
R·H·E·I·N·G·A·U

F·O·R·U·M

Zeitschrift für Wein · Geschichte · Kultur



Schwerpunktthema
Leinpfad und Leinreiter

18. Jahrgang

1/2009

ISSN 0942-4474

Herausgegeben von: Rheingauer Weinkonvent e.V.
Freundeskreis Kloster Eberbach e.V.
Gesellschaft zur Förderung der Rheingauer Heimatforschung e.V.
Geisenheimer Wein-Reimer e.V.
Lorcher Weinjunker

Tradition

&

Zukunft

Made in Germany !

seit 1968

werner elektrotechnik ist zuverlässiger Partner für Industrie, Handel, Handwerk und Gewerbe, öffentliche Hand sowie Private.

Mit unserem motivierten und geschulten Mitarbeiter-Team liefern wir **Qualität und maßgeschneiderte technische Lösungen** im Rheingau-Taunus, Rhein-Main-Gebiet, bundes-, europa- und weltweit.

Für unsere Kunden ist es wichtig, dass sie sich auf unsere Kompetenzen, Flexibilität und Leistungsbereitschaft umfassend und aus einer Hand verlassen und vertrauen können.

- Elektroinstallationen, EIB-Gebäudetechnik & Programmierungen
- Einbruchmelde-, Schließ-, Zutrittskontroll- & Videoüberwachungssysteme
- Brandschutztechnische Anlagen & Brandmeldesysteme
- Licht- und beleuchtungstechnische Anlagen in- & outdoor
- Wärmepumpen, Elektroheizungen & Warmwasser, Photovoltaikanlagen
- ISDN-/TK-Anlagentechnik, VOIP-Systeme, GSM-Mobilfunktechnik
- Datennetzwerktechnik – Konzeption, Layout, Realisierung, Service
- PC-Hard- u. Software sowie Peripherie Lieferung und Implementierung
- Industrielle Daten-/Informations- und Automationstechnik
- SPS-Programmierungen, Steuer-, Meß- & Regeltechnik
- Kompensationsanlagen und Energiemanagementsysteme
- Energieverteiler, Schalt- und Steueranlagen – Planung & Realisierung
- Prüfeinrichtungen und Montageplätze sowie Sondermaschinen
- Kraft-/Nutzfahrzeug-Spezial-Umrüstungen & Ausrüstung

werner
elektrotechnik



elektrotechnik • datentechnik • technische systeme

Erbacher Straße 29 D-65343 Eltville am Rhein

Tel: +49 6123 9076-0 Fax: +49 6123 9076-31

werner-edt.com mail@werner-edt.com

I M P R E S S U M

R · H · E · I · N · G · A · U F · O · R · U · M

Zeitschrift für Wein · Geschichte · Kultur
Jg. 18 1/2009

Träger bzw. Herausgeber:

RHEINGAUER WEINKONVENT E.V.

Kloster Eberbach · 65345 Eltville-Erbach
www.rheingauer-weinkonvent.de

FREUNDESKREIS KLOSTER EBERBACH E.V.

Kloster Eberbach · 65345 Eltville-Erbach
www.fk-kloster-eberbach.de

GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER RHEINGAUER HEIMATFORSCHUNG E.V.

Winkeler Straße 64 · 65366 Geisenheim
www.rheingauer-heimatforschung.de

GEISENHEIMER WEIN-REIMER E.V.

Postfach 1147 · 65358 Geisenheim
www.geisenheimer-weinreimer.de

LORCHER WEINJUNKER

Markt 7 · 65391 Lorch · www.lorcher-weinjunker.de

Geschäftsführender Herausgeber:

GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER RHEINGAUER HEIMATFORSCHUNG E.V.

Redaktion:

Schriftleitung: Dr. Manfred Laufs
Winkeler Straße 64 · 65366 Geisenheim
Tel./Fax (06722)6994
Mail: info@rheingauer-heimatforschung.de

Weitere Mitglieder der Redaktion

Gerhard Becker, Oestrich-Winkel

Helga Simon, Eltville

Dagmar Söder, Wiesbaden

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung der Verfasser wieder.

Herstellung und Auslieferung:

(einschließlich Jahresabonnement)

Druckerei Wurm GmbH · Im Rad 20 · 65197 Wiesbaden
Telefon (0611)989900 · Telefax (0611)9899019

Erscheinungsweise: halbjährlich im Mai und November

Preise:

Einzelheft inklusive Versandkosten: 5,00 EURO

Jahres-Abonnement (2 Schriften): 8,50 EURO

Der Abonnementsbetrag ist (möglichst) per Einzugsermächtigung zu entrichten. Kündigungen sind nur zum 31.12. eines Jahres möglich.

Für die Mitglieder der fünf Herausgeber-Gesellschaften ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Bestellung älterer Hefte bei:

GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER RHEINGAUER HEIMATFORSCHUNG E.V.

Tel./Fax (06722)6994

Mail: info@rheingauer-heimatforschung.de

Inhalt

In eigener Sache 2

Manfred Laufs 3

Nachruf: Dr. h. c. Josef Staab 3

Paul Claus 5

Förderkreis Kulturdenkmäler Geisenheim e.V.
1987 bis 2008 5

Eberhard Kümmerle 8

Peter Böhm, Stefan Muskat, Otmar Löhnertz
Das „Terroir“ und der Rheingau 10

Helmut Strothjohann
Die Rüdesheimer Zahnradbahn
feiert 125. Geburtstag 15

Wolfgang Riedel
Ein sensationeller Fund im Kloster
Eberbach: Christus am Kreuz (Kruzifix) 18

Manfred Laufs
Schwerpunktthema
Leinpfad und Leinreiter im Mittelrheintal
und im Rheingau – Vorbemerkung 19

Rolf Göttert 21

Die Leinenschlepper im Binger Loch 21

Dagmar Söder 28

Der Leinpfad als historischer Weg 28

Helga Simon 34

Der Leinpfad im oberen Rheingau 34

Buchbesprechung 40

Anschriften der Autoren

Dr. Peter Böhm, Prof. Dr. Otmar Löhnertz, Dipl. Ing. Stefan Muskat

Forschungsanstalt Geisenheim, Fachgebiet Bodenkunde &
Pflanzenernährung, Rüdesheimer Str. 18–20, 65366 Geisenheim

Prof. Dr. Paul Claus, Nothgottesstraße 9, 65366 Geisenheim

Rolf Göttert, Kleine Niederstraße 1, 65385 Rüdesheim

Dr. Eberhard Kümmerle, Hauptstraße 67, 65347 Eltville-Martinsthal

Dr. Manfred Laufs, Winkeler Straße 64, 65366 Geisenheim

Wolfgang Riedel, Rothmühlstraße, 65375 Oestrich-Winkel

Helga Simon, Crevestraße 3, 65343 Eltville

Dagmar Söder, Landesamt für Denkmalpflege Hessen,

Schloss Biebrich, 65203 Wiesbaden

Helmut Strothjohann, In der Trift 11, 65385 Rüdesheim

In eigener Sache

Liebe Leserinnen und Leser,

die fünf Herausgeber sind in einer am 11. Dezember 2008 unterzeichneten vertraglichen Vereinbarung übereingekommen, dass das **RHEINGAU FORUM künftig halbjährlich** – nicht mehr vierteljährlich – im Mai und November in leicht erweitertem Umfang erscheinen soll. Dabei werden auch weiterhin alle wichtigen Themenfelder wie Kultur, Geschichte und der Weinbau des Rheingaus ihren Platz finden. Es geht den beteiligten Vereinigungen aber nicht zuletzt um die langfristige Sicherung der materiellen Basis des RHEINGAU FORUMs durch den regelmäßigen Bezug der Zeitschrift für ihre Mitglieder. Die herausgebenden Vereine haben die Möglichkeit, durch Beiträge aus ihrem speziellen Interessengebiet das Gesicht der Zeitschrift mitzugestalten. Schließlich sind weitere Vereinigungen eingeladen, sich anzuschließen, sofern sie zur Übernahme der definierten Rechte und Pflichten bereit sind.

Ausschlaggebend für die getroffene Entscheidung sind personelle, aber vor allem **Kostengründe**, weil in verschiedenen Mitgliederversammlungen moniert worden ist, dass die Ausgaben für die Zeitschrift im Verhältnis zu den Vereinseinnahmen zu hoch seien. Keine Vereinigung wollte jedoch auf diese wertvolle Publikationsmöglichkeit verzichten, und so haben die Herausgeber sich zu der hier vorgetragenen Lösung entschlossen in der Hoffnung und Erwartung, dass Sie als Leser und Bezieher dem auch zustimmen können.

Ein **neues Redaktionsteam** unter der Führung der Gesellschaft zur Förderung der Rheingauer Heimatforschung e.V. wird für die Gestaltung des RHEINGAU FORUMs verantwortlich sein. Ihm gehören an als Schriftleiter Dr. Manfred Laufs (Geisenheim) sowie als weitere Mitglieder Helga Simon (Eltville), Dagmar Söder (Wiesbaden) und wie bisher schon Gerhard Becker (Oestrich-Winkel). Außerdem steht der Arbeitsgruppe ein Wissenschaftlicher Beirat zur Seite.

Unser **Dank** gilt an dieser Stelle aber noch einmal **Prof. Dr. Paul Claus**, der seit der Gründung der Zeitschrift im Jahre 1992 die Redaktion bis 2008, zunächst gemeinsam mit Dr. h. c. Josef Staab, zuletzt unterstützt von Gerhard Becker, geleitet hat. Prof. Claus nutzt den nunmehr vollzogenen Einschnitt, um sich nach den vielen Jahren harter und aufwendiger Arbeit, die nur mit einem außergewöhnlichen Engagement zu bewältigen war, aus der Redaktion zurückzuziehen.

Die erste Ausgabe des RHEINGAU FORUMs in der neuen Organisationsform widmen wir unserem Freund und umfassenden Kenner des Rheingaus **Dr. h. c. Josef Staab**, der in diesem Jahr 90 Jahre geworden wäre.

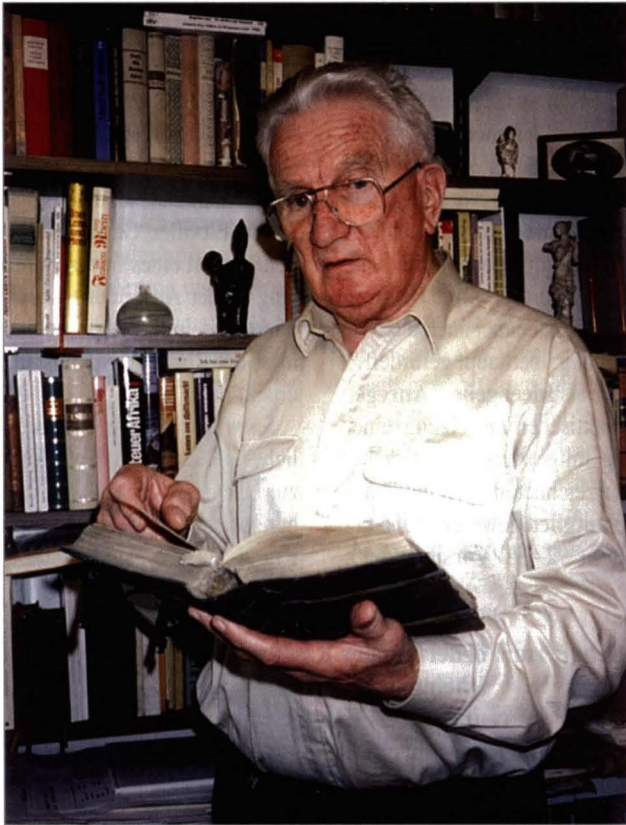
Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen!

Die Herausgeber

Dr. h. c. Josef Staab

Domänenrat a. D.

*28.12.1919 †14.01.2009



*Dr. h. c. Josef
Staab (Aufn.
P. Claus, 1994)*

Ein **außergewöhnlicher Heimatforscher** und Weinfachmann ist von uns gegangen. Die Rheingauer Geschichts- und Kulturvereinigungen haben ihm viel zu verdanken.

Die Liste der Veröffentlichungen von Josef Staab umfasst **weit über hundert Titel** an mustergültigen Aufsätzen, Büchern und Bildbänden über die Geschichte und Weinkultur (besonders)

des Rheingaus, eine Zahl, die manchem Hochschullehrer zur Ehre gereichen würde.

Fundament dieser bedeutenden Leistung war eine **klassische humanistische** Bildung mit Latein, Griechisch und Philosophie, ergänzt durch ein viersemestriges Theologiestudium sowie eine durch Fleiß und Ausdauer erworbene paläographische Lesefertigkeit. Beseelt von einem ausge-

prägten Forschungsdrang ist ihm das Hauptstaatsarchiv Wiesbaden zeitweise zur zweiten Heimat geworden, wo er sich mit großem Erfolg an die Erschließung von Quellentexten heranwagte, um die andere einen weiten Bogen machen. Das Forscherglück ist ihm besonders hold gewesen, als er die erste urkundliche Erwähnung der Rebsorte **Riesling** mit dem Anbauort Rüsselsheim entdeckte (1435) und im Staatsarchiv Marburg eines Tages den Nachweis für die Entdeckung und die richtige Datierung der **Spätlese** (1775) gefunden hat.

