



Stocherkahnrennen auf dem Neckar bei Tübingen: Gedrängel der studentischen Mannschaften am «Nadelöhr».

Stefan Karl Hug Stochern und Stocherkahnrennen in Tübingen auf dem Neckar

Meistens kennt man die Bilder aus dem Spreewald südlich von Berlin: Menschen sitzen gemütlich in Holzkähnen und lassen sich durch grüne Flussarme und kleine Kanäle stochern. Aber auch in Schwaben kann man sich das Vergnügen dieser altertümlichen Fortbewegung gönnen. In der alten Universitätsstadt Tübingen hat sich der Brauch des Stocherns nicht nur erhalten, sondern gewinnt in den letzten Jahrzehnten sogar mehr und mehr Auftrieb.

Die Technik des Stocherns als solche ist uralt und eigentlich weltweit verbreitet. In Europa ist sie im Laufe der Industrialisierung langsam ausgestorben und hat sich nur an wenigen Orten gehalten. Das Rudern ist einfacher und effektiver, und die für das Stochern notwendigen niedrigen Flussgründe verschwanden durch die Begradigung und Vertiefung der meisten großen Wasserläufe.

*Holzflöße und Stocherkähne
seit jeher auf dem flachen Neckar*

Über den Neckar wurden seit dem Mittelalter große Holzstämme aus dem Schwarzwald über den Rhein

bis in die Niederlande geflößt, wo sie dem Schiffbau dienten. Die Flößerei ging mit dem Verschwinden der hölzernen Segelschiffe und dem Eisenbahnbau langsam aber sicher zu Ende, 1899 passierte das letzte Floß Tübingen. Zwischen den Flößern und den Tübinger Studenten hatte sich im Laufe der Jahrhunderte eine innige, aber nicht unbedingt herzliche Beziehung herausgebildet. Die Flößer galten als knorrige Hinterwäldler, und wenn sie mit langen Holzstangen ihre schwimmende Fracht durch Tübingen dirigierten, war der Neckruf *Jockele sperr!* noch das Harmloseste, was den Flößern passieren konnte – denn oft wurden die Studenten auch tätlich und bewarfen die Flößer mit Stöcken und Steinen.

Allgemein gilt dieser Zusammenhang als Grund dafür, dass die Studenten nach 1900, nach dem Verschwinden der Flößer, quasi aus Sentimentalität, die Technik des Stocherns mit den dazugehörigen Kähnen eingeführt und tradiert hätten. Das hört sich schön an, ist aber unwahrscheinlich. Denn schon lange davor haben beide Fortbewegungsmittel, Flöße und Kähne, nebeneinander existiert. Bereits auf einer Planzeichnung von Tübingen aus dem Jahr

1748 ist ein Stocherkahn auf dem Neckar zu entdecken. In der damals charakteristischen Fortbewegungsweise standen noch zwei Männer je an Bug und Heck des Kahns, während heute nur noch ein Stocherer vom Heck aus für den Antrieb sorgt.

Im notorisch gewässerarmen Württemberg war der Neckar für die Tübinger Studenten wohl eine der wenigen Möglichkeiten, den, wie man heute sagen würde, «Freizeitwert» ihrer Universitätsstadt voll auszunutzen. Schon auf einer Zeichnung aus dem Archiv der Tübinger Studentenverbindung Germania, der Ludwig Uhland als Ehrenmitglied angehörte, aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sieht man eine feuchtfröhliche Kahnmannschaft. Auch die Popularität des Stocherkahnrennens hängt wahrscheinlich damit zusammen.



Ausschnitt aus einer Planzeichnung von Tübingen, die Andreas Adam im Jahr 1748 gefertigt hat, mit zwei Stocherern.

