

Arbeit in der Tauchglocke auf dem Grund des Rheines

von Karl Heinz Wilkes

Kein anderer Fluß in Europa hat seit Jahrhunderten Landschaft und Menschen so sehr geprägt wie der Rhein.

Berge, Seen, Hügel, nebelverhangene Felder und Wiesen - in grauer Vorzeit von Sagen umwoben, von englischen Malern im vorigen Jahrhundert für die Romantik entdeckt - säumen sie seine Ufer. Die ersten mit der Eisenbahn reisenden Menschen hatten vom Zugabteil aus den Eindruck einer an ihnen vorüberziehenden faszinierenden Kulisse, die - insbesondere in ihrem mittleren Flußabschnitt - durch schroffe und steile Gebirge, sakrale und profane Bauten in großer Zahl als Wahrzeichen königlicher, fürstlicher und fürstbischöflicher Kultur noch heute geprägt wird.

Der Industrialisierungsprozeß seit dem 19. Jahrhundert hat die Landschaft des Rheines in den Ballungsgebieten Basel, Ludwigshafen, Köln-Leverkusen, Krefeld-Duisburg grundlegend verändert und mit ihm das Verhältnis der Menschen an beiden Ufern zum Fluß. Die aus Holz gebauten alten Segel- und Treidelschiffe wurden durch Raddampfer und industriell gefertigte Einheiten abgelöst. Der Völker trennende und verbindende Strom wurde zur dichtest befahrenen SchiffsstraÙe Europas. Dieselgetriebene Motoren ersetzen Wind- und Pferdestärken.

Mit der intensiven wirtschaftlichen Nutzung begann in einem langandauernden Prozeß die Verschmutzung und Verseuchung des Rheines - insbesondere durch industrielle Abwässer und achtlos oder bewußt "entsorgten" Unrat. Jahrhunderte dauerte es, bis ökonomisch und ökologisch diesem Übel von privater, industrieller und regierungsamtlicher Seite gegengesteuert wurde.

1965 wurde das Tauchglockenschiff "CARL STRAAT", benannt nach dem ersten Wasser- und Schiffsverkehrsminister der Nachkriegszeit im Duisburger Hafen, vom Bundesverkehrsminister in Dienst gestellt. Es ist das einzige seiner Art auf der Welt. Es hatte zunächst nur die Aufgabe, Brückentrümmer und Wrackteile, die in der Fahrrinne des Stromes lagen, zu bergen. Seit einigen Jahren sind für die Mannschaft des 52-Meter-Schiffes ökologische Aufgaben hinzugekommen: das Entnehmen von Bodenproben, Inspizieren von Flußbauwerken.

Die Männer des Tauchglockenschiffes arbeiten im "Bett des Rheines" ohne Taucheranzug, umflossen von aufgewühlter Brühe, ohne naß zu werden. Sie kontrollieren am Grund des Flußes Rohre und Leitungen, Schleusen und Schieber, bergen Bomben und graben nach Schätzen aus germanischer und römischer Zeit.

Vom Tauchglockenschiff führt ein Schacht, der an seinem Eingang und Ende durch luftdichtschließende Türen gesichert ist, um als Druckkammer zu fungieren, zur am Boden offenen Tauchglocke.

Nachdem die Mannschaft in den Schacht eingestiegen ist, werden die Eingangs- und Endtüren zur Druckkammer geschlossen. Durch Druckerhöhung in der Kammer wird der gleiche Druck, wie er in der am Flußboden haftenden Tauchglocke herrscht, erzeugt.

Dann wird die Stahltür am Ende der Schleuse geöffnet, der Druckausgleich zwischen Kammer und Glocke ist hergestellt. Über eine Treppe mit 62 Stufen wird der Boden der ca. 4 x 6 Meter breiten und 2,70 Meter hohen Glocke von den Männern der Schiffsbesatzung erreicht. Die Glocke wird oben, vor und hinter ihr vom Rheinwasser umspült. Der Boden des Rheingrundes ist trocken, kein Schlamm, keine Pfütze. Die Mannschaft steht auf der Rheinsohle in Turnschuhen. Dies wird durch den in der Glocke erzeugten Luftüberdruck ermöglicht.

Er verhindert, daß Wasser eindringt. Über die Druckschleuse verlassen die Männer nach getaner Arbeit die Tauchglocke. Über Telefon und Videokamera steht die Mannschaft vor Ort mit dem Einsatzleiter auf dem Schiff in Verbindung.

In der Nähe Kölns wurden 1990 die Reste der altrömischen CAROLINUS BRÜCKE geborgen. Die Germanen hatten die Brücke zerstört. Quader, Ecksteine und Pfähle wurden gehoben.

Gefunden wurde auch eine Briefftasche mit Papieren, sie wurde der Wasserschutzpolizei zur Identifizierung des Eigentümers übergeben. Ob dieses gelungen ist, wurde nicht bekannt. Ob er damals noch lebte?

Bei anderen Einsätzen fanden die Männer eine Kiste Wein im Wrack eines Schiffes aus dem letzten Jahrhundert, Mengen verrosteter Geräte, ein Autowrack, einen Schubkarren.

Am 20. Oktober 1869 rammte ein Frachtkahn bei Nebel einen Brückenpfeiler der Eisenbahnbrücke Düsseldorf-Hamm. 120 Jahre später wurden bei Vermessungsarbeiten die Überreste des damaligen Dramas auf dem Rheinboden entdeckt. Die Reste des Totenschiffes wurden mit der Taucherglocke geborgen. Schwarze Eichenbohlen und Knochen - offenbar von den Ertrunkenen - wurden gesichert.

Schon des öfteren mußte ein Feuerwerker in die Tauchglocke eingeschleust werden, um die Zünder von Bomben aus dem 2. Weltkrieg zu entschärfen.

Die Arbeit in der Glocke ist anstrengend. Im Sommer heizen sich Stahlschiff und Glocke bis zu 40° C auf. Im Winter klettert das Thermometer in der Tauchglocke trotz Heizung nicht über 3° C. Kälte und Nässe sind oft Ursache für Rheuma bei den Männern in der Glocke.

Die Arbeit ist kein Traumberuf, aber einzigartig.

Welche Schätze würde das Tauchglockenschiff CARL STRAAT wohl zutage fördern, wenn es einmal "Im Rheinbogen" auf Meerbuscher Gebiet oder nahe Gellep-Stratum im geschichtsträchtigen römisch/fränkischen Siedlungsraum eingesetzt werden würde? Vielleicht in Verbindung mit der geplanten A 44?

Quelle: ÖTV-Magazin 5/90 und Reportage "Bild" 18.10.90