Für seine wissenschaftliche Gesamtleistung ist Josef Staab 1987 der **Ehrendokortitel** verliehen worden. Aus diesem Anlass sprach der Dekan des Fachbereichs Geowissenschaften der Universität Mainz von einem in mehrfacher Hinsicht **„außergewöhnlichen und seltenen Ereignis“**, zum einen, da der Fachbereich in 15 Jahren nur zweimal eine Ehrenpromotion vorgenommen habe, und zum anderen komme es recht selten vor, dass die Arbeit eines Heimatforschers durch eine so hohe Auszeichnung gewürdigt wird. Dr. h. c. Josef Staab hat damit ganz nebenbei auch das Ansehen der Heimatforschung überhaupt gefördert.

Darüber hinaus hat er als **Ideengeber, Anreger** und **Gründer** bei der praktischen Umsetzung seiner Erkenntnisse tatkräftig mitgewirkt. So ist er bei den meisten der unterzeichneten Vereine maßgebliches **Gründungsmitglied** gewesen: 1956 bei den „Heimatforschern“ (*92–’99 **Vorsitzender**);

1971 beim „Rheingauer Weinkonvent“ (*81–’90 **Kapitelältester**); 1983 beim „Freundeskreis Kloster Eberbach“ und 1990 beim „Förderkreis Kiedricher Geschichts- und Kulturzeugen“ (*90–’09 Mitglied des **Beirats** und **historischer Berater**). Zusammen mit Prof. Dr. Paul Claus hat er 1992 das RHEINGAU FORUM, unsere „Zeitschrift für Wein, Geschichte, Kultur“, aus der Taufe gehoben und bis 2005 mit Prof. Claus geleitet.

Neben der Heimatforschung war der Wein seine zweite große Leidenschaft. Zusätzlich zu seinen beruflichen Verdiensten hat er durch sein Engagement im Rheingauer Weinkonvent wesentlich dazu beigetragen, das Wissen um den Rheingauer Wein zu mehren und eine niveauvolle Weinkultur zu pflegen. Es zählt mit zu seinen Verdiensten, dass der Rheingauer Weinkonvent bis heute eine der größten Vereinigungen von Weinfreunden und Winzern in Deutschland ist.

Die Eltviller Gästeführer betrauern besonders den Verlust eines lieben Freundes, der Jahrzehnte lang an der Ausbildung neuer Gästeführer mitgewirkt und immer durch seine profunden Kenntnisse der Rheingauer Kunst und Geschichte beeindruckt hat.

So wünschen wir uns, dass sein wissenschaftliches Ethos und seine vorbildliche Tatkraft uns zur Nachahmung ansporne und in unseren Bemühungen um die Erforschung der Geschichte und Kultur des Rheingaus weiterlebe.

Gesellschaft zur Förderung der Rheingauer Heimatforschung e.V.
Rheingauer Weinkonvent e.V.
Freundeskreis Kloster Eberbach e.V.
Förderkreis Kiedricher Geschichts- und Kulturzeugen e.V.
Verein der Eltviller Gästeführer e.V.

Förderkreis Kulturdenkmäler Geisenheim e.V. 1987 bis 2008

Dieser Bericht ist das beeindruckende Zeugnis für Tatkraft und Erfolg eines kleinen, gerade mal 30 Mitglieder zählenden Vereins, der sich um die Erhaltung des Erscheinungsbildes der historischen Kulturlandschaft Rheingau verdient gemacht hat.

M.L.

Am 24. August 1987 entschloss sich ein kleiner Kreis von zwölf kulturgeschichtlich interessierten Geisenheimer Bürgern zur Gründung eines Förderkreises zur Erhaltung, Restaurierung und Erneue-

rung von Kulturdenkmälern, wie Wegkapellen, Bildstöcken, Wegkreuzen und historischen Grenzsteinen. Dieser Kreis hatte sich vorgenommen, durch fachliche Beratung und Beschaffung von Spenden das überkommene Kulturgut zu sichern und so einen Beitrag zum Erhalt des liebenswerten Rheingaus mit seiner reichen Kulturlandschaft zu leisten. Noch im Dezember 1987 erfolgte die Eintragung in das Vereinsregister beim Amtsgericht in Rüdesheim, und im Januar 1988 erteilte das Finanzamt die erste Freistellung über die Gemeinnützigkeit. Als Vorsitzender wurde Prof. Dr. Paul Claus gewählt, zum Schatzmeister Herr Engelbert Gras, als Beisitzer und Stellvertreter Herr Pfarrer Josef Schmidt. Damit waren alle Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit gegeben.

Um die Öffentlichkeit auf die angelaufenen Aktivitäten aufmerksam zu machen und Förderer zu gewinnen, organisierten Dr. Yvonne Monsees und Prof. Claus Anfang 1989 eine Ausstellung „Kulturdenkmäler und Inschriften“. Es war die erste Ausstellung im Geisenheimer Kulturtreff „Die Scheune“ mit über 500 Besuchern in der Zeit vom 22.2. bis 24.3. Dass die Zielsetzung und die daraus erwachsenen Aufgaben bei den Bürgern eine gute Aufnahme fanden, weist die Entwicklung der Mitgliederzahl aus, die in den ersten zehn Jahren auf über 30 anstieg.

Inzwischen sind seit der Gründung mehr als zwanzig Jahre vergangen. Leider konnte die jüngere Generation nicht wie erwartet aktiviert werden, so dass es zu einer Überalterung mit allen damit verbundenen Folgen, z.B. Mitgliederschwund, gekommen ist. Als Ende 2008 der Verein nur noch acht Mitglieder zählte und keine Aus-



Frühjahrsputz: Prof. Claus bei der Pflege der Madonnen-Statue im Schönborn'schen Weingarten in Geisenheim, Mai 1999

Foto: M. Laufs

sicht bestand, den Vorstand zu erneuern, mussten wir uns zur Auflösung des Vereins entschließen. Das ist inzwischen im Einvernehmen aller Beteiligten geschehen. Was noch bleibt, das ist ein Rechenschaftsbericht, der ein Bild über die Arbeit in den vergangenen Jahren vermittelt und festhält. Es ist hier nicht der Platz, alle Einzelheiten aus den vergangenen Jahren aufzulisten, die in den Niederschriften anlässlich der Mitgliederversammlungen dokumentiert sind. Es kann sich nur um eine Zusammenstellung der wichtigsten Vorhaben handeln, gegliedert nach den Aufgabenstellungen:

A. Restaurierungen

B. Umsetzungen und Restaurierungen

C. Neusetzungen und Ergänzungen

A. Restaurierungen

- 1989: · Kreuzigungsrelief in der Steinheimerstraße
 - Nepomuk Bildstock auf der Blaubachbrücke
 - Bildstock „Fegefeuer“ am neuen Friedhof
- 1990: · Wegkapelle am Müllerwäldchen
 - Mariensäule im Schönborn'schen Garten an der Winkeler Straße 64
- 1991: · Bildstock der Schmerzhaften Mutter in der Gartenmauer des Klosters Johannisberg
 - Bildstock mit der Lourdes-Madonna in der Mauer am Rothenberg
- 1992: · Sandsteinkreuz an der Straße in Johannisberg-Grund
- 1994/96 und 2002/04:
 - Restaurierungen der Antoniuskapelle
- 1997/99:
 - Sicherung der Grablege der Familie Burgeff auf dem alten Friedhof
- 1999: · Restaurierung des Sebastianbildstockes in der Hospitalstraße
 - Bildstock der Schmerzhaften Mutter in der Gartenmauer vom Kloster Johannisberg, Statue erneuert.
 - Neuer Anstrich der Lourdes-Madonna im Bildstock in der Mauer am Rothenberg
- 2000: · Große Nepomuk Statue restauriert und neu gesetzt, Schutzdach aus Kupferblech.
 - Marienbildstock an der Dippehäuser Straße restauriert.
- 2007: · Am Wegkreuz nach Nothgottes Korpus nach Vandalismus-Schaden ersetzt.

- Am Wegkreuz „Kaspar Edel“ in der Lage „Kläuserweg“ Korpus ersetzt.

B. Umsetzungen und Restaurierungen

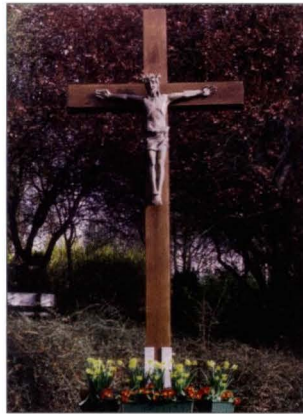
- 1989: · Sandstein-Relief „Labeborn“ restauriert und in Weinbergsmauer eingefügt.
- 1991: · Umsetzung und Restaurierung der Mariensäule mit Marienkrönung (1757) am Bachweg
 - Umsetzung und Restaurierung der St. Josefs Statue in Marienthal
- 1994: · Umsetzung und Restaurierung (weitgehende Erneuerung) des Wegkreuzes – früher Haus Kuhlmann, jetzt Ecke Falterstraße
- 1995: · Umsetzung und Restaurierung des Bildstocks mit dem Ölberg-Relief auf der Heide an die Marienthaler Straße
- 2002: · Grabplatte der Wilhelmine von Ingelheim im Lapidarium untergebracht.
- 2004: · Die beiden großen Grabplatten „Philipp Erwein von Schönborn“ und „Sittich Herbold von Berlepsch“ an der Südwand der Pfarrkirche angebracht.

C. Neusetzungen und Ergänzungen

- 1989: · Mariensäule auf dem Bischof-Blum-Platz; Vorbild: Mariensäule von 1720 in der Sommerau
 - Neusetzung eines Landesgrenzsteins von 1531 im Niedertal, nördlich von Lorch
- 1990: · Bau eines neuen Marienbildstocks in der Weinberglage „Vogelsang“ in Johannisberg als Ersatz für einen durch Vandalismus zerstörten Bildstock
 - Anbringung einer neuen Mondsichelmadonna (Hausmadonna) am Soherr-Haus
- 1992: · Durch Vandalismus zerstörte Marienstele (1670) am Holzweg neu gesetzt.
- 1998: · Am 17.4. Einsegnung des großen neuen Holzkreuzes mit Bronzekorpus am Eingang des neuen Friedhofs
- 2000: · Nach Diebstahl von drei historischen Landesgrenzsteinen von 1697 an der Straße nördlich Ransel einen neuen Stein zur Markierung der Grenze gesetzt.
- 2007: · Barocke Madonna (Original 1740) nach Restaurierung als Hausmadonna am Haus Kempenich, Neustraße 8, montiert.



Marienbildstock in der Weinbergslage „Vogelsang“ in Johannisberg, 1990 neu errichtet.



Holzkreuz mit Bronzekorpus am Eingang zum neuen Friedhof, am 17.4.1998 eingeseget.



Großer Nepomuk-Bildstock, Anfang 18. Jh., 2000 umgesetzt und restauriert, Schutzdach 2004.

Fotos: P. Claus

2008: · Restaurierte Madonna von 1720 in der Friedhofskapelle aufgestellt.
 · Mit Hilfe des Bischöflichen Ordinariats in Limburg zwei Bronzeplatten zur dankbaren Erinnerung an Bischof P. J. Blum und Prälat Lorenz Werthmann an der Westseite der Pfarrkirche angebracht.

Neben den Mitgliedsbeiträgen haben vor allem die Spenden und Zuschüsse (Zuwendungen) wesentlich zur Finanzierung der Restaurierungen und zum Bau neuer Kulturdenkmäler beigetragen. Die Zusammenstellung der Ausgaben in der Berichtszeit – auf Euro umgerechnet – ergibt folgendes Bild:

Errichtung eines Lapidariums der Stadt Geisenheim an der Friedhofskapelle 1999/2002

Der Auf- und Ausbau eines Lapidariums (Sammlung von historischen Steinen) erfolgte mit dem Ziel der Sicherung wertvoller, nicht mehr ortsgebundener historischer Grenzmarken und Gedenksteine. So haben bisher etwa 25 Steine im Lapidarium Platz gefunden. Zu den ältesten Steinen gehören ein Zehntstein des Domkapitels von 1498, der einzige noch vorhandene Güterstein der Abtei Johannisberg sowie Gütersteine der Klöster und des Adels, die bis in das Jahr 1682 zurückreichen.

Zur Organisation und der Finanzierung der Aktivitäten des Förderkreises

Die umfangreiche Arbeit war allein durch eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten, insbesondere mit der Stadt Geisenheim und dem Landesamt für Denkmalspflege in Wiesbaden möglich. Zur finanziellen Unterstützung der Stadt kommen noch die Hilfen durch den Bauhof hinzu.

1. Mitgliedsbeiträge	11.870 EUR
2. Spenden	51.277 EUR
3. Zuschüsse der Stadt Geisenheim, des Landesamtes für Denkmalspflege und anderer öffentlicher Anstalten.	37.896 EUR

Summe 101.043 EUR

Über die finanziellen Leistungen hinaus dürfen die Veröffentlichungen nicht unterschätzt werden, wodurch das Interesse der Bürger geweckt werden sollte. Einen wertvollen Überblick über den Reichtum an Kulturdenkmälern bietet das im Jahr 2000 veröffentlichte Buch von Prof. Dr. P. Claus „Bildstöcke, Kapellen, Wegkreuze und Gedenksteine“ mit 96 S. und 165 Abbildungen (Beiträge zur Kultur und Geschichte der Stadt Geisenheim, Bd. 6). Damit liegt eine Dokumentation über den Bestand und die Veränderungen in der Berichtszeit vor, die sich großer Wertschätzung erfreut.