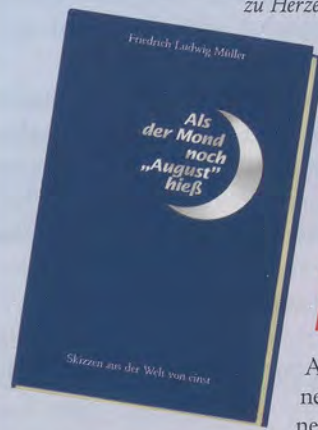
Allerdings: Zwar hat das Stochern eine lange Tradition in Tübingen, aber die Zahl der Kähne blieb bis vor wenigen Jahrzehnten eher marginal. Der Neckar ist nicht sehr breit, Stauwehre begrenzen seit fast einem Jahrhundert die «stocherbare» Flussstrecke auf drei bis dreieinhalb Kilometer. Noch kurz nach dem Zweiten Weltkrieg wird die Zahl der vorhandenen Kähne auf etwa acht bis zehn geschätzt. Heute tummeln sich im Sommer weit über hundert der hölzernen Gefährte auf dem Fluss, und neben Korporationen und Privatleuten haben sich gewerbliche Stocherer fest etabliert, die in der heißen Jahreszeit Tausende von Touristen und Studenten auf dem Neckar «spazierenfahren».

Das erste Stocherkahnrennen im Jahr 1956 bringt Bürger und Studenten originell zusammen

Diese Popularität des Stocherns ist sicher durch das alljährliche Stocherkahnrennen gefördert worden.

„Welch ein Geschenk ist es doch, eigene Erlebnisse so in Worte kleiden zu können, daß sie anderen Menschen zu Herzen gehen und lange nachklingen.“

Leserzuschrift



Als der Mond noch „August“ hieß

Auf den ersten Blick scheinen es ganz persönliche Erinnerungen zu sein, jene Szenen

aus der Kinderzeit und Jugend, als die eigene Uhr ein unerreichbarer Schatz erschien und ein paar Bonbons ein Kinderlächeln selig machen konnten. Und doch sind es die Hoffnungen und Enttäuschungen einer ganzen Generation, brillant erzählt von einem Meister des Wortes, der jeden seiner Briefe zu einer spannenden Kurzgeschichte werden läßt und gleichzeitig dazu aufruft, die kleinen Werte zu schätzen, damit die großen nicht in Vergessenheit geraten.

Friedrich Ludwig Müller

Als der Mond noch „August“ hieß

Skizzen aus der Welt von einst

120 Seiten, Leineneinband mit Silberprägung, Lesebändchen, 12 x 20 cm, ISBN 3-936942-18-8

12,30 Euro

Erhältlich im Buchhandel oder bei



DEUTSCHE STIFTUNG DENKMALSCHUTZ

MONUMENTE Publikationen

Dürenstraße 8, 53173 Bonn, Tel. 0228 / 9 57 35-0, Fax 9 57 35-28
www.monumente.de/publikationen/shop

Am dritten Donnerstag im Juni – in diesem Jahr ausnahmsweise schon am zweiten Donnerstag, dem 12. Juni – findet das Spektakel statt, das seit seinen Anfängen Tausende von Zuschauern anlockt.

Um die vierzig Kahnmannschaften, viele davon farbenprächtig kostümiert, liefern sich ein nicht ganz ernst gemeintes Wettrennen um die Neckarinsel. Der Spaß an der Sache steht im Vordergrund, trotzdem gibt es an der Engstelle zwischen Fluß und Neckarbrücke, dem so genannten «Nadelöhr», viele Knuffereien und Rempelen. Jeder Kahn ist mit acht Personen besetzt: Der Stocherer steht am Heck und steuert, drei Mann an jeder Kahnseite paddeln mit den Händen, und das sogenannte «Bugschwein» liegt an der Spitze und stemmt, wenn möglich, entgegenkommende Kähne mit bloßen Händen weg.

Nicht gerade die dankbarste Aufgabe, aber nicht zu vergleichen mit der Leistung, die die Letzten bringen müssen: Auf die Verlierer wartet pro Kopf ein halber Liter Lebertran, der möglichst schnell hinuntergestürzt werden muss.

