter Vinzenzia (fuhr kein Schiff) und **Waltraud** vh Zimmer. Sie fuhr mit Ehemann auf Schiff **MiDo** (ehemals Roland), Kürzel aus Namen der Kinder **Mi**chael und **Do**ris, wohnt aktuell in Saaralbe/Holving. Waltraud & Vinzenzia →

→ Sohn **Salm Willi** (Altenkessel) fuhr *Vinzenzia* nach Rente der Eltern, inzwischen verstorben, Schiff in Hanweiler abgewrackt.

→ Sohn **Salm Horst** fuhr *MS Mignon,* vh 1964 mit **Hannelore Lonsdorfer** (Tochter von Michael Lonsdorfer und Johanna Scheuer, heute Grosbliederstroff).

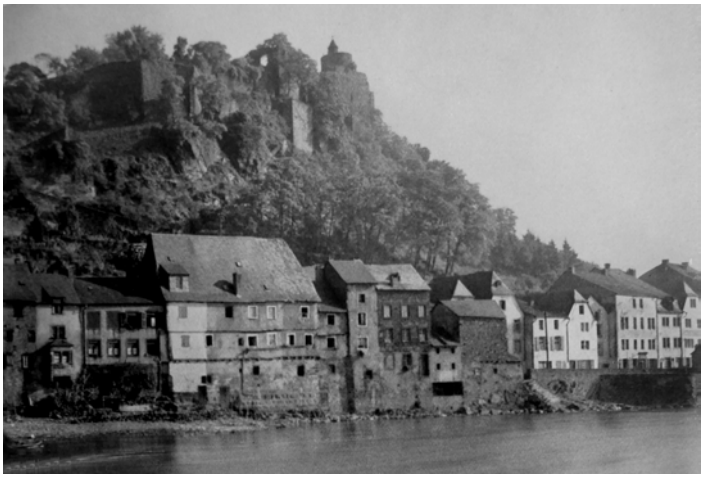
→ Sohn **Salm Damian** fuhr das Schiff ***Willi*** →
vh mit *Elfriede Hambs* (Altlußheim) Typ Spitz, Stapellauf
→ Sohn **Salm Willi** junior, vh mit **Lydia Bayer** 1909 in Deest,
(vorher **MS Luxemburg)** 39x5 m, 310 t, 200 PS.
Schiffe **Santiago I** (350 t), **II** (600 t) nach Damians Tod verkauft,
Agena (950 t) gehört aktuell dem Verein
Nach Verkauf der *Agena* *historische Binnenschifffahrt*
arbeiteten beide beim WSA Speyer (Schweiz) als Museumsschiff
bis zur Rente
Salm Willi junior und **Lydia Bayer**→



Salm Franz (1899-1982) Schiff **Churbelin,** vh mit Gertrude Reinert, Tochter von
Saarburg, *„Am Staden“*, Gertrude Primm und Nikolaus Reinert
→ Tochter **Lieselotte,** vh mit Ludwig Momper Salm Franz →

Salm Hans Schiff **Anneliese** noch keine Daten bekannt
Schiff **Cervica** noch keine Daten bekannt

Salm Franz Josef In Saaralben in Schleuse ertrunken, sonst nichts bekannt
→ Sohn **Salm Josef,** vh mit Johanna Lorth, wohnte in Saarburg, *„Unterstes Loch“,*
nicht direkt verwandt mit dem vorher benannten Franz.
→ Sohn **Peter ?**
→ Sohn **Franz Josef** (1936-2019) vh mit Scheuer Wanda →
→ Sohn Uwe
→ Tochter **Lilli** Helena *1912 vh 1934 mit Victor Welsch.



← Das alte Saarburg unterhalb des Burgberges, der in alter Zeit „Churbelin“ hieß, mit den Häusern am Staden. Hier wohnten die meisten Schiffer aus Saarburg. Die Straße *„Unterstes Loch“* lag im Eck der Einmündung des Leukbaches in die Saar, sie existiert nicht mehr (im Bild nicht abgebildet, die Straße wäre links anschließend zu sehen).

24. Sonstige Schiffe und Familien

Fam. Adams, **Schiff Gisela →**

← **Andreas Adams** (Bild Nachkriegszeit, +1977, das Kind ist Horst Michael Salm junior) und Familie, Fraulauten. Seine erste Ehefrau Hilde geb. Hennrich war eine Tochter von Jacob Hennrich (*Aloysius*). Er verlor beim Bombenangriff auf die östlichen Bezirke von Saarlautern am 1. Dez. 1944 Ehefrau Hilde und beide Kinder Alois und Gisela, die in einem einstürzenden Haus in Fraulautern ums Leben kamen. Ebenso fanden hier den Tod die Ehefrau von Jacob Hennrich, Helene geb. Reinert, und deren beide Kinder Elvira und Josef. Nach dem Krieg heiratete er Maria Primm (Cousine von Peter Primm, dem Vater von Herbert Primm); aus dieser Ehe gingen 2 Söhne hervor und eine Tochter (Irmtraud Stroh geb. Adams).

Fam. Fontaine Schiff **Stolzenfels →**

Bild rechts am Ankerplatz in Saarbrücken am 15.08.1998

→ **Nikolaus** Fontaine
vh mit Hanna? (SB), 3 Töchter
→ Sohn **Klaus**

→ Bruder **Johann** Fontaine
Sohn **Josef**

→ Schwester **Johanna** war vh mit Hans Lahr,
dem 1. Eigner der *Maria Helena.*

1. Eigner der *Stolzenfels* war **Nikolaus** Fontaine (Fraulautern), der das Schiff fuhr, obwohl er im Kriege einen Arm verloren hatte. Von seinen 4 Kindern übernahm dann Sohn **Klaus** das Schiff. Nach kurzer Ehe verstarb dessen Ehefrau, er selbst kam etwa im Jahr 1985 bei einem Wegeunfall in Nordfrankreich ums Leben. Der Sohn aus dieser Ehe verkaufte später das Schiff.
Schiff wurde 1940 konfisziert für Op. Seelöwe.

Johann Fontaine ist gelistet als der 1. Eigner des Transportschiffes *Continent.* Später übernahm es Sohn Josef, dann dessen Wwe. Angelika Fontaine, bevor es 1958 an Peter Primm verkauft wurde und als *Rena* weiterfuhr.

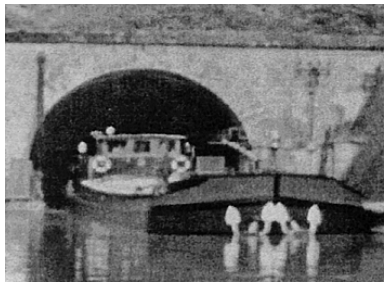
Fam. Hawner Schiff **Salve Regina**

1. Eigner Hawner Peter (Gersweiler-Stangenmühle), während des 2. Weltkrieges gestorben,
dann ging das Schiff über auf Hawner Theo (Gersweiler-Stangenmühle).
Dessen Witwe übernahm das Schiff und siedelte um nach Fraulautern.
1939 lag Schiff schwimmfähig im Hafen Saarbrücken fest,
1940 konfisziert für Op. Seelöwe, dabei beschädigt und später repariert,
1945-1954 unter Sequester

Fam. Hennrich Jacob (siehe dazu Schiff *Gisela)* Schiff **Aloysius**

1939 lag Schiff schwimmfähig im Hafen Saarbrücken fest,
1940 konfisziert für Op. Seelöwe, beschädigt, nicht mehr repariert, damit
Nach dem Krieg erwarb Jacob das gebrauchte Schiff **Anna →**
aus Straßburg (von Franz Lorth ?)