Rheinschifffahrt besonderer Art

Gewässerkundliche Exkursion der Rheingauer Heimatforscher



MS „Burgund“ vor Geisenheim

Fotos: E. Kümmerle

Für eine Informationsfahrt auf dem Rhein legte MS „Burgund“, ein hochmodernes Mess- und Untersuchungsschiff, am 5. November 2008 in Geisenheim an.

Auf der Fahrt nach Kamp-Bornhofen wurde Mitgliedern und Gästen der Gesellschaft zur Förderung der Rheingauer Heimatforschung e.V. ein interessanter Einblick in Aufgaben und Funktion des Schiffes geboten, das dem Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz gehört und vorrangig die biologische und chemisch-physikalische Überwachung von Fließgewässern durchführt.

Kapitän und Steuermann Hans-Joachim Reisig lenkte das Schiff, das mit knapp 36 m Länge und 7,30 m Breite elegant den Flusswindungen folgen kann. Zwei Dieselmotoren von je 262 PS ermög-

lichen über zwei Ruderpropeller eine Geschwindigkeit bis 25 km/h, und eine Echographanlage lässt kontinuierlich die Wassertiefe beobachten.

MS Burgund überwacht auch grenzüberschreitend die Gewässerbeschaffenheit von Rhein, Mosel und Saar. Kontrolliert werden Abwasserleitungen, diffuse Einträge beispielsweise aus der Landwirtschaft (Nitrat, Atrazin) und Verunreinigungen durch Schiffe. Dazu kommen Einsätze bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen. Neben dreifacher nautischer Besatzung sind zwei Personen im Labor an Bord eingesetzt. Wolfgang Plaul vom zuständigen Landesamt informierte anschaulich über die Aufgaben des Landesamtes und des Untersuchungsschiffes. Laborleiter Aribert Stoll erklärte den Besuchern das Bordlabor.



Laborleiter Aribert Stoll bei der Demonstration seiner Untersuchungstechniken.



Kapitän Hans-Joachim Reisig erklärt die hochmoderne Schiffstechnik.

Dieses verfügt über eine Grundfläche von 43 m². Über drei Entnahmestellen in der Bordwand ist Flusswasser in einer Ringleitung ständig im Labor verfügbar. Untersucht werden Schwermetall- und Schwebstoffgehalte. Biologische Tests ermitteln Gewässergüteklassen, und die radioaktive Beeinflussung wird ständig gemessen, beispielsweise der Gehalt an Tritium. Laufend werden kontrolliert: Wassertemperatur, pH-Wert, elektrische Leitfähigkeit, Sauerstoffgehalt (damit wird u.a. BSB 5, der Sauerstoffbedarf nach fünf Tagen, bestimmt), Trübstoffe, Chlorophyll-Fluoreszenz

und Sonneneinstrahlung. Photometrisch werden Ammonium, Nitrat, Nitrit, Phosphate und Silizium bestimmt. Durch Titration werden Chlorid, Säure- und Basekapazität gemessen. Mit speziellen Greifern können Gesteinsproben aus der Fluss-Sohle und vom Uferstrand zur Untersuchung entnommen werden. Biologische Untersuchungen mit dem Mikroskop sind möglich. Nicht zuletzt dank solcher Überwachung hat der Rhein heute wieder die Güteklasse II, und es gibt wieder 64 Fischarten darin.

An die Fahrt mit dem MS Burgund schloss sich nach der Mittagspause in Kamp-Bornhofen der Besuch des Flößermuseums an. Generationenlang steuerten Männer aus dieser Stadt die Holzflöße. Museumsleiter Werner Proff, selbst einst Flößer, vermittelte auf originelle Art den Besuchern die Geschichte dieses Gewerbes, das erst um 1965 zum Erliegen kam.

Im Anschluss an die Führung wurde die Kirche des Klosters Bornhofen aufgesucht. Unsere Mitreisende, Edith Rimbach aus Geisenheim, erklärte die zweischiffige spätgotische Wallfahrtskirche, mit deren Bau ein Rüdes-

heimer Name verbunden ist: Johann Brömser, vormals kurtrierischer Amtmann auf Burg Sterrenberg. Der Überlieferung nach war er auf einer Wallfahrt ins Heilige Land in türkische Gefangenschaft geraten. Als Dank für seine Befreiung und in Erfüllung eines Gelübdes veranlasste er nicht nur den Bau dieser Klosterkirche, sondern auch den der Rüdesheimer Pfarrkirche und des Klosters Nothgottes.

Die (etwas ungewöhnliche) Rückreise mit der Bahn nach Geisenheim beschloss die eindrucksvolle Exkursion.

Das „Terroir“ und der Rheingau

Kultur ist, was der Mensch gestaltend hervorbringt. Sie drückt sich im lebendigen Selbstverständnis, dem Schaffen und dem Zeitgeist aus. Kultur spiegelt auch Werte und Träume wider – und die verändern sich im Laufe der Zeiten. Auch Wein ist Kultur. Weinkultur wird in der Region bewahrt, gepflegt und weiterentwickelt.

Die deutsche Weinwirtschaft spürt die Folgen der Globalisierung. Sie konkurriert am Markt mit Produkten aus aller Welt. Zugleich eröffnen technische Entwicklungen weltweit neue Möglichkeiten der Weinbereitung. Eine Entwicklung zu uniformen Weinen deutet sich an: Weine, die letztlich überall erzeugt werden können. Das widerspricht dem Selbstverständnis vieler Winzer, die Wein als ein einzigartiges Naturprodukt sehen, das die natürliche und ganz individuelle Eigenart des Standortes und der Arbeit in Weinberg und Keller widerspiegelt. Als (Gegen)Reaktion auf eine neue, technisch-marktorientierte Weinkultur erfolgt in den Regionen eine Rückbesinnung auf Herkunft und Authentizität. Verbunden wird damit der französische Begriff „Terroir“. Die direkte Übersetzung des Wortes aus dem Französischen bedeutet „Boden, Erdreich, Ursprung, Herkunft, Lage, Weinberg“. Doch geht es dabei nicht allein um den Boden oder gar um den Geschmack der Erde („Le goût de terre“). Gemeint ist die Summe des Ganzen: Rebsorte, Gelände, Kleinklima, Gestein, Boden sowie die Arbeit des Winzers in Weinberg und Keller. Der Standort spielt dabei eine zentrale Rolle: Er habe einen ganz eigenen Einfluss auf die Sensorik eines Weines – davon sind viele Winzer und Weininteressierte überzeugt.

Der rege diskutierte Begriff „Terroir“ bleibt für viele, solange es an konkreten, fundierten Beispielen fehlt, ein umstrittenes Modewort. Es geht also darum, die zum Teil von persönlicher Anschauung und Philosophie geprägte Diskussion zu versachlichen. Übertragen auf das hessische Weinbaugebiet ist zu fragen: Welches sind die „Terroirs“, und entwickeln sich auf diesen Standorten auch spezifische Weinstile?

Das Projekt „Terroir Hessen“ – Dem Riesling auf der Spur

Der Rheingauer Weinbauverband und der Weinbauverband Hessische Bergstraße haben die Diskussion aufgegriffen und die Forschungsanstalt Geisenheim (FAG) beauftragt, die Terroirs der hessischen Weinbergslagen zu charakterisieren. Seit Oktober 2006 arbeitet das Fachgebiet Bodenkunde und Pflanzenernährung der FAG unter Leitung von Otmar Löhnertz gemeinsam mit dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) und dem Weinbauamt Eltville daran, die Vielfalt der Weinbaustandorte und deren Einfluss auf den Weinstil am Beispiel des Rieslings aufzuzeigen. Riesling ist zum einen die am weitesten verbreitete Rebsorte, zum anderen reagiert der Riesling sehr sensibel auf Unterschiede der Bodenbeschaffenheit und des Mikroklimas. Am Anfang der Arbeiten stand die gemeinsame Überzeugung, dass bei sonst vergleichbaren klimatischen und weinbaulichen Gegebenheiten der Boden den Reifebedingungen einen weiteren, ganz eigenen Stempel aufdrücken kann. Um dies an Beispielen zu belegen, wurden in Zusammenarbeit mit Rheingauer Winzern auf Standorten mit ganz unterschiedlichen Bodeneigen-

schaften in den Jahren 2006 bis 2008 Weine vom Riesling produziert. Die ausgewählten Standorte umfassen einen repräsentativen Querschnitt der verschiedenen Böden und Gesteine: Löss, Quarzit, Schiefer, Phyllit, Serizitgneis, Sande, Tone und Tonmergel sowie junge Auenablagerungen. Um die Standortcharakteristik vergleichbar herauszuarbeiten, wurden die Weine standardisiert ausgebaut und damit der differenzierende Einfluss des Kellers ausgeschaltet. Ziel war es, den Weinstil der Standorte unverfälscht wiederzugeben und ein Maximum der in der Traube gebildeten Aromastoffe in den Most und in den Wein übergehen zu lassen. Die naturgegebenen Einflüsse sollten nicht überdeckt oder entfernt werden. Das erforderte eine Beschränkung auf das Notwendige. Eine defensive, zurückhaltende Kellerwirtschaft reduzierte die Eingriffe im Keller auf ein Mindestmaß. Die gezügelte Vergärung mit einem neutralen Hefestamm gewährleistete einen hohen Endvergärungsgrad. Die Weine stehen somit für einen vom Boden in spezifischer Weise beeinflussten Weinstil.

Winzer, Boden und der Weinstil

Die Auswahl der Rebsorte, im optimalen Fall der Anbau einer autochthonen Sorte, ein an den Standort angepasster Weinbau und der Einsatz einer traditionellen Oenologie sind elementare Bausteine eines herkunftsbetonten Weinbaues. Bewusst wird dabei der Einfluss der Umweltbedingungen und des Jahrganges in Kauf genommen. Um Standorteinflüsse herauszuarbeiten, ist jedoch bei den oenologischen Verfahren eine gewisse Zurückhaltung notwendig. Zwar kann der Einsatz von Barriquefässern eine sinnvolle Ergänzung sein. Dies verändert aber den traditionellen Charakter der Weine sehr stark. Der Standort und damit die Herkunft sind dann nicht mehr schmeckbar.

Wie aber nimmt der Boden auf die Entwicklung der Beeren und ihre Reifung Einfluss? Und wie unterscheiden sich darin die verschiedenen Böden? Wasser-, Luft- und Wärmehaushalt spielen eine zentrale Rolle: Erwärmt sich der Boden rasch oder verzögert? Steht viel oder wenig Wasser zur Verfügung? Sind Feuchtigkeit, Nähr- und Mineralstoffe zu den Zeiten ausreichend vorhanden, zu denen sie benötigt werden? Die Standorte variieren hin-

sichtlich der Versorgung mit Wasser und Nährstoffen. Daher entwickeln sich und reifen die Trauben immer etwas unterschiedlich. So tritt Wasserstress, der eine Veränderung des Weinstils bedingen kann, bei Sandböden oder Böden mit einem hohen Steinanteil schneller und häufiger auf. Dagegen weisen Böden mit einem hohen Anteil an Schluff, z.B. Lössböden, einen ausgeglichenen Wasserhaushalt auf. Reben leiden auf solchen Böden seltener unter Wassermangel. Der pH-Wert eines Bodens und der natürliche Kalkgehalt scheinen den Weinstil besonders zu verändern. Weine von basischen, kalkhaltigen Standorten sind besser gepuffert und weisen höhere pH-Werte auf. Solche Weine zeigen ein deutlich anderes Geschmacksprofil als Weine von sauren, kalkfreien Standorten. Kalkgehalt, pH-Wert und Bodenart werden vom Ausgangsmaterial der Bodenbildung geprägt. Je nach geologischem Ausgangsmaterial entstehen sauer oder basisch reagierende Sand-, Schluff- oder Tonböden. Körnung und Basenversorgung können die Weineigenschaften beeinflussen. Dies gilt für den Extraktgehalt und die Säure des Weines, aber auch für die Bildung der Aromastoffe.

Bodenterroirs und Riesling – Drei Beispiele

Quarzit, Löss und Ton/Tonmergel sind im Rheingau charakteristische Ausgangsgesteine der Bodenbildung. Aus diesen Gesteinen entwickelte Böden unterscheiden sich grundlegend hinsichtlich ihrer Bodeneigenschaften und der Riesling-Stilistik.

Quarzit – ein sehr hartes Gestein – baut viele der Höhenzüge des Rheingaus auf. Das sandige Abtragungsmaterial längst vergangener Gebirge wurde in der Zeit des Unterdevons (vor etwa 400 Millionen Jahren) abgelagert. Unter dem gewaltigen Druck aufliegender Sedimentschichten entstand Quarzit. Der „Tanusquarzit“ enthält zu weit mehr als 90% SiO_2 . Das bedeutet, dass sein Gehalt an Nährstoffen und das Nachlieferungsvermögen durch Gesteinsverwitterung sehr gering sind. Quarzit verwittert zu groben Blöcken und Steinen. Quarzitböden sind daher Schuttböden. Der Steingehalt ist hoch, Wasser wird nur in geringen Mengen gespeichert. Die Rebe kann aber bei der Suche nach Wasser- und Nährstoffreserven ihre Wurzeln durch die meist locker gelagerte

Gesteinsdecke in die Tiefe treiben. Der grobbodenreiche, meist sandig-lehmige Boden erwärmt sich schnell und speichert Wärme sehr gut. Das mineralische Nährstoffangebot ist aufgrund der hohen Steingehalte und des hohen Quarzanteils der Feinerde gering. Im Oberboden verbessert Lösslehm den Nährstoff- und Wasserhaushalt. Quarzitböden sind trockene Standorte, die rasch erwärmen und eine schnelle Reife fördern.