Das Rennen hat seine Ursprünge in der jungen Bundesrepublik, ist quasi ein Kind des Wirtschaftswunders. Mitte der fünfziger Jahre war die existentielle Not der Nachkriegsjahre endgültig überwunden. Hören wir einen der beiden Mitbegründer des Rennens, Reiner Walz, der 1998 rückblickend zu den Ereignissen 1956 formulierte: *Die Idee des Stocherkahnrennens entsprang einzig dem Umstand, daß sich die Akademische Verbindung Lichtenstein auf meine Anregung hin einen Stocherkahn (...) zulegte. Als quasi Einweihungsfeier wollten Bundesbruder Uli Göltenboth (...) und ich (...) etwas Besonderes veranstalten, was über unsere Verbindung hinausgehen sollte. In unserem zweiseitigen Gespräch gab ein Gedanke den anderen, bis die Idee geboren war: Wir veranstalten ein Stocherkahnrennen, das es unseres Wissens noch nie in Tübingen gab.*

Das Rennen fand unter unerwartet großem Publikumsandrang statt, und im ersten Zeitungsbericht darüber hieß es unter anderem: *Das erste Tübinger Stocherkahnrennen hat ohne laute Ankiündigung eine überraschend starke Anziehungskraft ausgeübt, Bürger und Studenten auf originelle Weise zusammengebracht.*

Was meint Reiner Walz zu diesem Phänomen?

Ich denke, das Stocherkahnrennen traf in eine «Marktlücke». In anderen Uni-Städten gab es Besonderheiten, die auf sich aufmerksam machten. Tübingen zehrte vom Ruf einer altherwürdigen Alma Mater mit berühmten, aber verblichenen Altoorderen. Es passierte nicht allzuviel. Das wurde mit dem Stocherkahnrennen anders. Es stellte zudem die Studenten in ein neues Licht: Galten sie bisher in den Augen der Bürger entweder als Studiermuffel, die faulenzten und tranken, oder als Schabernacktreiber, die manches Ärgernis verschuldeten («Gescheites» war weniger zu spüren), so trugen sie jetzt zu einer Volksbelustigung bei, die sportliche Züge trug. Und das war schon immer beliebt. Die Studenten selbst, auch wenn sie ohne Anschluß an eine Verbindung gewesen sein mochten, erfuhren «ihr» Rennen als eine ihnen gemäße Fete.

Belebendes Element in braucharmer Universitätsstadt, die ganz den Geist des pietistischen Protestantismus atmet

Das Verhältnis Bürger-Studenten war und ist gerade in kleinen Universitätsstädten zum Teil sehr prekär und von Seiten der Bürger zwiespältig: willkommene Kaufkraft und potentieller Absatzmarkt einerseits, stellen die Studenten aber auch einen Störfaktor im öffentlichen Leben dar; ihre Unangepaßtheit und ihr jugendlicher Überschwang, der sich z.B. in



Das Stocherkahnrennen sorgt nur an einem Tag im Jahr für öffentliche Aufmerksamkeit, genauer am Donnerstag, dem 12. Juni. Meist sitzen nur wenige Personen in den Booten, oft sieht man auch einen einsamen Stocherer gegen die Strömung ankämpfen.

nächtlichen Saufgelagen mit entsprechender Lautstärke äußert.

Insofern war das Stocherkahnrennen tatsächlich eine bahnbrechende Neuerung: Die Studenten machten sich buchstäblich selber nass und boten den Bürgern zudem noch was für's Auge – einen sportlichen Wettbewerb rund um die Neckarinsel, der durch die Kostümierung vieler Mannschaften und das berühmt-berüchtigte anschließende Lebertrantrinken für die Verlierer humoristisch angehaucht ist.

Das Stocherkahnrennen ist ein wichtiges und belebendes Element für die Stadt, da das protestantisch-pietistisch geprägte Tübingen eigentlich eher braucharm ist – es gibt nicht die Ausgelassenheit katholischer Gegenden zur Fastnachtszeit, kein Fischerstechen wie in Ulm, keinen Schäferlauf wie in Bad Urach oder Markgröningen. Alle genannten Elemente vereinen sich aber im hiesigen Rennen. Es ist gleichzeitig Wettbewerb und Kostümfest, «Umzug» und Publikumsmagnet. Es sorgt für überregionale, zum Teil sogar bundesweite Bekanntheit Tübingens. Der Studentenuhk von 1956 hat sich längst zu einem sympathischen Markenzeichen der Stadt am Neckar gemauert.

LITERATUR

Stefan Karl Hug/Jörg Mielke: «Die Stange bleibt am Mann» – Der Stocherkahn und das Stocherkahnrennen in Tübingen. Tübingen 2000. ISBN-Nr. 3-924898-30-8