Totalverlust im 2. Weltkrieg



Fam. Madert Schiff **Aurora** →

Bild rechts als Treidelschiff
1940 bei Mittersheim abgewrackt
(kein Bild) Schiff **Samoa**

1. Eigner der *Samoa* war **Nikolaus** Madert (Onkel von Willi), dann ***Willi*** *Madert* (Vater von Christa Madert, Fraulautern), danach laut Buch zu Op. Seelöwe 1939 Wwe. Madert.
1939 lag Schiff unbeschädigt fest im Hafen Saarbrücken,
1940 konfisziert für Op. Seelöwe und beschädigt,
1940 repariert auf Werft Bröhl in Mondorf,
1967 noch in Bestandsliste.

Afra Gebrüder Madert, ***Josef*** Fraulautern
Auf der Afra fuhr mit Madert ***Nikolaus*** *(wohnhaft Saarburg,* † Herbst 1944)
Afra II dessen Sohn Klaus Madert (jung verstorben), Fraulautern
Nachkriegsneubau Gebr. Saar, verkauft und umgetauft auf **Safari** →

Resolute (kein Bild)
Eigner Martin Lück, Bruder des Schiffsseelsorgers Matthias Lück und Onkel von Friedrich Lück (Schiff *Arcona*), neues Motorschiff von Werft Geb. Saar. Schiff 1940 von der Kriegsmarine konfisziert und nach Norwegen überführt, dort Dienst als Versorgungsschiff der Marine. 1945 in Norwegen beschlagnahmt als Kriegsbeute und damit *Totalverlust nach 2. Weltkrieg.*

Maria Helena, Stapellauf 1912. Eigner waren Hans Lahr, dann Sohn Hans, dann Frank Lion. Liegt als Theaterschiff vor dem Finanzministerium Saarbrücken.
Die Mutter von Hans Lahr war eine Schwester der Schiffer Klaus und Josef Fontaine.
Aktuell wird das Schiff gesteuert von Josef Lonsdorfer (Altenkessel).

→

Bild: Mutter Johanna, Hans Lahr jun., Hans Lahr senior 1980.

← MS Arcona →
Eigner Josef Lück, 1939 schwimmfähig im Hafen Saarbrücken, 1940 konfisziert für Op. Seelöwe, beschädigt und wieder repariert.
Später übernahm Sohn Friedrich Lück das Schiff, motorisierte es und fuhr mit seinem Sohn Peter (Bruder von Hubert Lück).

25. Anhang

Museumsschiffe 2020

← Museumsschiff ***Cabro*** in Offendorf, im Elsass nördlich Straßburg. Schiff Länge 38,5 x 5 Meter, Dieselmotor 40 PS, Leergewicht Stahlrumpf 60 Tonnen.

Das Schiff ist innen zu besichtigen und enthält kleines Museum mit Darstellung des Alltags an Bord, Hinweise zum Schiffswesen, Frachtvergaben und Frachtarten (Stahlträger, Kohle, Salz, Getreide, Düngemittel usw.). Zu besichtigen ist auch die Schiffswohnung von ca. 20 qm mit zwei Schlafkammern, Wohnzimmer und Küche.
Anschrift: Quai des Bateliers, Offendorf, geöffnet bis 30. September samstags, sonntags, feiertags von 14 bis 19 Uhr.
Ticket 3,50 Euro, Weitere Infos gibt es im Internet unter www.offendorf.fr oder unter Telefon 00333/88967514.

Eine gute Anschauung für den Aufbau von Treidelschiffen bietet das Museumsschiff ***Anna-Leonie*****,** das mit öffentlichen Mitteln auf den Originalzustand restauriert wurde und im Merziger Hafen vor Anker liegt. Deutlich sind die Laderäume, der Zugang dazu und auch das offene Ruderhaus mit Steuerruder (Helmstock) am Heck zu erkennen. Die Penische lief 1925 auf der Werft der Gebrüder Schäfer in Luisenthal vom Stapel, ist ca. 39 m lang und 5 m breit und ein Schwesterschiff der baugleichen *Continent / Rena*, die 1926 vom Stapel gelaufen war. Im Jahr 1937 wurde das Schiff von Johann und Eugenie Kind gekauft und auf den Namen der beiden Töchter Anna und Leonie getauft. Das Schiff fuhr bis 1970 auf der Saar, dann wurde die Schleppschifffahrt in Frankreich und auf der Saar endgültig eingestellt. Das Schiff erhielt nie einen Motor und wurde deshalb nach Aufgabe der Treidelschifffahrt stillgelegt. Der Fischereiverband Saar kaufte 2007 das Schiff und ließ es bis 2009 auf den Originalzustand auf der Werft Wirotius in Hanweiler restaurieren. Da es weiterhin keinen eigenen Antrieb hat, liegt es im Hafen fest verankert und dient dem Fischereiverband als Schulungsraum.

Gesteuert wurde das Schiff mit einem Ruder am Heck über einen Steuerhebel, der **Helmstock** genannt wurde. Dieser konnte über ein Gelenk zusammengeklappt werden und wurde dadurch so verkürzt, dass er aus dem Ruderhaus, **Markise** genannt, herausgedreht werden konnte, um das Ruder in Schleusen quer zum Heck beizudrehen (dieser Zustand ist im Bild links zu sehen).
Das Ruder selbst besaß am Ende wasserseitig eine Verlängerung, den sogenannten **Seefang,** der mit einer Drahtseilwinde hochgezogen oder abgelassen werden konnte. Damit konnte man die Ruderfläche je nach Bedarf vergrößern oder verkleinern. Größere Steuerfläche bedeutete höheren Steuerungseffekt, aber auch eine höhere Kraftanstrengung des Rudergängers. Auch fuhren die Schiffe anfangs noch ohne Ruderhaus, der Rudergänger war also der Witterung ausgesetzt.

Mannheimer Akte

Die **Mannheimer Akte (**genauer: *Revidierte Rheinschifffahrtsakte von 1868*) ist ein internationales Abkommen, das den Schiffsverkehr auf dem Rhein regelt. Bereits im Westfälischen Frieden des Jahres 1648 versuchten die Anrainerstaaten am Rhein, die freie Schifffahrt auf dem Rhein zu etablieren, was aber in der Praxis nicht durchgesetzt werden konnte. Im Jahr 1815 beschloss deshalb der Wiener Kongress erneut die Freiheit der Schifffahrt für internationale Gewässer und für den Rhein und die Einrichtung einer Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die erstmals 1816 in Mainz tagte. Im März 1831 wurde die "Mainzer Akte“ beschlossen, in der alle überkommenen Rechte und Privilegien auf dem Rhein (Stapelrecht, Warenumschlagsrecht usw.) beseitigt wurden. Eine Abschaffung der überall erhobenen Zölle gelang nicht, da viele Staaten auf diese lukrative Einnahmequelle nicht verzichten wollten.