Löss und Lösslehm prägen weite Bereiche der hessischen Weinbaugebiete. Mächtige Lössdecken wurden in den Eiszeiten fast überall zwischen Lorchhausen und Wicker auf die Landschaft geweht. Meist liegt das helle, feinkörnige Sediment vor unserem Blick verborgen im Untergrund. Der Staub der Eiszeiten ist den meisten Weinbergböden zugemischt. Löss besteht vorwiegend aus Partikeln mittlerer Korngröße (Schluff – 0,02 bis 0,0063 mm). Der mineralstoffreiche Löss enthält neben Quarz auch Feldspäte, Glimmer, verschiedene Tonminerale und vor allem Kalk. Wenn der

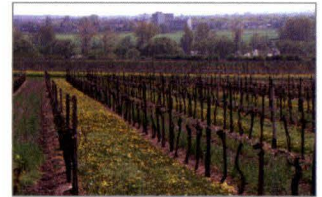
Kalk durch Niederschläge ausgewaschen wurde, steigt der Anteil der Tonminerale. Man spricht dann von Lösslehm. Das lockere Lösssubstrat macht es der Rebe leicht, Wurzeln in die Tiefe zu treiben, um Wasser und Nährstoffe zu erschließen. Herausragend ist das Vermögen des Löss, große Mengen Wasser zu speichern und der Pflanze zur Verfügung zu stellen. Dennoch zirkuliert in den Bodenhohlräumen ausreichend Luft. Der Boden lässt sich hervorragend bearbeiten, wird aber besonders leicht abgeschwemmt. Auf hängigen Standorten ist der lösslehmhaltige Oberboden meist vollständig abgetragen. Der Weinbergsboden enthält dadurch bis an die Bodenoberfläche reichlich Kalk. Das natürliche Nährstoffreservoir des Löss bietet ein reichhaltiges Angebot an Mineralstoffen. Auch in Phasen von Trockenheit ist eine gute Versorgung mit Wasser- und Nährstoffen gewährleistet. Wenn auch das Kleinklima stimmt, sind Lössböden hervorragende Weinbaustandorte mit besten Reifebedingungen.



Quarzit formt steile Hänge am Mittelrhein-Lage „Lorchthal-Steinberg“.



Lössböden sind auf den tieferen und flach geneigten Hängen des Rheingaus weit verbreitet.



Tonmergelböden bilden den Untergrund der „Hochheimer Hölle“.



Rigosol aus Quarzitschutt – Ein karbonatfreier, basenarmer Trockenstandort mit mäßigen Reifungseinschränkungen



Rigosol aus Löss – Ein karbonat- und basenreicher Feuchtstandort mit besten Reifemöglichkeiten



Rigosol aus Tonmergel – Ein karbonat- und basenreicher Nassstandort mit eingeschränkten Reifemöglichkeiten

Tone und Tonmergel bestimmen die Bodenverhältnisse vieler bekannter Weinbergslagen (z.B. Erbacher Marcobrunn, Hattenheimer Schützenhaus, Hochheimer Domdechaney und Hölle). Es sind marine oder brackische Ablagerungen aus der Zeit des Tertiärs. Die Feinsedimente wurden in den ruhigeren Meeresbereichen abgelagert. Häufig sind die Mergel nachträglich entkalkt. Tonpartikel sind die kleinsten Bodenteilchen. Tonböden sind daher in vielfacher Hinsicht extrem. Es sind schwere, im Frühjahr nasse Böden. Sie können viel Wasser aufnehmen, das allerdings den Pflanzen – bedingt durch die starke Haftung an die Bodenpartikel – nur zu einem geringen Teil zur Verfügung steht. Tonböden besitzen überwiegend Feinporen und sind daher schlecht durchlüftet,

„der Boden atmet nicht“. Sickerwasser wird nur langsam weitergeleitet. Die schlechte Drainage führt im Frühjahr zu stauender Nässe und mindert die Luftzufuhr. Dadurch erwärmen die Böden nur langsam. Bekommen die Wurzeln durch das Stauwasser „kalte Füße“, wird das Wachstum gehemmt und die Rebe anfälliger für Krankheiten. Der hohe Tongehalt und die kompakte, dichte Lagerung bereiten der Rebe Schwierigkeiten, die Wurzeln tief in den Boden und bis in die Bodenaggregate zu treiben, um an Wasser und Nährstoffe heranzukommen. Ist der Ton im Spätsommer ausgetrocknet, kann es zu Reifeverzögerungen kommen. Das Mineralstoffpotenzial hingegen ist das große Plus. An den Tonpartikeln sind große Mengen pflanzenverfügbar gespeichert.

Bodeneigenschaften	Quarzit	Löss	Ton/Tonmergel
Wasserspeichungsvermögen	gering	sehr hoch	hoch
Durchwurzelbarkeit	mäßig	sehr gut	schlecht
Durchlüftung	gut	mäßig	mäßig bis schlecht
Erwärmbarkeit	sehr gut	mäßig	schlecht (staunass)
Kalk	kalkfrei	kalkhaltig	kalkfrei bis kalkreich
Mineralstoffpotenzial	sehr gering	groß	groß bis sehr groß

Tabelle: Eigenschaften der Böden

Die Weine

Rieslinge vom Quarzit sind spritzig und mineralisch. Das Beispiel vom Lorcher Bodenthal-Steinberg zeigt sich schlank, leicht und äußerst lebendig. Hervorstechend ist eine lebhaft, frische, prickelnde Säure. Die Fruchtaromen von Grapefruit, dazu ein Hauch von Zitrone, sind eher zurückhaltend. Der Quarzitboden verleiht dem Wein Mineralität und eine feine, oft auch kernige Würze, die aber nie dominiert, sondern eingepasst ist in die feinen frischen Fruchtaromen und den schlanken Körper.

Rieslinge vom Löss sind fruchtbetont und weich. Der Lössboden versorgt die Rebe mit allem Notwendigen im Übermaß. Die Fülle spiegelt sich im Wein wider. Der Riesling des Winkeler Hasensprungs ist ein reicher Wein, der von allem viel zu

geben hat. Er besticht durch eine Harmonie von ausgeprägter Aromatik und Fülle, wirkt ungemein saftig mit einer großen Bandbreite verschiedenster Fruchtaromen. Es dominieren Noten von Pfirsich und tropischen Früchten. Ausgewogen ist das komplexe Spiel von süßer balancierter Säure, reichem Körper und einer angenehmen Weichheit, typisch für Rieslinge von kalkreichen Böden.

Rieslinge vom Ton/Tonmergel sind komplexe, oft stoffige Weine. Typisches Merkmal ist ihre Mineralität sowie ein eigenes, erdig- oder salzigwürziges Aroma. Die Assoziation eines schweren Tonbodens lässt einen stattlichen Wein erwarten. Allerdings erfolgt auf kühlen Tonböden die Reifeentwicklung der Trauben langsam. Bei kalkfreien Tönen ist der Wein weniger stoffig, als es der schwere Boden erwarten lässt. Er bringt zwar Körper mit, gibt sich aber eher zurückhaltend.

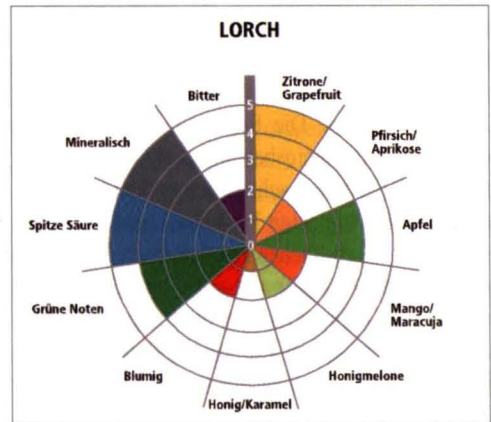
Die pikante Säure ist wenig abgepuffert und der Wein wirkt schnörkellos, direkt und kernig, mit einem verhaltenen Duft nach herben Früchten. Der Riesling der Hochheimer Hölle, ein kalkreicher Tonmergel, ist von vollem Körper. Er zeigt eine große Bandbreite verschiedenster Fruchtaromen. Noten von reifen Früchten, wie Aprikose, Pfirsich, Honigmelone und tropische Früchte, dominieren. Charakteristisch ist eine fein ausgeprägte Mineralität, ausgewogen das Spiel von süßer Säure und reichem Körper. Die Säure ist gut abgepuffert und angenehm weich.

Terroir bedeutet, „die Herkunft schmecken“. Der Begriff steht für die Ganzheit der Wirkungen von natürlichen Standortfaktoren und dem Einfluss des Winzers auf den Stil eines Weines. Die drei Beispiele zeigen bei sonst ähnlichen Standorteigenschaften markante Unterschiede bei den bodengesteuerten Reifebedingungen und dem sensorischen Charakter der Weine, d.h. dem Stil der Rieslinge. Auch bei den hier nicht dargestellten weiteren Weinen des Projektes wurden markante Unterschiede gefunden. Es wird davon ausgegangen, dass der Boden einen maßgeblichen Einfluss auf die Unterschiede in der Stilistik dieser Rieslinge nimmt.

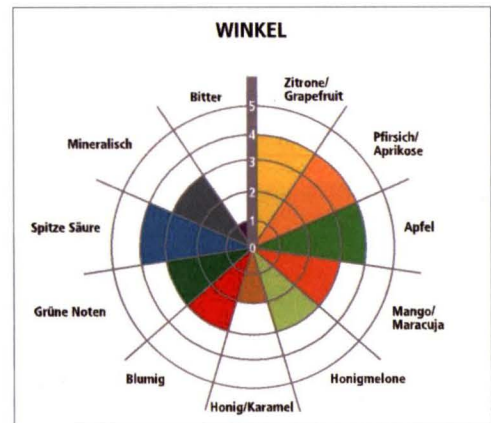
Unser Dank für die Förderung des Projektes gilt:

- dem Hessischen Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz,
- der Stiftung zur Förderung der Land- und Forstwirtschaft,
- der Stiftung Hof Geisberg,
- dem LLH Landesbetrieb Landwirtschaft Hessen,
- der NASPA-Nassauische Sparkasse,
- der Rheingauer Volksbank,
- Wiegand-Glas und
- Alcoa.

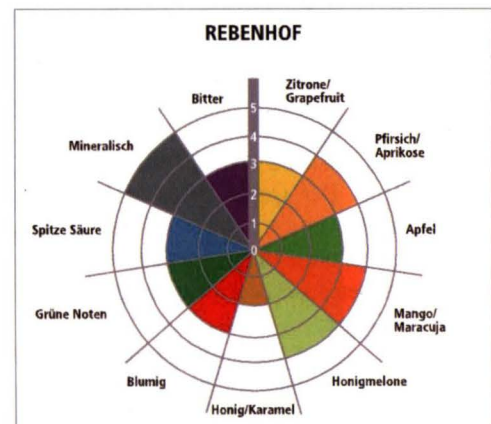
Aromaspinnen der Weine



Quarzit – „Lorcher Bodenthal-Steinberg“



Löss – „Winkeler Hasensprung“



Tonmergel – „Hochheimer Hölle“

Die Rüdesheimer Zahnradbahn feiert 125. Geburtstag

Schon während des Baues des Niederwald-Denkmal's erkannte man in Rüdesheim den künftigen touristischen Wert dieses Projektes, weshalb der seinerzeitige Bürgermeister Sahrholz mit Unterstützung des Gemeinderates bereits am 16.8.1882 mit dem Bankhaus Bernhard Stern in Köln einen **Vorvertrag** über den Bau einer Zahnradbahn von 1000 mm Spurweite vom Rüdesheimer Bahnhof zum Tempel auf dem Niederwald schloss.

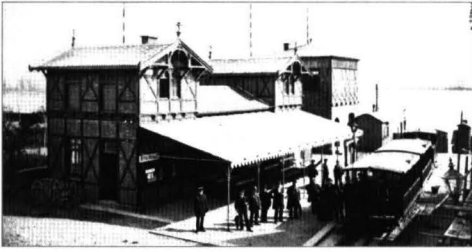
Genau ein Jahr später erfolgte dann nach vielfältigen Verhandlungen die Konzessionserteilung durch die Preußische Staatsregierung an die Stadt Rüdesheim, welche wiederum diese Konzession zeitgleich gemäß Vorvertrag an das Bankhaus Stern weiterreichte mit der Selbstverpflichtung, beim Erwerb der erforderlichen Grundstücke behilflich zu sein. Die Konzession wurde für die Dauer von 50 Jahren erteilt, wonach am 16.8.1932 die unbeweglichen Anlagen ohne Gebäude in das Eigentum der Stadt Rüdesheim übergehen sollten und diese dann die Gebäude und die Betriebsmittel zum Taxwert erwerben konnte.

Unter der Leitung des Bankhauses Stern kam es zur **Gründung einer Aktiengesellschaft** mit dem Namen NIEDERWALDBAHN-GESELLSCHAFT. Das Grundkapital betrug 1.200.000,- Mark, wobei die ebenfalls bereits in der Planung befindliche Zahnradbahn von Assmannshausen zum Jagdschloss Niederwald mit einbezogen war.

