Segmer

Ein Lastschiff vom Bodensee, gebaut vom 16. Jahrhundert bis um 1920

{gallery}segmer{/gallery}

In verschiedenen Berichten aus den ersten Jahrhunderten n. Chr. wird schon das Befahren des Bodensees mit Booten, Kähnen oder Schiffen erwähnt. Über das Aussehen, die Größe und Bauweise der Fahrzeuge jener Zeit gibt es jedoch keine verlässlichen Hinweise. Erst Handschriften, Schifffahrtsakten und Schifffahrtsordnungen sowie bildliche Darstellungen, die nach dem Ende des 15. Jahrhunderts entstanden sind, lassen Rückschlüsse auf die Typen jener Schiffe zu, die auf dem See fuhren. Bedingt durch den im 16. Jahrhundert beginnenden wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung der Uferstädte, die inmitten Europas am Schnittpunkt der wichtigsten Transkontinentalstraßen lagen, gewann auch der Schiffbau am Bodensee immer stärker an Bedeutung.

Die Bauweise der Lastsegelschiffe, die aus Eichenholz hergestellt wurden, war im Grunde primitiv. Der Boden war flach, an den Schiffsenden verjüngt und nach oben gebogen. Quer zur Schiffslängsachse angebrachte, nach außen gewölbte Halbspanten bildeten das Versteifungsgerippe. Die an den Spanten mit eisernen Nägeln befestigten Planken waren kraweel, d. h., ohne sich zu überlappen, aneinander gefügt.

Ursprünglich ohne Deck gebaut, erhielten die größeren Lastsegelschiffe im 19. Jahrhundert – hauptsächlich zum Transport von Steinen und Kies – ein tragfähiges, den Schiffsverbund versteifendes Hauptdeck. Der mit Seilen abgespannte Mast stand in der vorderen Schiffshälfte und trug ein trapezförmiges Rahsegel. Ein auf der linken Seite des Hecks, d. h. an Backbord, sehr selten auf zeitgenössischen Darstellungen auch steuerbords angeordnetes Ruderblatt hatte eine eigene, merkwürdige Form mit künstlerischem Schwung.

Einige Riemen konnten im vorderen Schiffsteil (im Bug) zum Manövrieren oder bei Flaute eingesetzt werden. Das Zusammenwirken aller dieser Teile gab den Schiffen ihr charakteristisches Aussehen.

Die Bezeichnung Segner (andere Schreibweisen sind Segmer, Seegner, Seggner), die ursprünglich für ein kleines Bodenseelastschiff verwendet wurde, ist nicht leicht zu erklären. Vielleicht hängt sie mit der Segi (Sagina), dem Schleppnetz, zusammen. Größere Schiffe waren die Lädinen (vom mittelhochdeutschen lede = Last). Das vorangestellte Wort ganz oder halb bezieht sich auf die Tragfähigkeit. Auch die bedeutende Lindauer Schiffbauordnung von 1746 hielt an der überlieferten Einteilung Lädine (ca. 32 m x 7,7 m) – Halblädine (ca. 23 m x 6,5 m) – Segner (ca. 20 m x 6 m) fest, nennt jedoch auch noch „halbe Segner“ (ca. 14 m x 5,2 m) und „kleinere Schiffe“. Später, im 19. Jahrhundert, verschwanden die Bezeichnungen Lädine und Halblädine aus dem offiziellen Gebrauch. Fest steht allerdings, dass die Schiffe in ihrer Bauart unverändert blieben. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts starb dann auch der Begriff Segner aus.

Auch auf dem Bodensee birgt die Schifffahrt Gefahren. An sich ist der See nicht gefährlich, wenn man das Wetter und seine Vorzeichen beachtet. Doch der Mensch beschwört die Gefahr selbst hervor, wenn er sich betrinkt oder sein Schiff überlädt. Hinzu kommen Fragen der technischen Sicherheit, etwa die Überalterung des Fahrzeugs, feuer- und seuchenpolizeiliche Überlegungen, im Krieg auch die militärische Sicherung der Schiffstransporte. Man staunt heute im Zeitalter der periodischen TÜV-Untersuchungen, wenn man erfährt, dass schon Ende des 16. Jahrhunderts die Lindauer Schiffsleuteordnung eine jährliche Erneuerung des Dichtmittels in den Plankennähten forderte und dass laut der Montfortschen Schifferordnung von 1753 alle Schiffe zwei- bis dreimal jährlich amtlich geprüft werden mussten.

Auch die Schiffsleute hatten ihre Heiligen, nämlich vor allem Nikolaus und später auch Nepomuk und Gebhard, den Konstanzer Bischof, und natürlich Maria. In Bregenz wurde vor dem Auslaufen eines Schiffes eine Messe gelesen, und es wurde beim Verlassen des Hafens zu Nikolaus gebetet. Heute noch erzählen Votivtafeln in Kirchen rund um den See von glücklich geretteten Schiffbrüchigen.

Es war ein rauhes Leben auf dem Schiff. Sommers wie winters waren die Schiffsleute dem Wetter ausgesetzt, auch wenn wasserdichte Jacken nicht unbekannt waren. Es gab keine Kajüte, ja nicht einmal ein Deck auf den Lädinen. Geschlafen haben sie auf der Ladung oder auf einer Bretterpritsche im Bauch des Kahns, unter sich das Sickerwasser, das stets gelenzt werden musste. Seine Verpflegung nahm sich der Schiffer im „Brotsack“ mit. Bei einem Weintransport stand ihm ein Anteil zu, was immer wieder zur Trunkenheit führte; sonst trank er Most oder auch eigenen Seewein und Hochprozentiges. Geraucht hat man auch

an Bord, was aber von der Polizei wegen der Brandgefahr eingeschränkt wurde.

Ab 1817, als auf dem Bodensee die ersten Versuche mit dem Dampfantrieb begannen, beginnt auch der Niedergang der Lastsegelschifffahrt. Die alten Privilegien werden nach und nach beseitigt. Die Frachtraten verfallen, bis im 20. Jahrhundert der Straßenverkehr jegliche Lastschifffahrt auf dem Bodensee verdrängt, sieht man vom Fährbetrieb ab.