Nach Verlegung der Kommission 1861 nach Mannheim, vor allem auf Betreiben Frankreichs, wurde dort im Jahr 1868 die Mannheimer Akte von Baden, Bayern, Hessen, Preußen, Frankreich und den Niederlanden unterzeichnet, die in ihren Grundsätzen bis heute gilt. Später schlossen sich noch die Schweiz, Belgien und Großbritannien an. Zu dieser Zeit bestand das zweite Deutsche Kaiserreich noch nicht (erst 1871) und die beteiligten Länder waren alle noch selbstständige Staaten.

In diesem internationalen Vertrag wurden unter anderem festgelegt: Die völlige Freiheit der Rheinschifffahrt, die Gleichbehandlung der Schiffer und Flotten, die Abschaffung von Schifffahrtsabgaben, einheitliche Sicherheits- und Verkehrsvorschriften und eine Vereinfachung der Zollabfertigung. Ebenso einigten sich die Anliegerstaaten auf die permanente Instandhaltung des Rheins, die Einrichtung eines Gerichtes für die Rheinschifffahrt und die Errichtung einer Kommission zur Überwachung der Grundsätze des Vertrages. In dieser Kommission haben alle Unterzeichnerstaaten Sitz und Stimme bis auf den heutigen Tag. Ein Glücksfall ist es bis heute, dass die Schweiz kein EU-Mitglied ist. Somit bleibt die Europäische Union bei der Rheinschifffahrt außen vor und auch deren Bedürfnis, alles bis ins Kleinste regulieren zu wollen.

Im Versailler Vertrag von 1919 (Artikel 355) setzte Frankreich durch, dass der Sitz der Kommission ins wieder französisch gewordene Straßburg verlegt wurde. Der Sitz kam in den sogenannten „Kaiserpalast“, der dann in „Palais du Rhin“ (Rheinpalast) umbenannt wurde und auch heute noch so heißt. Dieses Gebäude ist ein wilhelminischer Prunkbau, der als Quartier für den Kaiser vorgesehen war, wenn er das Elsass besuchte.

Herbert Primm war mehrmals in seiner Eigenschaft als Verbandsvertreter in diesem Gebäude und wurde auch vom deutschen Sekretär der deutschen Kommission empfangen.

Es gab im Laufe der Zeit mehrere Versuche, die Regelungen oder Vergünstigungen der Akte auszuhebeln:

- Absatz 3 der Akte ermöglicht bis heute der Rheinschifffahrt den Betrieb mit steuerermäßigtem Treibstoff. Es gab bereits mehrere Versuche von diversen Finanzministern, dies zu ändern und auch für die Schifffahrt volle Steuersätze wie bei Lkw einzuführen, aber die Rheinkommission konnte dies bisher jedes Mal verhindern. Aus umweltpolitischer Sicht ein falsches Vorhaben, bei dem allein finanzielle Gesichtpunkte eine Rolle spielten.
- Der Hafen von Straßburg wurde von Frankreich 1920 zu einem Freihafen ("port autonome") deklariert. Schiffe, die aus dem französischen Kanalnetz über Straßburg zum Rhein fahren wollten, mussten eine saftige Durchfahrtsgebühr bezahlen, die noch jedes Jahr erhöht wurde. Damit wollte Frankreich möglichst viel Umschlag in Straßburg behalten; Dies war jedoch ein eindeutiger Verstoß gegen das im Abkommen abgeschaffte Stapelrecht. Die Rheinkommission konnte jedoch durchsetzen, dass die Gebühr auf ein Minimum reduziert wurde. Ein wirklicher Freihafen wurde Straßburg jedoch nicht, denn das Sagen hatte letztendlich das Verkehrsministerium in Paris.
- Es sollte auf dem kanalisierten Rhein und dem dazugehörigen Rheinseitenkanal (Grand Canal d’Alsace) auf französischem Hoheitsgebiet nur französisch als Verkehrssprache gelten. Auf den französischen Flüssen und Kanälen ist französisch sowieso die alleinige Verkehrssprache, da Wasserstraßen im Inneren eines Landes nur der nationalen Gesetzgebung unterstehen. Auf der internationalen Mosel gibt es keine besondere Sprachregelung, die Verkehrssprache auf dem Rhein ist deutsch und dies ist historisch so gewachsen.
- Die Verhandlungssprache im Rheinschifffahrts-Gericht in Straßburg ist nur französisch. Hier lässt die europäische Gesinnung noch zu wünschen übrig.

Die acht Schleusen am Rhein und Rheinseitenkanal werden mit hohem Personalaufwand in drei Schichten betrieben. Die letzte Schleuse am Rhein in Iffezheim liegt auf deutschem Gebiet, die beiden obersten Schleusen in der Schweiz bei Basel-Birsfelden und bei Rheinfelden-Kaiseraugst flussaufwärts noch vor Basel, der Endstation der Rheinschifffahrt.

Beispiele aus dem Rechtsverkehr, zur Verfügung gestellt von Fam. Luxenburger-Martini

Urkundenrolle Nummer 756 Jahrgang 1988

Verhandelt zu Saarbrücken am 9. September 1988.

Vor Notar Manfred Crauser mit dem Amtssitz zu Saarbrücken, erschienen:

1. als Veräußerer

Eheleute Kurt LUXEMBURGER, geboren am 15.3.1940, und Silvia geborene Martini, geboren am 15.4.1948, beide wohnhaft in 6630 Saarlouis-Lisdorf, Provinzialstr. 146

2. als Erwerber

Eheleute Erwin LONSDORFER, geboren am 26.3.1953, und Michèle Marcelle geborene Haxaire, geboren am 7.5.1948, beide wohnhaft in 6600 Saarbrücken, Nauwieserstrasse 62

Frau Lonsdorfer wies sich aus durch ihre Carte Nationale D`Identité.
Frau Luxemburger wies sich aus durch ihren Reisepaß.
Herr Luxemburger und Herr Lonsdorfer wiesen sich aus durch ihre Bundespersonalausweise.

Die Erschienenen erklärten:

I.
Vorbemerkungen

Im Binnenschiffsregister des Amtsgerichts Saarbrücken Blatt 248 sind als Eigentümer des dort verzeichneten Motorgüterschiffes "Walhall" - nachstehend Vertragsgegenstand genannt - eingetragen:
Eheleute Kurt Luxemburger und Silvia geb. Martini, zu je 1/2-Anteil.

Der Vertragsgegenstand war bei Einsichtnahme in das Binnenschiffsregister vom 2.8.1988 frei von allen Belastungen eingetragen.

Dies vorausgeschickt schlossen die Erschienenen folgenden

II.

K a u f v e r t r a g

1. Veräußerer verkauft dem dies annehmenden Erwerber

Eheleuten Erwin L o n s d o r f e r
und Michèle Marcelle geborene Haxaire
- als Miteigentümer zu je 1/2 -

den in Teil I. beschriebenen Vertragsgegenstand mit allen damit verbundenen Rechten und Bestandteilen.

2. Der Kaufpreis beträgt

75.000,-- DM

Notarielle Urkunde: Im Jahr 1988 verkauft Kurt Luxenburger sein erstes Schiff *Walhall* an Erwin Lonsdorfer und Ehefrau Michele Marcelle, geb. Haxaire.