Den Bauauftrag zur Niederwaldbahn erhielt die Berliner Bahnbaufirma Soenderup & Co. Die Bauleitung oblag dem Reg.-Baumeister E. Peters, Berlin; die Oberaufsicht nahm der Herzoglich Braunschweigische Eisenbahndirektor Schneider wahr. Der Schweizer Maschinendirektor Nikolaus Rig-

genbach, dessen Zahnstangensystem sich bereits mehrfach bestens bewährt hatte und deshalb auch in Rüdesheim zur Anwendung kam, überwachte zusätzlich den Bau der Bahn, welcher im Spätjahr 1883 unmittelbar nach der Einweihung des Niederwald-Denkmal's begann und am 29.5.1884 mit der polizeilichen Abnahme und der offiziellen Eröffnung einen Tag später abgeschlossen wurde (Die Eröffnung der Assmannshäuser Bahn erfolgte probeweise am 10.10.1885 und offiziell am 1.4.1886).

Abweichend vom eingangs erwähnten Vorvertrag war die Talstation der Niederwaldbahn nicht am Bahnhof selbst, sondern am südlichen Ende der Grabenstraße errichtet worden. Von dort aus verlief **die Strecke** zunächst in nördlicher Richtung entlang der Grabenstraße am Eibinger Tor vorbei und passierte dann den Lokschuppen mit Schiebebühne, Werkstätten, Lok- und Wagenremise etc. Weiter verlief die Strecke dann durch die Weinberge in einem weiten Bogen nach Westen hin. Auf halbem Wege etwa befand sich nach Passieren der Sandsteinbrücke über den Kuhweg eine zweigleisige Ausweichstelle, wonach dann das steilste Streckenstück mit 200 Promille Steigung folgte und die Bahn anschließend in das eigentliche Waldgebiet des Niederwaldes einfuhr, um nach weiteren rund 400 Metern in der Nähe des Tempels (Monopteros) die Bergstation zu erreichen. Diese bestand aus einer Warthalle und zwei parallelen Stumpfgleisen nebst zugehörigen Bahnsteigen. Die Talstation in Rüdesheim war eingleisig angelegt und bestand aus dem Stationsgebäude mit Fahrkartenausgabe, Betriebsbüro und Warteraum sowie dem Wasserturm zur Versorgung der Lokomotiven. Insgesamt war die Strecke 2,3 km lang, wobei eine Höhen-



Talstation der Zahnradbahn am Süden der Grabenstraße

differenz von 223 m überwunden wurde, was eine mittlere Steigung von ca. 103 Promille ergab. Berg- und Talfahrt dauerten jeweils etwa 14 Minuten.

Das rollende Material der Bahn bestand zunächst aus vier Dampflokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen. Die trugen die patriotischen Namen KAISER WILHELM, BISMARCK, MOLTKE und GERMANIA und hatten reinen Zahnradantrieb. Es waren Nassdampfmaschinen mit der Achsfolge 1Az1 mit Riggenbach-Gegendruckbremse, Handbremse auf die Kurbelscheiben wirkend und Bremszahnrad auf der vorderen Laufachse. 1885 wurden – ebenfalls aus Esslingen – die drei Dampfloks RHEIN, MOSEL und NAHE an die Zahnradbahn in Assmannshausen geliefert, welche 1895 gegen BISMARCK, MOLTKE und GERMANIA nach Rüdesheim ausgetauscht wurden. 1911/1912 wurden von der Firma A. Jung, Jungenthal/Sieg, zwei neue Loks, NAHE und MOSEL, als Ersatz für ihre älteren Namensschwwestern, die dann verschrottet wurden, geliefert. Das Wagenmaterial bestand aus 9 Personenwagen, Baujahr 1884, von 6,65 m Länge und 2,75 m Breite für max. je 45 Passagiere. Sie verfügten über ein handgebremstes Zahnrad auf der vorderen Achse. Die Lokomotiven durften anfangs maximal drei Wagen im Schiebedienst gegen den Berg befördern. Ab 1927 wurde dies



Zug bei kraftvoller Bergfahrt auf dem „Viadukt“

aufgrund eines Unfalls bei einer Schweizer Bergbahn auf maximal zwei Wagen reduziert.

Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges blieb die Niederwaldbahn bis 1917 eingeschränkt in Betrieb, wurde dann aber bis 1925 stillgelegt. Am 12.4.1925 erfolgte die Wiederinbetriebnahme, wonach am 1.9.1939 der Zweite Weltkrieg wiederum ein jähes Betriebsende herbeiführte.

Noch im Frühjahr 1939 hatte man aufgrund der hohen Beförderungszahlen von den Siebengebirgsbahnen Königswinter eine moderne Heißdampflok, Baujahr 1926, für 26.800 RM erworben, die den Namen SAAR erhielt. Sie hatte 3 Laufachsen, 2 Treibzahnräder, 2 gekuppelte Blindwellen, Kolbenschieber, Heusinger-Steuerung, Turbo-Generator für elektrische Beleuchtung und ein Latowski-Dampfbläutewerk. Sie war im Gegensatz zu den älteren Loks mit je 260 PS ein echter Kraftprotz und leistete 360 PS.

Das Verkehrsaufkommen der Bahn erreichte in den Jahren 1884/1885 jeweils erfreuliche 230.000 Personen, war aber dann ab 1886 rückläufig bis auf rd. 140.000 im Jahre 1892. Die Gesellschaft stellte 1891 einen kleinen Schraubendampfer NIEDERWALD in Dienst, welcher zwischen Assmannshausen und Rüdesheim pendelte und dadurch mit den Zahnradbahnen in Rüdesheim und Assmannshausen einen Dreiecks-Ringverkehr ermöglichte. Dieses Projekt stellte sich aber als nicht sonderlich profitabel heraus, weshalb der Bootsbetrieb 1914 eingestellt und das Schiff verkauft wurde.

Im Jahre 1900 war der Sitz der Gesellschaft von Rüdesheim nach Berlin verlegt worden. Die auszuschüttende Dividende pendelte relativ bescheiden zwischen 0,5 und 2,5 Prozent. Anfang des 20. Jh.s lagen die durchschnittlichen Passagierzahlen zwischen 160.000 und 170.000 pro Jahr, kurz



Mit Voll dampf durch den Niederwald

vor dem Ersten Weltkrieg bei rund 130.000 Personen, zwischen 1914 und 1917 bei jährlich rund 40.000 Passagieren.

Nach dem Ersten Weltkrieg geriet die Bahngesellschaft durch allerlei interne Wirren in arge Bedrängnis, weshalb am 24.4.1920 die Generalversammlung in Berlin den Verkauf der Bahn beschloss. Die Stadt Rüdesheim kaufte daraufhin die Betriebsanlagen und das rollende Material für 280.000,- RM, gestundet bis zum 31.3.1922, was sich aufgrund der grassierenden Inflation als echtes „Schnäppchen“ erwies, das nach der Währungsreform 1924 tatsächlich nur rund 50.000 neue Rentenmark gekostet hatte. (Vertragsgemäß hätte die Stadt Rüdesheim beim Auslaufen der Konzession von 1882 die Bahn ja sowieso am 16.8.1932 zum Taxpreis kaufen müssen. So war dies einfach ein paar Jahre früher zu wesentlich günstigeren Konditionen erfolgt).

Die nötigen Instandsetzungsarbeiten wurden noch im Jahre 1924 in Angriff genommen, und am 12.4.1925 konnte nach achtjährigem Dornröschenschlaf die Bahn ihren Betrieb mit großem Erfolg wieder aufnehmen. Noch im selben Jahr zählte man 210.000 Fahrgäste. Bis 1928 stieg diese Zahl auf 315.000 Personen an. Die folgende Wirtschaftskrise jedoch verursachte bis 1932 ein Absinken auf 157.000 Personen. Dann ging es langsam wieder bergauf, und 1937 zählte man stolze 320.000 Fahrgäste, so dass die Geschäftsleitung sogar über eine künftige Elektrifizierung der Bahn nachdachte. Aufgrund dieser erfreulichen Zahlen erwarb die Bahn, wie bereits erwähnt, im Frühjahr 1939 die Lok SAAR.

Als in der Saison 1939 bereits 270.000 Fahrgäste gezählt werden konnten, beendete der Kriegsausbruch am 1.9.1939 jäh das aktive Leben der Zahnradbahn, da die meisten Mitarbeiter zur Wehrmacht eingezogen wurden. Der zweite Dornröschenschlaf der Bahn begann und endete mit dem Bombenangriff am 25.11.1944. Entgegen vielen Darstellungen waren die eigentlichen Schäden an der Zahnradbahn jedoch nicht tödlich. Lediglich im Bereich der Grabenstraße waren im Gleis einige Bombentreffer zu verzeichnen. Der Lokschuppen mit Loks, Wagen etc. war praktisch unversehrt, und von angeblich „schweren und schwersten Schäden“ konnte keine Rede sein.

Nach den schweren Nachkriegsjahren und der Währungsreform 1948 kam der Tourismus in Rüdesheim langsam in Schwung, und „die Pferde begannen wieder zu saufen“. Um 1951 wurde in der Stadtverordnetenversammlung, in der sich zwei Fronten gebildet hatten, die Wiederinbetriebnahme der Bahn diskutiert, wobei es zu höchst unterschiedlichen Kostenberechnungen kam. Als Hoffnungsstern erwies sich ein Angebot der Siebengebirgsbahn Königswinter, die notwendigen Instandsetzungsarbeiten und anschließend den Betrieb zu übernehmen, wobei Rüdesheim immer noch Eigentümer der Bahn bleiben sollte. Dies wurde jedoch von den Stadtverordneten abgelehnt, unter denen sich künftige Gesellschafter einer geplanten Seilbahngesellschaft eine starke Lobby verschafft hatten. Die Verschrottung der Bahn wurde beschlossen. Sie erbrachte 1952 den jämmerlichen Erlös von 47.971,- DM für 458 Tonnen Schrott.

Schon zu Ostern 1954 erfolgte die Eröffnung der Seilbahn, womit die Geschichte der Zahnradbahn de facto ihr Ende fand. Leider hat es den Rüdesheimer Stadtvätern an geschichtlichem Bewusstsein und kreativer Phantasie gefehlt: Man hätte durchaus in Betriebsgemeinschaft mit der florierenden Seilbahn einige Jahre später die Zahnradbahn an den Wochenenden wieder in Betrieb nehmen können, so dass Rüdesheim heute mit der einzigen dampfbetriebenen Zahnradbahn Deutschlands einen unschätzbaren touristischen Trumpf aufzuweisen hätte.

Aber: TEMPI PASSATI – Vorbei ist vorbei!

Quellennachweis:

a) Literatur

- Eckert, K.: Klein- und Nebenbahnen im Taunus. 1978.
- Göring, F.: Über neuere Bergbahnen. Glasers Annalen 1892.
- Harrer, H.: Die Gaisbergbahn, 1984.
- Hausmanns, B. u. U.: Der Weg zum Land des Drachen – Die Zahnradbahn auf den Drachenfels. 2008.
- Hefli, W.: Zahnradbahnen der Welt. 1971.
- Messerschmidt, W.: Zahnradbahnen – gestern – heute in aller Welt. 1972.
- Messerschmidt, W.: Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen 1841–1966. 1984.
- Samter, H. (Hrsg.): Das Reich der Erfindungen. 1909.
- Söhnlein, H.: Die Niederwaldbahn Rüdesheim am Rhein. 1976.
- Wolff, G./Christopher, A.: Deutsche Klein- und Privatbahnen. 2004 (Handbuch der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen, Bd. 8).

b) Archiv- und Bildmaterial

- Stadttarchiv Rüdesheim/Rh.: Protokolle der Stadtverordneten-Sitzungen, 1951–1954.
- Privatarchiv H. Strothjohann, Rüdesheim.

Ein sensationeller Fund im Kloster Eberbach: Christus am Kreuz (Kruzifix)

Rheinland, um 1100-1150; Bronze, gegossen, ziseliert; Korpus ursprünglich vergoldet;
Bruchstelle am unteren Kreuzesstamm später beidseitig mit je einer Eisenplatte roh repariert
Kreuz: 33,7 cm x 17,4 cm; Corpus: 13,7 cm x 13 cm

Das spätromanische Kreuz mit dem zugehörigen Corpus Christi ist der bedeutendste „Bodenschatz“ der jemals im Kloster Eberbach – soweit nachvollziehbar – gehoben worden ist. Im Rahmen der laufenden Generalsanierung des Klosters konnte bei Errichtung einer Hochwasserschutzanlage südöstlich des Hospitals im Jahr 2007 das stark korrodierte Kreuz in einem vielschichtigen Gräberfeld als Bestattungsbeigabe archäologisch freigelegt werden. Da die wissenschaftliche Untersuchung zur Zeitstellung der vermutlich spätmittelalterlichen – nachgewiesen männlichen – Bestattung noch aussteht, ist hierzu vorerst keine konkretere Aussage zu treffen. Mit Sicherheit handelt es sich bei dem betreffenden Gräberfeld nicht um den bisher unlokalisierten Friedhof der Mönche; sind doch auch zahlreiche weibliche Skelette hier vertreten, die gewiss auf das Pfründner-, Familiaren- und Bruderschaftswesen des Klosters zurückzuführen sind.