An
Amtsgericht Mannheim
- Binnenschiffsregister -
6800 Mannheim

Betr.: BSR 4033 - MS"Sven"

Der unterzeichnende Schiffseigner Reinhard Lubusch, Körnerstr. 10, 6003 hat das vorbezeichnete Schiff "Sven" an Herrn Kurt Luxemburger, Schiffsführer, Provinzialstrasse 146, 6630 Saarlouis nach einer privatrechtlichen Vereinbarung verkauft. Sie sind sich darüber einig, dass das Eigentum an dem vorbezeichneten Schiff übergehen soll.
Wir bewilligen und beantragen die Eintragung der Eigentumsänderung beim Binnenschiffsregister.
Ferner wird beantragt

a) die Änderung des Schiffsnamens in "Walhall"
b) die Verlegung des Heimatortes von "Neckarhausen nach Lisdorf
c) die Löschung aller in Abteilung III eingetragenen Hypotheken laufende Nr. 16 , 17 , 18 , 19.

Herr Kurt Luxemburger versichert an Eides Statt, dass er die Schiffahrt mit dem vorgenannten Schiff von Lisdorf aus betreibt.

Der Wert des Schiffes beträgt DM 280.000,--. Die Kosten für die Löschungen der Hypotheken trägt Herr Lubusch, Die Kosten für die Änderungen im Schiffsregister trägt Herr Luxemburger.

Du-Ruhrort, den 29. März 1989

UR. 159/1989

Vorstehende vor mir vollzogene Unterschriften von

1) Schiffseigner Reinhard Lubusch, geb. am 29.05.49, Neißestr. 12, 4950 Minden,
- ausgewiesen durch: PA Nr. 5581152568 -

2) Schiffsführerin Helga Lubusch, geb. Dannenberg, geb. am 13.01.51, wohnhaft daselbst,
- ausgewiesen durch: Reisepaß der BRD Nr. F 7713173-

3) Schiffseigner Kurt Luxenburger, geb. am 15.03.40, Provinzialstr. 146 a, 6630 Saarlouis-Liesdorf,
- von Person bekannt -

werden hiermit beglaubigt.
Du-Ruhrort, den 29. März 1989

ARTUR HAHN NOTAR

K o s t e n b e r e c h n u n g :
(§§ 141, 154 KostO)

Geschäftswert: 280.000,00 DM	
5/20 Gebühr § 45 KostO	132,50 DM
Gebühr §§ 136, 152 KostO	2,00 DM
Gebühr §§ 137, 152 KostO	3,00 DM
Zwischensumme	137,50 DM
zzgl 14 % MWSt.	19,25 DM
Summe	156,75 DM

N o t a r

März 1989: Kauf des Motorschiffes *Sven* von Reinhard Lubusch aus Minden an der Weser.

Amtsgericht Saarbrücken — Binnenschiffsregister Blatt 270

Erste Abteilung — Das Schiff

Volksbank Saarlouis 26.07.89

Abt. I — Einlegebogen 1

Name, Nummer oder sonstige Merkzeichen	Gattung, Hauptbaustoff	Jahr des Stapellaufs, Bauort, Schiffswerft	Heimatort
1	2	3	4
Walhall	Motorgüterschiff aus Stahl	1914, Mainz-Kastel	Saarlouis

Tragfähigkeit, Wasserverdrängung, Maschinenleistung			Tag der Eintragung des Schiffs
5			6
Tragfähigkeit in t/Wasserverdrängung in m³	Maschinenleistung	Eichschein	
a	b	c	
851,450 t	551 KW	Certificat de Jaugeage Nr. 9 F 438 des Bureau de Jaugeage Strasbourg vom 22. April 1988. Schiffsattest Nr. 959 der Schiffsuntersuchungskommission Duisburg vom 20. April 1978.	16. Oktober 1914 gez. Unterschriften Die Übereinstimmung mit dem Inhalt des bisherigen Blattes wird bescheinigt. Eingetragen am 25. Juli 1989.

SR 21 – Binnenschiffsregister Erste Abteilung gen. 9.82 Preisklasse 62 Justizvollzugsanstalt Bochum

Fortsetzung auf Einlegebogen

Auszug aus dem Schiffsregister zum Motorschiff *Sven,* später *Walhall* Nr. 2. Er belegt, dass das Schiff bereits im Jahr 1914 vom Stapel gelaufen ist und daher beim Erwerb bereits 75 Jahre lang in Betrieb war. Die Neu-Eichung des Schiffsmeters (Jaugeage) im April 1988 vier Wochen nach Kauf und Umbau ist darin auch dokumentiert

...gericht Saarbrücken — Binnenschiffsregister Blatt 270

Erste Abteilung — Das Schiff

Abt. I — Einlegebogen 1 R

Veränderungen		Löschung der Eintragung des Schiffs
Zu Spalte		
7	8	9
1 + 4	Das Schiff führt jetzt den Namen "Walhall". Der Heimatort ist nach Saarlouis verlegt. Eingetragen am 21.7.1989. gez. Herrmann gez. Stephan Die Übereinstimmung mit dem Inhalt des bisherigen Blattes wird bescheinigt. Eingetragen am 25. Juli 1989	

Auch die Umbenennung des Schiffes auf den Namen *Walhall* und die Verlegung nach Saarlouis im Sommer 1989 sind darin festgehalten.

Zu den amtlichen Unterlagen eines Binnenschiffes gehören die Auszüge aus dem Binnenschiffsregister: Erste Abteilung (Daten des Schiffes), Zweite Abteilung (Eigentümernachweise) und Dritte Abteilung (Schiffshypotheken, Nießbrauch). Auszüge aus der Dritten Abteilung werden aus rechtlichen Gründen hier nicht angegeben.

Der Inhaber dieses Schifferpatents ist berechtigt, Fahrzeuge aller Art (§ 6 BinSchPatentV) zu führen.

Salm (Unterschrift)

Dieses Schifferpatent gilt auf*) ~~deriden~~/allen Bundeswasserstraße/n

~~von~~ ~~bis~~ mit Ausnahme des Rheins und der Oberelbe, der Mittel- und Oberweser, der Donau und der Seeschiffahrtsstraßen

sowie auf den ehemaligen Reichswasserstraßen im Land Berlin

*) Nichtzutreffendes streichen

Mainz den 10.8.82

Wasser- und Schiffahrtsdirektion Südwest

(Unterschrift)

Erweiterung

1. auf ... von ... bis ... den ...
2. auf ... von ... bis ... den ...
3. auf ... von ... bis ... den ...

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Penichen-Patent
Patente de Peniche
Spitsenpatent

Nr. 11/65

Frau Hannelore Salm
(Vor- und Zuname)

geboren den/né le/geboren op 5.8.39

in/à/te Saarbrücken

ist auf Grund der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten in der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen Fassung berechtigt zur Führung von Fahrzeugen der auf dem Rhein-Rhône-Kanal verkehrenden Art,

— mit eigener — ~~und — ohne eigene~~ — Triebkraft*)

auf dem Großen Elsässischen Kanal und auf dem Rhein zwischen Unterster Schleuse des kanalisierten Rheins einschließlich des unteren Schleusenkanals und Basel (Dreirosenbrücke)

est autorisé, conformément au Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin arrêté par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à conduire des bâtiments de la catégorie de ceux qui circulent sur le canal du Rhône au Rhin,

— munis — ~~et — non munis~~ — de moyens mécaniques de propulsion*)

sur le Grand Canal d'Alsace et le Rhin entre Ecluse aval du Rhin canalisé (canal de fuite inclus) et Bâle (Dreirosenbrücke)

is, overeenkomstig het door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde Reglement betreffende het verlenen van patenten voor Rijnschippers, gerechtigd tot het besturen van vaartuigen, behorende tot de groep van die welke het Rhône-Rijn Kanaal bevaren,

— met — ~~en — zonder~~ — eigen beweegkracht*)

op het Grand Canal d'Alsace en de Rijn tussen Bazel (Dreirosenbrücke) — benedenste sluis van de gekanaliseerde Rijn (met inbegrip van het kanaal beneden die sluis)

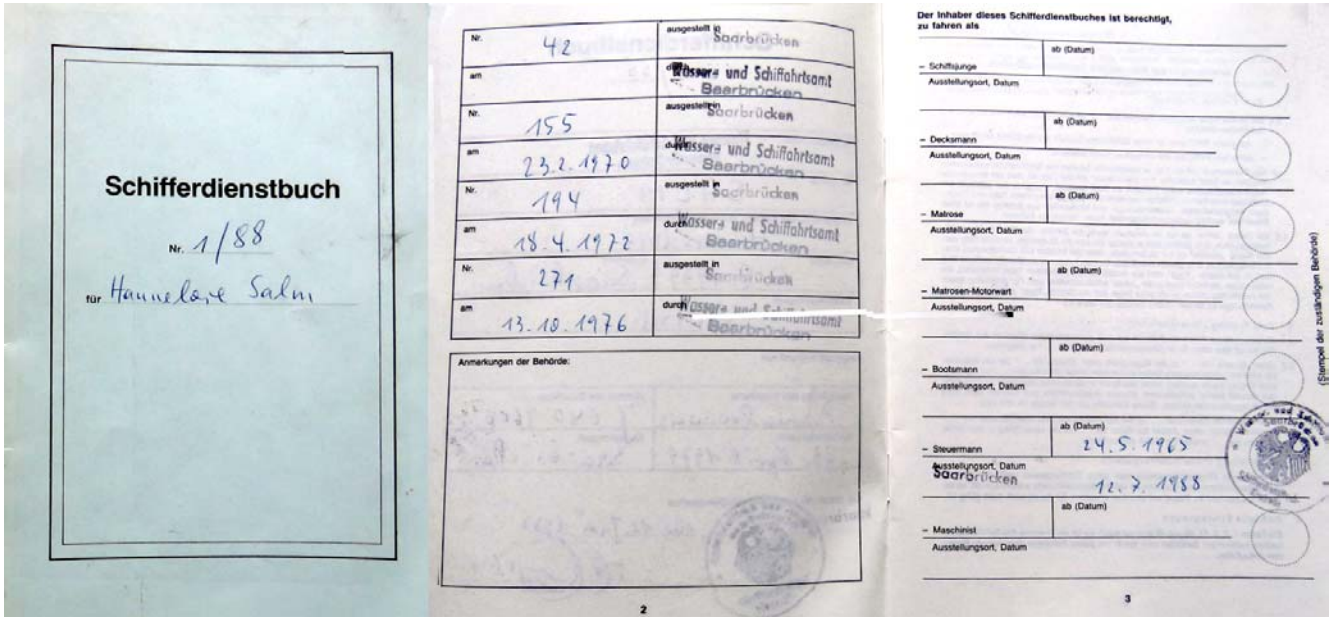
Mainz den/le/de 10.6.65

Hannelore Salm
(Unterschrift des Inhabers)
Signature du titulaire
Handtekening v. d. houder)

Dienststempel
Sceau
Zegel

*) Nichtzutreffendes streichen

Oben: zwei Beispiele für Schiffsführer-Patente, zur Verfügung gestellt von Hannelore Salm
Unten: Auszüge aus ihrem Schifferdienstbuch aus dem Jahr 1988



Schifferdienstbuch

Nr. 1/88

für Hannelore Salm

Nr. 42	ausgestellt in Saarbrücken	
am	durch Wasser- und Schiffahrtsamt Saarbrücken	
Nr. 155	ausgestellt in Saarbrücken	
am 23.2.1970	durch Wasser- und Schiffahrtsamt Saarbrücken	
Nr. 194	ausgestellt in Saarbrücken	
am 18.4.1972	durch Wasser- und Schiffahrtsamt Saarbrücken	
Nr. 271	ausgestellt in Saarbrücken	
am 13.10.1976	durch Wasser- und Schiffahrtsamt Saarbrücken	

Anmerkungen der Behörde:

2

Der Inhaber dieses Schifferdienstbuches ist berechtigt, zu fahren als

	ab (Datum)	Ausstellungsort, Datum
– Schiffsjunge		
– Decksmann		
– Matrose		
– Matrosen-Motorwart		
– Bootsmann		
– Steuermann	24.5.1965	Saarbrücken 12.7.1988
– Maschinist		

(Stempel der zuständigen Behörde)

3

Im Jahr 2006 fand im ***Amüseum Saarburg*** eine Ausstellung statt zum Thema **"Saarschifffahrt damals und heute".** Auf zwei Stockwerken konnten sich die Besucher einen historischen Überblick über die rund 1000-jährige Geschichte der Saarschifffahrt verschaffen. 24 maßstabsgetreue Modelle und zahlreiche alte Fotos und Urkunden wurden damals ausgestellt. Die Ausstellung wurde organisiert von Nikolaus Lonsdorfer, Friedrich Lück und Herbert Primm. Alle drei waren selbst Berufsschiffer und gaben einen Einblick in den Arbeitsalltag der Saarschiffer in der Nachkriegszeit. Geleitet wurde die Ausstellung von Dr. Anette Barth, damals Leiterin der Volkshochschule Saarburg, in Zusammenarbeit mit dem Kulturbüro der Stadt.
Ein besonderes Highlight der Ausstellung waren Schiffsmodelle, die in mühevoller Handarbeit erstellt wurden. Die meisten Modelle stammen von den Schiffern Pierre Descarpenterie und Nikolaus Lonsdorfer, dessen Vater und Großvater aus Lisdorf stammten. Er selbst war seit seinem 15. Lebensjahr insgesamt 47 Jahre lang Berufsschiffer und später Eigner der *Germania*, eines anfänglichen Treidelschiffes, das mehrmals umgebaut und motorisiert wurde und nach 80 Jahren treuen Dienstes 1991 verschrottet wurde. Die beiden haben fast alle Modelle der Ausstellung in mühevoller Handarbeit gebaut, Für ein Modell im Maßstab 1:50 waren etwa sechs Wochen Arbeit notwendig. Unter den Modellen finden sich auch zwei Lisdorfer Schiffe: die *Germania* der Familie Lonsdorfer und das erste Nachkriegsschiff von Victor Welsch, die *Stralsund.* Heute befindet sich im ersten Obergeschoss eine Dauerausstellung zur Saarschifffahrt. Von den ersten Flößen bis hin zur hochmodernen *MS Lutin,* einem Großschiff mit über 4000 Tonnen Ladefähigkeit aus dem Jahr 2005, ist ein Teil der Modelle im Wechsel zu sehen.