Das wohl zur Beisetzungszeit als abkömmlich befundene Kreuz ist daher einer vermutlich angesehenen Persönlichkeit als auszeichnende Grabbeigabe hinzugefügt worden, desgleichen auch der der Christusfigur gewidmete Pflanzenbüschel (Blumen?), von dem sich vor allem an der Kreuzrückseite stattliche Reste ankorrodiert erhalten haben. Außerdem befinden sich auf der Rückseite noch Bekleidungsfragmente (leinwandbindiges Gewebe) des Verstorbenen, die offensichtlich von



*Christus am Kreuz
(um 1100/1150)
Foto: Steffen Meyer*

der Presslage des Kreuzes auf dem Oberkörper herrühren.

Mit dem Löwenkopf unten am Kreuzesstamm folgt das Bildwerk einem nicht geläufigen Typus romanischer Bronzekreuze. Hingegen ist die erhabene umlaufende Randleiste allgemeines Formengut der Bronzekreuzproduktion jener Epoche. Das Format des Kreuzes und der Steckdom am unteren Stammende verweisen eher auf eine anzunehmende Erstverwendung als Standkreuz (mit Bronzefuß) auf einem Altartisch denn auf eine Funktion als Vortragekreuz für Prozessionen.

Der filigran und detailreich ausgeführte, streng stilisierte *K r u z i f i x u s* entspricht der theologischen Vorstellungswelt der (vor-)romanischen Epoche: Er stellt den (erstarrten) Erlöser dar: nahezu stehend auf einer Fußstütze und mit fast geradlinig ausgebreiteten Armen lebend als Sieger über Tod und Sünde an den Kreuzesbalken geheftet. Hierfür steht der Löwenkopf als Symbol.

Im Zeitalter der folgenden Gotik wandelt sich diese Anschauung hin zum toten, am Kreuz herabhängenden Gottessohn, dessen Füße nun ohne Stütze übereinander gelegt nur noch von einem Nagel durchbohrt sind (sog. „Dreinelgertypus“ statt des romanischen „Viernagelertypus“). Dass das Kreuz zum frühen Ausstattungsgut der Eberbacher Klosterkirche gehörte, ist nicht unwahrscheinlich, wird jedoch eine offene Frage bleiben.

Schwerpunktthema

Leinpfad und Leinreiter im Mittelrheintal und im Rheingau

Vorbemerkung

Im November vergangenen Jahres haben die sieben Rheingauer Kommunen im Zweckverband Rheingau die Asphaltierung des Rheinuferweges von Eltville bis Rüdesheim beschlossen. Nur der Weg durch das Naturschutzgebiet Erbacher Wäldchen und die Umfahrung des Naturschutzgebietes Rheinwiesen zwischen Winkel und Geisenheim sollen gepflastert werden. Eine ebensolche Umfahrung der Grünaue bei Hattenheim, wie sie der Naturschutzbund fordert, wird es nicht geben (WK 15.11.08).

Noch im März 2008 herrschte Einigkeit unter allen Kommunen, dass der Leinpfad größtenteils zu pflastern sei. Eine glatte, bituminös befestigte Decke galt damals als weder durchsetzbar noch ökologisch vertretbar noch mit den Zielen des Regionalparks im Rheingau vereinbar, wie vonseiten des Zweckverbandes verlautete (WK 25.03.08). Dass man sich dennoch für die Asphaltierung entschieden hat, liegt an den Vorgaben der Radwegförderung des Bundes, wonach nur Asphaltdecken zulässig seien. Es geht um rund drei Mio. Euro Fördermittel, auf die man nicht verzichten will. Eine Verschärfung der Nutzungskonflikte ist damit programmiert, weil die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern sehr verschieden sind. „Wenn der Leinpfad asphaltiert wird, dann ist er für uns passé“, meinte denn auch der Vorsitzende des Rheingau-Wanderclubs Eltville, der nun die Entwicklung zur Rennstrecke und Fahrradpiste befürchtet.

Bisher ist nur von der Befestigungsart des Weges und seiner Nutzung durch unterschiedliche



Rheinuferweg bei Eltville nach Westen

Foto: M. Laufs

Personengruppen und von „Tourismusförderung“ sowie „einheitlicher Vermarktung des Rheingaus“ die Rede gewesen. Was dem spezifischen Charakter des Weges am ehesten gerecht würde, danach ist bisher kaum gefragt worden.

Nun zeigen die folgenden Beiträge, dass der heute am Rheinufer entlang führende so genannte „Betriebsweg der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz“ infolge zahlreicher wasserbaulicher Maßnahmen nicht mehr durchgängig mit dem historischen Leinpfad voll übereinstimmt, sondern sich an einigen Stellen, vor allem im Bereich einstiger Auen, wie der Schönborn'schen bei Geisenheim und der Grünaue bei Hattenheim, von der unmittelbaren Uferlinie entfernt. Dennoch bleibt der Rheinuferweg im Rheingau in seinem generellen Verlauf der Jahrhunderte lang auf dem rechten Rheinufer verlaufende Leinpfad und als solcher ein wertvoller, denkmalgeschützter Teil der Kulturlandschaft mit vielen historischen Bezügen und Relikten, was insbesondere Dagmar Söder vom Hess. Landesamt für Denkmalpflege in ihrem Beitrag herausgestellt hat. Die noch vorhandenen Zeugen der Vergangenheit, wie die unterschiedlichen Grenz- und Kilometersteine, wollen allerdings entdeckt und als solche geschützt und gewürdigt werden. Dazu bedarf es eines geschärften Blicks und erhöhter Aufmerksamkeit, die von einem hochgerüsteten Radfahrer, der möglichst schnell auf einer zum Rasen einladenden asphaltierten Rennstrecke von Mainz nach Koblenz kommen will, nicht zu erwarten ist. Es fragt sich überhaupt, was denn die Rheingauer davon haben, wenn derartige „Streckenfresser“ mit touristischen Werbemaßnahmen in ihre schöne Landschaft gelockt werden.

Nachdem die grundlegende Entscheidung zugunsten der Asphaltierung gefallen ist, die mit Sicherheit zur Erhöhung des Tempos auf dem Leinpfad führen wird, kommt es nunmehr darauf an, wenigstens nachträglich durch geeignete Maßnahmen möglichst wirksam für eine Entschleunigung zu sorgen, z.B. durch eine grobkörnige Oberflächenstruktur, wie der Stadtbildverein Eltville vorgeschlagen hat. Auch an eine möglichst weitgehende Trennung von Fußgängern und Radfahrern ist zu denken, etwa durch optische Mittel oder die tatsächliche Trennung der Wegeführung, wie sie z.B. in Geisenheim im Bereich des Bootshauses geplant ist; denn bei der jetzt angelaufenen Feinplanung sollte nicht vergessen werden, dass der Leinpfad in erster Linie zum unmittelbaren Naherholungsbereich der hier wohnenden Menschen gehört.

Aus Sicht der Heimatforscher ist schließlich unbedingt darauf zu achten, dass die noch vorhandenen Zeugnisse der Vergangenheit nicht im Zuge der Asphaltierung unter der Bitumendecke verschwinden oder beseitigt werden und dabei buchstäblich unter die Räder kommen.



Pflasterung des Uferwegs entlang der Schönborn'schen Aue vor Geisenheim



Rheinuferweg mit Rampe bei Geisenheim
Fotos: D. Söder

Die Leinenschlepper im Binger Loch

Gegenwärtig diskutieren die Rheingau-Gemeinden den Ausbau des Leinpfads für den Tourismus. Doch was ist oder was war ein Leinpfad? Dazu müssen wir weit zurückgreifen in die Geschichte der Rheinschifffahrt:

Die meisten Rheinschiffe hatten – von Rudern abgesehen – keinen eigenen Antrieb, sondern trieben in der Strommitte mit der Strömung zu Tal. Die Fahrtdauer von Straßburg bis Mainz betrug drei Tage und von Mainz bis Köln je nach Wasserstand zwei bis drei Tage. Auf dem Landwege konnte diese Reisedauer kaum unterboten werden, weshalb die klassische Rheinreise von jeher auf dem Rhein unternommen wurde, zumal man auch mehr Reisegepäck mit sich führen konnte.

So weit, so gut. Eine Fahrt stromaufwärts war hingegen weitaus problematischer; denn jetzt brauchte man einen Antrieb gegen die Strömung. Mit dem Ruder oder mit dem Staken kam man schwerlich voran, mit Segeln ging es nur bei günstiger Windrichtung, weil ein Kreuzen gegen den Wind im engen Rheintal kaum möglich war. Also musste das Schiff vom Ufer her stromauf geschleppt oder „getreidelt“ werden („treideln“ von spätlat. *tragulare* „schleppen“). Von Menschenkraft war dies nur in flachen Gewässern und Kanälen möglich, doch am Nieder- und Mittelrhein reichte dies in der Regel nicht aus, und man musste Pferde einsetzen.

Der Verlauf des Leinpfads

Nach älteren Reiseberichten aus dem 15. und 16. Jh. verlief der Leinpfad am Mittelrhein von Koblenz über Lahnstein und Braubach auf dem rechten Ufer, bis man bei Filsen nach Boppard auf die linke Rheinseite überwechselte. Hier blieb man über Salzig, Hirzenach, St. Goar, Oberwesel, Bacharach bis Heimbach oder Trechtingshausen, wo dann wieder ein Seitenwechsel nach rechts erforderlich wurde. Ab Assmannshausen und Rüdesheim blieb man auf der Rheingauer Seite, weil das linke Ufer von Bingen bis Budenheim als breites Überschwemmungsgebiet stark von Auen zerglie-



*Der wechselnde Verlauf des Leinpfads im Mittelrheintal und im Rheingau mit den Übergangsstellen bei Boppard, je nach Wasserstand bei Bacharach, Heimbach oder Trechtingshausen und Niederwalluf
Bildbearbeitung: F. Stoll*

dert gewesen ist. Erst in Niederwalluf wechselte der Leinpfad nach Budenheim über, um die Mainzer Kurve abzukürzen.

Die Technik des Treidelns

Die Technik des Treidelns wollen wir hier einmal näher erläutern. Unbedingte Voraussetzung für das Treideln waren geeignete Wege direkt am Flussufer, die absolut frei von Buschwerk und anderem Aufwuchs sein mussten, damit sich die Schleppeleine darin nicht verhedderte. Dieser Leinpfad sollte für ein bis zwei Pferde nebeneinander breit genug sein und nicht von anderweitigem

Verkehr behindert werden. Als Belag waren angeschwemmter Sand oder feinkörniger Kies ideal. Auf Steinpflaster dagegen fanden die Hufe nicht genügend Halt. Nicht immer waren an beiden Ufern gleichzeitig solche Leinpfade vorhanden; denn an Flussbiegungen ergaben sich neue Probleme.

Nehmen wir als Beispiel das „Binger Loch“, wo sich die Richtung des Stromes um fast 90 Grad verändert. Die Strömung passt sich einer solchen Richtungsänderung nur zögerlich an, sondern prallt heftig an die Außenseite der Kurve, an das sogenannte „Hamm“. Dieser Anprall ist so stark, dass



Die älteste Darstellung des Treidelns im Rheingau auf der berühmten Rheinstromkarte des Wilhelm Besserer von 1575 mit erstaunlicher technischer Genauigkeit (Ausschnitt – Hess. HSTA Wiesbaden, Kartenabt. 3011, Nr. 522 R)

Das bergauf gezogene Schiff ist mittels einer oben am Mast (nicht am Bug) befestigten Leine mit den Zugpferden verbunden. Es ist ein sog. „Oberländer“, ein Schiffstyp, wie er am Ober- und Mittelrhein üblich war. Der Treidelzug befindet sich kurz vor Geisenheim, wie an dem Schriftzug „Eibingen“ im Hintergrund zu erkennen ist. Der Oberländer hatte ein hohes, ausladendes Heck und einen flachen Bug, so dass man mit der Schiffsspitze an den zumeist flachen, sandigen Ufern landen konnte. Die beiden Schiffer steuern das Schiff, der hintere führt das große Steuer- oder Streichruder und die über den Mast über Rollen („Hundsköpfe“) bis zu ihm verlängerte Treidelleine, der vordere ist für die an der langen Leine eingehakte zusätzliche „Bugleine“ zuständig, mit der man das Schiff näher ans Ufer beiholen konnte. Der zur besseren Steuerung leicht aus der Schiffsmitte nach vorne versetzte Mast wird mit fünf Tauen („Wanten“) stabilisiert. Ein Nachen als Beiboot und eine kleine „Kajüte“ vervollständigen die Ausrüstung des Schiffes.

im Binger Loch das Wasser streckenweise wieder stromauf fließt. So viel Strömung würde also ein getreideltes Schiff auf das Ufer drücken. Deshalb galt die Regel, dass hier nur an der Innenseite der Kurve, dem so genannten „Ort“ getreidelt werden konnte. Es war im Binger Loch ein glücklicher Zufall, dass das gefährliche Felsenriff an der Innenseite, also am rechtsrheinischen Rüdesheimer Ufer eine schmale Durchfahrt offen ließ. Freilich ließ hier der steile Berghang nur einen schmalen Streifen sandigen Ufers zu, der bei Hochwasser überspült und unpassierbar wurde.

Ähnlich ist die Situation an der Loreley, wo sich der Prallhang linksrheinisch bei St. Goar befindet. Dennoch bleibt hier der Leinpfad in Richtung Oberwesel auf der linken Seite, weil wenige Meter oberhalb der Loreley am *Kammereck* eine weitere scharfe Flussbiegung folgt.