Technisches aus der Schifffahrt

Dieselmotoren für Binnenschiffe sind 1 bis 2 Meter lang, meist als V-Motor ausgeführt (spart Länge), heute über 1000 PS stark und unterscheiden sich grundlegend von Dieselmotoren für Fahrzeuge. Es gelten hohe Anforderungen an die Lebensdauer und die Betriebssicherheit, da bei einem Motorausfall das Schiff manövrierunfähig wird. Ständig sind hohe Dauerleistung und hoher Wirkungsgrad gefordert. Nützlich ist eine Startmöglichkeit auch ohne Strom (Druckluftstarter). Dieselmotoren erzeugen keine explosionsfähigen Dämpfe.
Große Motoren bis zu 100.000 PS sind Diesel-Zweitakter und Langsamläufer mit 60-250 Upm mit Antrieb direkt auf den Propeller ohne Getriebe, deshalb erfolgt Richtungswechsel durch Stopp und Umsteuerung. Mittlere Dieselmotoren sind 4-Takt-Dieselmotoren bis 1200 Upm als Reihen- oder V-Motor, benötigen ein Getriebe oder treiben einen Generator an. Dieselelektrischer Antrieb mit 1800 Upm und Vierpolgenerator ergibt 60 Hz.

Die **Helmstöcke** (Ruder-Steuerhebel am Heck) waren bis zum Jahre 1970 noch in Gebrauch, dann wurden sie endgültig abgelöst durch eine zentrale Steuerung über den **Haspel** (Steuerrad). Neuere Schiffe haben kein Steuerrad mehr, sondern werden elektronisch gesteuert über Bedienfelder.

Bild links: Steuerhaus der *MS Queen 2* des Eigners Hans Lonsdorfer. Das Schiff hat kein Steuerrad mehr, sondern wird über elektronische Regelungen gesteuert.
Am Steuer sitzt Leon Blodau, Enkel von Elisabeth Scholz geb. Weides und Urenkel von Michael Lonsdorfer.

← **Schiffsschraube** der *MS Arcona* (Friedrich Lück), heute im Besitz seines Sohnes Hubert Lück.

Original-Anker der *MS Pamir* → heute im Besitz von Hans Peter Lonsdorfer. Am Schiff waren vorne zwei und hinten ein Anker vorhanden.
Nicht mehr kenntlich ist die auf dem Anker vorgeschriebene Beschriftung mit dem Schiffsnamen (dient der Zuordnung eines gefundenen Ankers).

Original-Mütze des Schiffers *Josef Primm*, MS *St. Anna*, ein Onkel unseres Mitautors Herbert Primm.

• Positionslicht **grün** brennt auf der **Steuerbordseite** (in Fahrtrichtung rechts).

• Positionslicht **rot** brennt auf der **Backbordseite** (in Fahrtrichtung links).

Anhand der beiden Farben kann man in der Nacht erkennen, ob ein Schiff die gleiche Richtung fährt oder entgegen kommt. Kommt ein Schiff entgegen, sieht man links grün, rechts rot, es trifft also rot auf rot, ein Steuermann sieht die Lichtfolge ● ■ ● ● ■ ●

Bild links: **Signalhörner** der Schiffer Kurt Luxenburger und Andreas Hafner.
Bild rechts Original-**Steuerrad** des Motorschiffes *MS Rex* mit über einem Meter Durchmesser.

Original-**Schiffsglocke** der *MS Ora*→

← **Hecklaterne** brennt weiß nachts hinten in Mitte *Heck*

Ankerlaterne →
brennt weiß oder gelb
vorne am *Bug,* wenn Schiff vor Anker liegt

← **Steuerhebel** für Diesel-Einspritzpumpe (Gashebel)

Eine Schiffswohnung im hinteren Teil eines Binnenschiffes nannten die Schiffer die **„Roof“,** eine in den deutschen Sprachgebrauch übernommene holländische Bezeichnung. War die Wohnung im tiefen Teil des Schiffes hinter dem Ladraum, so wurde sie **„Heer“** genannt.
Eine **Abladetiefe** ist der Abstand zwischen Wasserspiegel und dem tiefsten Punkt eines Schiffes, also die maximal mögliche Eintauchtiefe.

Beispiele für Schiffswohnungen

Blick in die Schiffswohnung auf der *Walhall Nr. 2.* Der Wohnraum war ca. 50 qm groß, alles Wichtige war vorhanden.

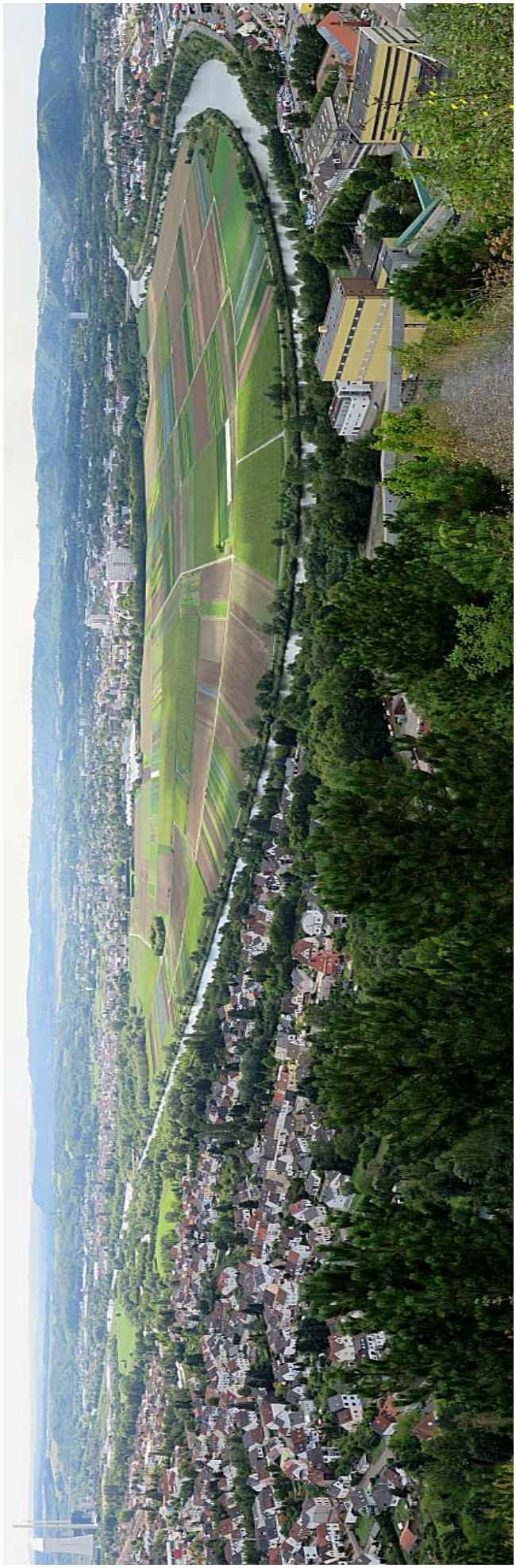
Luftbild von Lisdorf im Jahr 1936/38 (Archiv des Heimatvereins)

Zu dieser Zeit befuhren noch Schiffer aus Lisdorf den Fluss. Auf dem Bild sind zu erkennen:

(0) = Treidelpfad beiderseits der Saar
(1) = Alter Einlauf des Mühlenbaches in die Saar (heute Saardamm hinter Fa. Rietmann)
(2) = Schiffsanleger am Ende der Fährgaß, 1936-1945 Hermannstraße, heute Saarstraße
(3) = Ankerplätze am Saarufer, befestigte Steinaufschüttungen
(4) = Alte Kreisbrücke Lisdorf-Ensdorf, im 2. Weltkrieg gesprengt, dahinter die Lisdorfer Au
(5) = Bereich Gatterstraße, Fort-Rauch, damals noch unbebaut
(6) = Schulhof der Grundschule, damals noch ohne das neue Schulgebäude von 1953 und ohne Kastanienbäume
(7) = Turm der evangelischen Kirche am Kaiser-Wilhelm-Ring
(8) = Bereich Holzmühler Straße und Fischerfeld, damals wenig bebaut
(9) = Örtliche Lage Gasthaus „Zum Anker“
(10) = Turm der Villa Ruff an der Provinzialstraße, 1951 abgerissen wegen Kriegsschäden.

70 Jahre später: das Saarlouiser Becken im Jahr 2015 →, Aufnahme Harald Weiler von der Bergehalde Ensdorf. Die Saar ist ausgebaut zur Groß-Schifffahrtsstraße und es verkehren darauf große Binnenschiffe und Personenschiffe.

Bild: Original-Türwappen von Haus Kirchenstraße 7, Größe 45 x 35 cm, zugeschrieben dem Schifferpaar Anton Lonsdorfer und Katharina Meyer, später im Besitz von Victor Welsch, herausgearbeitet aus massivem Kupferblech.
In Bild kann man erkennen: links und rechts je eine Schiffsleiter (mit Bogenhaken zum Anhängen), Bildmitte ein Anker, von links oben nach rechts unten eine Schorstange mit Haken, von rechts oben nach links unten ein Stechpaddel mit Blatt in Form der Unterseite eines Saarkains und ein gewundenes Schiffstau.
Die Herkunft ist unbekannt, das Original ist im Besitz von Katharina Novaczyk.



26. Impressum, Autoren, Quellhinweise

Redaktion: Dipl.-Ing. Harald Weiler, Vorstandsmitglied des Vereins für Heimatkunde Lisdorf ---------- >
Lektorat: Wirtschaftsdirektor a. D. Karl Schneider, Lisdorf
Dr.-Ing. Franz J. Klein, Lisdorf

Diese Schrift wurde erstellt unter Mitarbeit von:

Gernot Karge, Vereinigung für Heimatkunde im Landkreis Saarlouis →

Brunhilde und Herbert Primm, ehemals 1. Vorsitzender des Verbandes der Saarschiffer „Unitas e. V." (St. Wendel), ehemalige Berufsschiffer aus Gersweiler - →

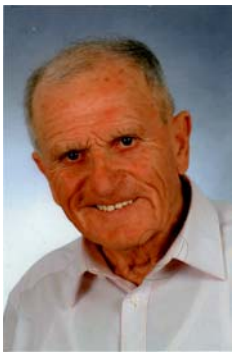
← *Lieselotte und Ludwig Momper*, ehemalige Berufsschiffer, wohnhaft in Hilbringen, dann Saarbrücken

Irmgard Hausen geb. Lonsdorfer (Koblenz), ehemalige Berufsschifferin, Bild rechts →
Enkelin der Schiffer Nikolaus Lonsdorfer & Elisabeth Werner (Lisdorf/ Wasserbillig)

Kurt & Silvia Luxenburger (Lisdorf), ehemalige Berufsschiffer, Bild links →

← *Hannelore Salm* geb. Lonsdorfer (Grosbliederstroff), Enkelin der Schiffer Anton Lonsdorfer und Maria Werner aus Lisdorf/Wasserbillig.

← *Andreas (+) & Christa Hafner* geb. Huffer (Saarbrücken), ehemalige Berufsschiffer aus Lisdorf/Fraulautern



August Balthasar, Mitglied im Vorstand des Vereins für Heimatkunde Lisdorf - - - - - - - - - - - - - - - - - →

Wir bedanken uns für die Unterstützung in Wort und Bild bei

Rosa-Maria Kiefer-Paulus		Heimatkundeverein *Rodena* Saarlouis-Roden e.V.	
Städtisches Museum		Saarlouis, Alte-Brauerei-Straße 1	
Amüseum, Städtisches Museum & Kulturbüro am Wasserfall,		Saarburg, Am Markt 29,	
Katharina Novaczyk geb. Welsch	(Oftersheim)	Nichte	von Jacob, Adolf und Victor Welsch
Martina und Wilhelm Klinz	(Lisdorf)	Groß-Nichte	von Jacob, Adolf und Victor Welsch
Anneliese Marschibois	(Berus)	Urenkelin	von Nikolaus Lonsdorfer und Elisabeth Werner
		Enkelin	von Anna Maria Lonsdorfer und Ludwig Mettlach
		Tochter	von Alois und Hildegard Schwickert geb. Mettlach
Heike Glock	(Marpingen)	Urenkelin	von Nikolaus Lonsdorfer und Elisabeth Werner
		Tochter	von Klaus Lonsdorfer und Maria Lorth
Hans Peter Lonsdorfer	(Sitterswald)	Urenkel	von Anton Lonsdorfer und Maria Werner
Elisabeth Scholz geb. Weides	(Kleinblittersdorf)	Urenkelin	von Anton Lonsdorfer und Maria Werner
Marianne Meyer	(Saargemünd, + Juli 2020)	Tochter	des Schiffers Jacob Münster
Isolde Hafner	(Lisdorf)	Nichte	des Schiffers Andreas Hafner
Hubert Lück	(Gersweiler)	Sohn	des Schiffers Friedrich Lück
Monika und Hans Hanauer	(Lisdorf)	Nachkommen	der Schifferfamilie Barthel
Rudolf Lonsdorfer sen.	(Lisdorf)	Nachkomme	des Schiffers Wilhelm Lonsdorfer
Klemens Port	(Lisdorf)	Vermessungs-Oberamtsrat a. D,	
		Urenkel	der Schiffer Anton und Katharina Port
Heiner Groß	(Lisdorf)	Ehrenvorsitzender des Vereins für Heimatkunde Lisdorf	
Georg Groß	(Beaumarais)	Mitglied im Vorstand des Vereins für Heimatkunde Lisdorf	

Die Wiedergabe von Fotos aus dem Amüseum Saarburg erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Amüseums.
Die Wiedergabe von Fotos aus dem Städtischen Museum Saarlouis erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Museums.

Informationen und Bilder zu lebenden Schiffern/innen wurden wiedergegeben nach Angaben und mit Gestattung derselben.
Informationen und Bilder zu verstorbenen Schiffern/innen wurden wiedergegeben nach Angaben und mit Gestattung der Angehörigen.
Sofern nicht gesondert betitelt, werden Bilder mit freundlicher Genehmigung der hier Genannten wiedergegeben ohne Einzelnachweis.