Die Technik des Navigierens

So, und nun müssen wir eine navigatorische Lehrstunde einlegen, um Unfälle beim Treideln zu vermeiden. Als Verbindung zwischen Schiff und Pferdegespann diente eine stabile Leine, die auf dem Schiff nicht am Bug, sondern am Mast in 6–7 m Höhe über Rollenblöcke, sogenannte „Hundsköpfe“, lief und an Pollern so befestigt war, dass ihre Länge rasch geändert werden konnte. Nun würde eigentlich das Schiff von den Pferden gegen das Ufer gezogen, könnte der Steuermann nicht mit dem Heckruder in Richtung Strommitte gegensteuern. Zwar konnte die Zugleine etwas verlängert werden, um den Zugwinkel in Richtung Ufer spitzer zu machen. Andererseits sollte die Leine nicht bis ins Wasser durchhängen, weil dann der Zug zum Ufer wieder verstärkt worden wäre. Diese Überlegungen trafen nur zu, wenn der Mast des Schiffes in Bugnähe stand.

Eine andere Steuermöglichkeit ergab sich, wenn sich der Mast hinter der Schiffsmitte befand. Dann konnte an der Zugleine ein kurzes Seil angehängt werden, womit vom Bug her der Zugwinkel verändert werden konnte. In diesem Falle konnte das Steuerruder am Heck außer Betrieb bleiben.

Es ist also nicht einfach, beim Treideln zu navigieren. Schon ein kleiner Steuerfehler, ein Windstoß oder eine Veränderung in der Strömung

konnten bewirken, dass das Schiff „verfiel“, sich also quer zur Strömung legte und dabei die Treidelpferde vom Leinpfad in den Fluss riss. Für diesen Fall hatten die Treidelknechte ein scharfes Beil zur Hand, um die Zugleine rasch zu kappen und die Pferde zu retten. Dann aber musste auf dem Schiff ein „Leinenschlepper“ bereitstehen, um mit dem Nachen vom Schiff rasch ein Tau ans Ufer zu bringen und an einem Poller zu befestigen.

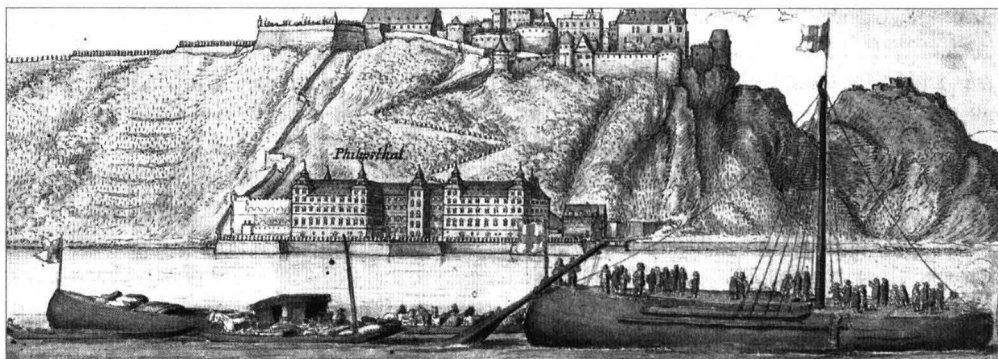
Die Treidelpferde und die Kosten

Nun bleibt die Frage: Woher bekam man die Treidelpferde? An fast jedem Rheinort standen Pferdehalter auf Abruf bereit. Die Tiere mussten sehr kräftig gebaut sein, um durchschnittlich 10–15 t Ladung bewältigen zu können. Sie gewöhnten sich beim Treideln eine besondere, fast seitliche Gangart an und sind deshalb zur Arbeit an der Deichsel eines Fuhrwerks nach einiger Zeit nicht mehr geeignet gewesen. Ferner fielen die Tiere wegen ihrer gestutzten Schwänze auf. Damit sie nicht mit Wasser um sich spritzten, wenn sie bis zum Bauch durchs Wasser waten mussten, war dieser Eingriff nötig.

Ihr Zuggeschirr ermöglichte es, mehrere Pferde hintereinander zu koppeln, um dann mittels eines „Ziehseits“ die Treidelleine aufzunehmen. Wie viele Pferde benötigt wurden, richtete sich nach der Größe des Schiffes. Für kleinere Personen- oder Reiseschiffe waren zwei bis drei Pferde erforderlich, für leere Lastschiffe drei bis vier, für größere Reiseschiffe sieben Pferde und für größere Lastschiffe sogar sechs bis zwölf Zugtiere. Am Kammereck und im Binger Loch waren diese Zahlen entsprechend aufzustocken.

Auch die Distanz spielte eine Rolle, denn der Kräfteverschleiß ist bei den Pferden sehr groß gewesen. So mussten von Assmannshausen her die Treidelpferde am Fuße des Rüdesheimer Bergs am „Bronnen“, einer Pferdetranke, eine Pause einlegen, um schließlich in Rüdesheim abgelöst zu werden.

Und was kostete der Spaß? Im Jahre 1717 wurden auf der Strecke Köln–Mainz je Pferd 25–30 Mark berechnet, bei großen Frachtschiffen mit zwanzig bis dreißig Pferden stieg der Betrag auf 500–900 Mark. Bei Engpässen konnte es sogar noch teurer werden. Zudem mussten Pferde und Knechte vom Schiffer verköstigt



Lord Arundel reiste 1636 von Köln rheinaufwärts mit einem „Oberländer-Schiff“, das im Anhang eine „Schelche“ mit Treidelpferden und ein Küchenschiff mitführte. Im Hintergrund Schloss Philippsthal gegenüber von Koblenz. Skizze von Wenzel Hollar.

werden, und das bei einer Reisedauer für die Strecke Köln–Mainz von durchschnittlich acht Tagen. Übrigens könnte das sprachgeschichtlich noch nicht ganz geklärte Verb „trödeln“ sich auch von der langwierigen Arbeitsweise des Treideln ableiten lassen.

Berichte über Rheinreisen mit dem Treidelschiff

Wer es sich also leisten konnte, führte auf einer Rheinreise seine eigenen Treidelpferde nebst Knechten mit sich. Ein anschauliches Beispiel dafür ist der Reisebericht des englischen Earls of Arundel von 1636. Bei dieser Reise wurde eigens der prominente Merian-Schüler Wenzel Hollar mitgenommen, der uns die Reiseszenen in präzisen Bildern überliefert hat. In Köln mietete der Herzog nur für sich ein bequem eingerichtetes

Oberländerschiff, das im Anhang einen „Schelch“, also einen flachen Ponton für neun Treidelpferde, sowie ein Küchenschiff mitführte. Dadurch war er aller Widrigkeiten, die mitten im Dreißigjährigen Krieg zu erwarten waren, ziemlich enthoben.

Am 28. April 1636 brach unsere Reisegesellschaft von Köln auf und fuhr linksrheinisch über Bonn bis Mehlem gegenüber dem Drachenfels, wo sie die Nacht an Bord verbrachte. Anderentags konnte sie dank günstigen Windes segeln und erreichte abends oberhalb von Neuwied das Städtchen Engers, wo man über Nacht wieder an Bord blieb. Am 30. April legten die Reisenden in aller Frühe ab und treidelten am rechten Ufer bis unterhalb der Burg Herrmannstein, dem heutigen Ehrenbreitstein, wo gerade heftige Kampfhandlungen zwischen den Kaiserlichen in der Stadt Koblenz und den Franzosen auf der Hammerstein



Der Graphiker Wenzel Hollar zeichnete am 12. Mai 1636 einen Treidelzug mit fünf Pferden am Mäuseturm in Binger Loch.

stattfanden. Arundel sandte einen Parlamentär voraus, der um freies Geleit bat. Tatsächlich legten beide Kriegsparteien eine Feuerpause ein. Arundel hielt kurz am Koblenzer Ufer an, wo ihn der kaiserliche General als Stadtkommandant zum Mittagessen einladen wollte. Weil ihm aber sogleich eine feindliche Kanonenkugel um die Ohren flog, setzte Arundel seine Reise schnellstens fort, fuhr oberhalb der Lahnmündung zum rechtsrheinischen Lahnstein hinüber, treidelte vorbei an Braubach bis Filsen, wo man aufs linke Ufer wechselte, um dann vor Boppard auf dem Schiff zu übernachten.

Der 1. Mai war ein Sonntag, man blieb auf der linken Rheinseite, zog ohne Unterbrechung an Salzig, St. Goar und Oberwesel vorbei bis Bacharach. Weil aber hier die Pest wütete, setzte man am späten Abend die Reise bis Trechtingshausen fort, wo man für die Nacht nach Assmannshausen übersetzte und vor Anker ging. Der 2. Mai bescherte die schwierigste Passage durchs Binger Loch. Vor dem Rüdeshheimer Adlerturm musste man danach eine Pause einlegen, damit sich die Pferde von der Gewalttour erholen konnten. Man machte einen kurzen Abstecher in die Stadt, traf aber nur in der St. Michaelskapelle, dem Beinhaus, eine Schar armer, hungriger Leute, denen der Earl etwas zum Essen schickte.

Noch am selben Nachmittag zog unser Schiff auf dem rechtsrheinischen Leinpfad durch den Rheingau weiter bis Niederwalluf, von wo man nach Mainz hinüber kreuzte. Hier herrschte ebenfalls soviel Elend, dass unsere Gesellschaft es vorzog, an Bord zu übernachten, um dann gleich am nächsten Tage mainaufwärts über Rüsselsheim nach Frankfurt zu reisen, wo man sich die nächsten vier Tage aufhielt. Wenzel Hollar war während dieser Rheinreise sehr fleißig am Zeichnen, und wir können noch heute seine Eindrücke nachvollziehen.

Schon 200 Jahre früher wurde eine Rheinreise aufgezeichnet, die die Grafen von Katzenelnbogen 1435 von ihrer Burg Rheinfels aus bis zu ihrem Schloss in Darmstadt unternommen haben. Die Grafen besaßen ein eigenes komfortables Reiseschiff, das neben den vornehmen Reisenden mit einem Steuermann und sechs Schiffsknechten besetzt war und in einer „Schelch“

sieben eigene Treidelpferde im Schlepp hatte. Am ersten Reisetag erreichte man nach 18 km auf dem linken Ufer Niederheimbach, wo man übernachtete. Am anderen Tag fuhr man nach Trechtingshausen, setzte nach Assmannshausen über und schaffte es bis Rüdeshheim, wo man Proviant einkaufte und übernachtete. Am dritten Tag ging es rechtsrheinisch weiter mit einem Lotsen, der den komplizierten Leinpfad im Rheingau kannte. In Niederwalluf wechselte man auf die linke Seite über und übernachtete in Mainz. Am vierten Tage ging es wieder auf die rechte Rhein- und Mainseite bis nach Rüsselsheim, wo die Grafen Reitpferde bestiegen, um noch am gleichen Tage als Ziel Darmstadt zu erreichen. Ihr Reiseschiff mit den sechs Schiffsknechten und sieben Treidelpferden fuhr am nächsten Tage nach St. Goar zurück.

Zollstellen

An den rheinischen Zollstellen wurde für die Treidelpferde im Allgemeinen kein Zoll erhoben, doch kassierten die Katzenelnbogener in St. Goar ein „Pferdegeld“, das zur Instandhaltung des Leinpfades verwandt wurde. Aufgrund der erhaltenen Gebührenabrechnungen können wir noch heute ermessen, wie intensiv einst der bergseitige Schiffsverkehr auf dem Rhein gewesen ist: Im Sommer 1480 passierten 324 Pferde St. Goar, im Herbst 1501 waren es 394 Pferde und 1521 gar 780 Pferde, was einem Tagesdurchschnitt von 4–8 Pferden entspricht. Wie viele Treidler aber an den



Von Rüdeshheim führte der Leinpfad über einen Knüppeldamm stromauf zur Lacher Aue (Lithographie von Lasinsky, 1828).

üblichen Rheinorten Pferde bereithielten, ist nicht zu ermitteln, da die Treidler nicht in Zünften oder Gilden zusammengeschlossen waren. Nur vereinzelt werden sie in Urkunden erwähnt, wie 1649 Hans Christ von Lorch, der für das Treideln eines Schiffes von Lorch nach Rüdesheim 20 Albus erhielt. In Assmannshausen hielten um 1860 H. Fischer und der Anker-Wirt Johann Anton Jung, von dem noch heute Geschäftsakten existieren, Treidelpferde bereit. In Rüdesheim war bei dem Wirt J. A. Sahl vom Darmstädter Hof die nächste Wechselstation.

Aus Statistiken ersehen wir, dass es noch in den Jahren 1889–1893 in Rüdesheim 58 bis 83 Pferde gab, in Assmannshausen 33 bis 38 Pferde und in Eltville 88 bis 93 Pferde, mit dem Vermerk, dass die Eltviller Lohnkutscher im Sommer hauptsächlich nach Schlangenbad und Bad Schwalbach fuhren, in Rüdesheim hingegen zum Niederwald und in Assmannshausen vor allem zum Treideln von Schleppzügen mit zu geringer Antriebskraft. Von jeher war es wichtig, dass die Leinpfade in gutem Zustand gehalten wurden. Fast jedes Jahr erforderten Hochwasser und Eisgang erhebliche Instandsetzungen, die von den Gemeinden nicht zu bewältigen waren. Daher beschlossen im Jahre

1717 die vier rheinischen Kurfürsten, die Unterhaltung der Leinpfade aus Zollmitteln zu finanzieren. Einige Fotos vom Rheineis im Jahre 1954 zeigen, mit welcher Gewalt an den Uferstraßen Schäden angerichtet werden können.