Literaturhinweise:

Lisdorfer Heimatblatt Nr. 26/27/2019: Bericht von Dr. Franz J. Klein über Dienste seines Urgroßvaters Johann Rullang auf dem Treidelschiff seines "Schwippschwagers" Adolf Hafner mit dem Namen *St. Barbara*.

Lisdorfer Heimatblatt Nr. 07/2009: Bericht von August Balthasar zu Schiffsleuten aus Lisdorf.

August Balthasar: „De Leiid aus em Ecken" – Geschichten und Erzählungen von Leuten aus der Saarstraße". Auszüge daraus sind in mehreren Heimatblättern wiedergegeben.

Festschrift zum 50- und zum 75-jährigen Bestehen des Handballvereins SC Saargold Lisdorf, dessen erster Nachkriegspräsident der Schiffer *Victor Welsch* war.

„**Die Einwohner von Lisdorf vor 1900**", Rudolf Zenner, Vereinigung für Heimatkunde im Landkreis Saarlouis e. V., erschienen in drei Bänden, Saarlouis, 2001.

Schiffer an Saar und Mosel, Denkschrift aus dem Jahr 1975 von **Johann Goergen** (1898-1976, von 1950 bis 1964 Rektor der Grundschule in Lisdorf), im Jahr 1995 ergänzt durch Autoren der Wasser- und Schifffahrtsämter Saarbrücken und Trier anlässlich einer Sonderausstellung des Freilichtmuseums Roscheider Hof bei Konz zu Wasserfahrzeugen auf Saar und Mosel. Der ehemalige Schiffer Nikolaus Lonsdorfer junior half bei dieser Ausstellung mit und sein französischer Kollege Pierre Descarpenterie aus Maixe (Lothringen) steuerte etliche Schiffs- und Anlagenmodelle bei. 24 Modelle wurden später zu einer Ausstellung ins Amüseum Saarburg gebracht, wo ein Teil von ihnen in einem eigenen Raum zum Thema Saarschifffahrt ausgestellt wird. In der Denkschrift ist der Lebenslauf des Schiffes *Germania* der Familie Lonsdorfer erstmalig beschrieben.

Saarschifffahrt damals und heute ,Ausstellung im Amüseum Saarburg, Jahr 2006. Ein Bericht dazu in der Zeitung „Trierischer Volksfreund" vom 22.05.2006 kann im Internet nachgelesen werden. Noch heute erhältlich ist ein Videofilm von Nikolaus Lonsdorfer junior und Pierre Descarpenterie aus dem Jahr 1994. Darin werden Fahrten auf Rhein, Main und dem Rhein-Marne-Kanal sowie die letzte Fahrt des Schiffes *Germania* ausführlich dokumentiert, auch Begegnungen mit Lisdorfer Schiffern. Des Weiteren ist ein Videofilm erhältlich mit dem Titel „Die Saarschifffahrt-Zeitzeugen". Dr. Anette Barth, zu dieser Zeit Leiterin der Volkshochschule Saarburg, führt mit den Saarschiffern Nikolaus Lonsdorfer, Friedrich Lück und Herbert Primm ein Gespräch über die Geschichte der Saarschifffahrt, das als Videofilm aufgezeichnet wurde.

Bücher ***Die Saarschifffahrt*** und ***Aktion Seelöwe, Saarschiffe auf Irrfahrt nach England***
herausgegeben vom Heimatkundlichen Verein Gersweiler-Ottenhausen (2004, 2007).
Beide Bücher entstanden unter maßgeblicher Mitwirkung des ehemaligen Saarschiffers Friedrich Lück aus Gersweiler (+ 2014). Vorwort: Herbert Primm, ehemals 1. Vorsitzender des Verbandes der Saarschiffer „Unitas e. V.".
In beiden Büchern sind die Bestandslisten zur Saarschifffahrt und Verlustlisten eingefügt.

Schiffe auf der Saar von Werner Böcking, Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1984.

Wir danken dem Heimatkundlichen Verein Gersweiler-Ottenhausen für die Unterlagen, Bilder und Texte zur Saarschifffahrt, insbesondere Hubert Lück (Sohn Friedrich Lück) und Volker Arnold.

Redaktion: Harald Weiler, Großstraße 12, 66740 Saarlouis
Tel. 06831-42113 Email: harald_weiler@t-online.de
Mitglied im Vorstand des Vereins für Heimatkunde Lisdorf

Teile der Dokumentation wurden/werden in den Lisdorfer Heimatblättern wiedergegeben, die der Verein für Heimatkunde Lisdorf herausgibt.

Schiffergruß von Joseph von Eichendorff

Stolzes Schiff mit seidnen Schwingen, fährst mein Boot zu Grunde schier,
sang von Bord und Lauten klingen, o du fröhlicher Schiffsherr, dir;
ich muss selbst mein Lied mir singen, nur der Sturmwind singt mit mir.

Stolzes Schiff, wenn deine Feuer nachts verlöscht: beim falben Licht
steht ein Fremder an dem Steuer, mit den Winden laut er spricht,
und die Wogen rauschen scheuer trau dem finstern Bootsmann nicht!

Gleiche Winde, gleiche Wellen, reiches Schiff und armes Boot
nach demselben Strande schwellen, deine Hoffart, meine Not
wird an einem Riff zerschellen, denn der Bootsmann ist der Tod.

Bild: Lisdorfer Treidelschiff ***Walhalla*** (Stapellauf 1914) im Jahr 1925, Personen von links nach rechts: die Geschwister *Victor* Welsch (1907-1966), *Maria* Welsch (verheiratete Kleber, 1903-1989), deren Mutter *Maria* Welsch geb. Lonsdorfer (1871-1946), Schiffseigner *Jacob* Welsch junior (1898-1959). Nicht auf dem Bild sind der 1924 verstorbene Vater *Jacob* Welsch (1867-1924), die Tochter *Katharina* Welsch (1900-1979, verheiratete Schmitt, Mutter von *Theresia Schmitt* verheiratete Follert) und Sohn *Adolf* Welsch (1905- ✝1944).

Auf dem Bild links erkennt man den bordeigenen Pferdestall und den bei Leerfahrt demontierbaren Hebekran für die schwere, aufliegende Pferdepritsche, über die Pferde in den Stall oder an Land gebracht wurden. Rechts ins Bild ragt der Helmstock (Ruder-Steuerhebel) hinein; das Schiff hatte zu dieser Zeit noch kein Ruderhaus. Unterhalb der Personen erkennt man die Schiffswohnung (zwei Fenster und kleine Gaube, auf der Jacob sitzt) sowie zwischen den beiden Frauen den Schornstein des Küchenofens. An der Wohnung vor den Fenstern ist der Schiebe-Rollladen geöffnet. Man glaubt, vier Fenster zu sehen, es sind jedoch nur zwei. Das Foto wurde uns zur Verfügung gestellt von *Katharina Novaczyk* (Tochter von Maria Welsch) und ist das älteste bisher bekannte Bild eines Lisdorfer Schiffes.

Das Geländepanorama erinnert an die „Dames de Meuse“ auf der französischen Maas in den Ardennen bei Révin.

Alte Postkarte aus Lisdorf mit der Darstellung der früheren Kreisbrücke zwischen Lisdorf und Ensdorf (1944 gesprengt). Auf der Saar wird ein Transportschiff nach Bauart der „Saarkains“ getreidelt.