Das Ende des Treidelns im 19./20. Jahrhundert

Fast tausend Jahre waren die Treidler, auch „Halfen“ oder „Leinenreiter“ genannt, für die Schifffahrt unentbehrlich, doch dann setzte allmählich ein technischer Wandel ein: Die Dampfkraft verlieh den Schiffen zunehmend ausreichenden Antrieb für die Bergfahrt. 1824 fuhr erstmals der Dampfer „Seeländer“ mit eigener Kraft von Köln bis Bacharach. Das Schiff war 34 m lang, 5 m breit und hatte eine Dampfmaschine mit 45–50 PS. Erst 1831 wurden drei Schleppdampfer auf der Talfahrt von Mainz bis Köln in Dienst gestellt. Allerdings erwiesen sich die noch aus Holz gebauten Schiffe für die Erschütterungen durch die Dampfmaschinen als zu schwach, weshalb 1838 der erste eiserne, in London gebaute Dampfer „Victoria“, ausgerüstet mit einer Watt'schen Balancier-Maschine, am Rhein eingesetzt wurde und bis 1886 in Betrieb war.



Auch als um 1890 die Dampfschiffe auf dem Rhein verkehrten, wurden kleinere Frachtkähne noch von Pferden getreidelt.

Mit diesem technischen Umbruch drohte das Ende der Treidelei und löste im Raume Bonn 1850 einen bewaffneten Aufruhr der Halben aus, der aber rasch niedergeschlagen wurde. Noch erfolgte dieser Wechsel nicht von heute auf morgen; denn es waren viele Schiffe älterer Bauart weiterhin auf den Schleppdienst angewiesen, und im Binger Loch waren auch die dampfgetriebenen Schiffe noch lange Zeit auf den zusätzlichen Vorspann angewiesen. Deshalb wurde in den Jahren 1882–1887 der Leinpfad zwischen Lorchhausen und Rüdesheim nochmals ausgebaut. Zwar hatte man hier schon 1862 die Eisenbahnstrecke installiert, doch mit Rücksicht auf die Treidelei auf den Bau einer chaussierten Uferstraße verzichtet.

Der Straßenverkehr von Rüdesheim rheinabwärts ging weiterhin über die Höhe in Richtung Assmannshausen. Weil aber die frühen Autos diese Bergstrecke nicht schafften, schuf man ab 1911 eine verkehrsgerechte Uferchaussee, die sich jedoch gegen Hochwasser und Eisgang als zu schwach erwies. So verursachte im Januar 1916 die Havarie des Schleppkahns „Gottvertrauen“, dass eine lange Strecke der Uferstraße durch die Strömung unterspült und unpassierbar wurde. Der Schlepper war auf der Talfahrt quer auf die Lochsteine getrieben worden und konnte wegen eines Hochwassers erst ein Vierteljahr später gehoben werden.

Mit Havarieen hatten damals auch die Treidler zu kämpfen: 1889 wurden bei einem Vorspann vor einem Schraubendampfer drei Pferde ins Wasser gerissen, erlitten Beinbrüche und mussten notgeschlachtet werden. Und 1906 stürzten vor dem Güterdampfer „Industrie“ in der Dunkelheit zwei Treidelpferde ins Wasser, von denen eines ertrank, das andere aber durch das Kappen der Treidelleine gerettet werden konnte. Doch 1911 wurde der letzte Treidelverkehr in Assmannshausen endgültig stillgelegt. Fortan halfen die mit starken Maschinen ausgerüsteten Vorspannboote der Schifferdynastie Bopp, die Passage durchs Binger Loch zu überwinden und bei Havarieen mit Pumpschiffen die verunglückten Fahrzeuge zu retten.

Erst vor rund 50 Jahren wurde auch dieser Service in Assmannshausen aufgegeben, zumal das Binger Loch durch die Beseitigung der meis-

ten Lochsteine viel von seiner Gefährlichkeit verloren hatte. Heute erinnert nur noch eine Spur an den alten Treidelverkehr: Unterhalb der Burg Ehrenfels steht am Ufer die alte, von schweren Sandsteinquadern gefügte Kaimauer des alten Zollhauses. An den Kanten dieser Sandsteinquader finden wir noch immer die Rillen, die von den Treidelleinen eingeschliffen wurden, bis man dann die Kanten durch eingemauerte Eisenstangen verstärkte. Ferner finden wir hier an den Ufermauern noch heute zahlreiche Poller, an denen in Notfällen die Schiffe festmachen können.

Von Rüdesheim aus talwärts wurde der alte Leinpfad durch die Autostraße verdrängt, doch untersteht auch hier die Strecke seit 1952 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Mainz als Bundesbehörde, die wiederum der Europäischen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit Sitz in Straßburg untersteht. Im Internet las ich kürzlich die Aussage, dass der alte Rheingauer Leinpfad nur noch zwischen Eltville und Walluf vorhanden sei. Das stimmt insofern nicht, als auch zwischen Rüdesheim und Eltville der Leinpfad noch vorhanden ist, freilich mit der Einschränkung, dass seit der Mitte des 19. Jhs. im Zuge der Stromregulierung das einstmals seichte Rheinufer durch Ufermauern befestigt wurde, die von der erwähnten Wasserbaubehörde instandgehalten werden.

Literatur:

Janowitz, Günther J.: Warum ist es am Rhein so schön – Ein Buch für Kenner und Liebhaber. Einhausen: Verlag Sera Print 2000.

Volk, Otto: Wirtschaft und Gesellschaft am Mittelrhein. Hrsg. von der Historischen Kommission für Nassau. Wiesbaden 1998.

Teubert, Oskar: Die Binnenschifffahrt. Leipzig: bei Wilhelm Engelmann 1912.

Schäfer, Werner: Der Rhein von Mainz bis Köln. Köln: DuMont Buchverlag, 5. Aufl. 1989 (Daraus die Kartengrundlage für die erste Abbildung).

Suppan, C.V.: Wasserstraßen und Binnenschifffahrt. Berlin-Grünwald: bei A. Troschel 1902.

Der Rheingaukreis in den Jahren 1869–1890. Hrsg. vom Kreis-ausschuß Rheingaukreis. Rüdesheim 1893.

Der Leinpfad als historischer Weg



Abb. 1: Leinreiter bei Oestrich (Aus: Fr. W. Delkeskamp: Ansichten des Rheines, 1829)

Der Leinpfad gehört zu den ältesten Wegen unserer Region. Zu allen Zeiten war der Rhein einer der wichtigsten europäischen Handelswege. Während die Schifffahrt rheinabwärts durch Strömung und unter Zuhilfenahme von Segeln vorstatten ging, mussten die Schiffe stromauf durch Pferde- oder – gelegentlich – durch Menschenkraft gezogen werden (Abb. 1).

Voraussetzung dafür waren die Leinpfade am Ufer; sie sind daher so alt wie jeglicher Schiffsverkehr selbst. Ob die Treidelpfade seit römischer Zeit kontinuierlich weiter bestanden oder im Mittelalter neu angelegt wurden, ist nicht geklärt. Schriftliche Erwähnung findet die Treidelung eines Schiffes (auf dem Rhein?) erstmals im 8. Jh. Die Leinpfade am Rhein waren Teil des

königlichen Stromregals. Zu den Kosten für die Instandhaltung der Wege und Ufer, die wohl von den Bewohnern der Rheinuferorte auszuführen war, wurden Schiffer und Reisende stellenweise durch die Erhebung von Zöllen und Geleitsabgaben herangezogen. Da die Treidelzüge bei Niederheimbach von der linken zur rechten Rheinseite wechselten, musste der Ehrenfelder Zoll auch bei der Bergfahrt durchgegangen werden. In Niederwalluf wechselte man erneut auf das linke Ufer und ersparte sich damit einen längeren Weg zum Etappenzielort Mainz.

Der ursprüngliche Verlauf des Leinpfads im Rheingau bis etwa 1800 lässt sich im heutigen Kartenbild (z.B. TK 1:25.000, Presberg 5913 und Eltville am Rh. 5914.) etwa

folgendermaßen rekonstruieren: Vom Binger Loch aus folgt er der Uferlinie vor Rüdesheim, springt dann am Rüdeshheimer Hafen nach Norden zurück bis zur B 42, umgeht in deren weiterem Verlauf nördlich die Schönborn'sche Aue vor Geisenheim und das Naturschutzgebiet Rheinwiesen zwischen Geisenheim und Winkel. Am westlichen Ortseingang von Winkel erreicht er wieder die Uferlinie und folgt ihr bis kurz hinter dem Oestricher Kran. Er führt dann nördlich an der Grünaue vorbei und erreicht am Erbacher Wäldchen wieder das heutige Ufer. Der Uferverlauf wird am Eltviller Schwimmbad noch einmal verlassen, indem der Pfad nördlich daran vorbeiführt, danach aber über die gesamte lange Strecke von Eltville bis zur Niederwallufer Bucht unmittelbar der Rheinuferlinie folgt.

In den Uferorten entstanden Herbergen und Treidelstationen mit Einstellmöglichkeiten für die Pferde. Einige der heute noch bestehenden Hotels und Gasthäuser am Rhein, wie beispielsweise das Hotel Krone in Assmannshausen, führen ihren Ursprung auf eine solche „Halfenstation“ zurück. Auch das so genannte *Leinreiterhaus* in Winkel könnte eine solcher Treidelstützpunkt oder einfach das Wohnhaus eines Leinreiters gewesen sein. Im Inneren zeigten naive Malereien in den Gefachen des Treppenaufgangs – neben anderen Motiven – die Treidelung eines Schiffes. Leider musste das um 1710 erbaute oder erneuerte Fach-

werkhaus nach Leerstand, Verwahrlosung und Brand 2005 abgebrochen werden, womit diese im Rheingau einmaligen Dokumente untergegangen sind (Abb. 2).

In jüngerer Zeit änderte sich mit der Uferlinie auch der Verlauf des Leinpfads. Der letzte durchgängige Ausbau als Kontroll- und Wartungsweg der Wasserstraße erfolgte mit der Rheinregulierung des 19. Jhs. Gleichzeitig erhielt er durch den seither ungehindert entstandenen Aufwuchs von Bäumen und Büschen am Ufer stellenweise einen ganz neuen, begrünten Charakter, der sich dem Spaziergänger heute als abwechslungsreiches Bild darbietet: Urtümlicher Auenwald, wo die Natur sich selbst überlassen wurde, und Promenaden, wo örtliche Verkehrs- und Verschönerungsvereine seit der Wende zum 20. Jh. Alleen pflanzten und Grünanlagen gestalteten.

Die Rheinregulierung

Der heutige Rheinverlauf ist das Ergebnis natürlicher Vorgänge und menschlicher Eingriffe, die im Laufe der Jahrhunderte zu starken landschaftlichen Veränderungen mit einer Verengung des Flussbettes im Bereich des Inselrheins geführt haben. Im 18. Jh. lagen zwischen Walluf und Rüdeshheim 16 Auen (Abb. 3), 1953 waren es noch neun, davon fünf fast verlandet. Erst die Stromregulierung führte zu einer Stabilisierung der noch vorhandenen Rheinauen.



Abb. 2: *Leinreiter und Schiffer, Bemalung eines Gefaches im Inneren des ehemaligen „Leinreiterhauses“ in Winkel (abgebrochen 2005)*
Alle Fotos außer Abb. 6: D. Söder



Abb. 3: Der Rheinstrom bei Eltville vor der Regulierung; Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und v. Müffling 1801–1820

Erste Sprengungen zur Beseitigung der gefährlichen Stromschnellen des Binger Lochs unterhalb von Rüdesheim sollen bereits zu Anfang des 18. Jhs. stattgefunden haben. Ab etwa 1830 wurde die Passage unterhalb des Mäuseturms weiter verbessert. Die dadurch hervorgerufene Absenkung des Rheinpegels oberhalb des Binger Lochs sowie das Aufkommen von dampfgetriebenen Schiffen mit größerem Tiefgang machten weitreichende Veränderungen im Stromverlauf nötig.

Die Frage der Rheinkorrektion zwischen Mainz/Niederwalluf und Rüdesheim/Bingen zog sich fast durch das ganze 19. Jh. Bis 1820 bestand eine ungehinderte Bergfahrt zwischen Kastel und Rüdesheim am nassauischen Leinpfad. Die linke Rheinseite diente der Talfahrt. Zwischen 1820 und 1840 wurde durch Krippenbau begonnen, rechtrheinisches Ufer zu verlanden, so zwischen Schierstein und Walluf oder im Gebiet *Althahn* zwischen Erbach und Hattenheim; auch die Sperrung der *Kleinen Gies* war beschlossen. Durch die teilweise Verlandung von Auen entstanden Häfen wie der Rüdeshheimer Winterhafen, der nach 1850 mit Dämmen umgeben wurde, die mit Maulbeerbäumen bepflanzt und 1876 erhöht wurden.

1863 konkretisierte sich das Vorhaben, den Rhein durchgängig von 700–950 m Breite auf 450 m einzuengen. Die vom Herzogtum Nassau begonnenen Arbeiten wurden zunächst von der Königlich Preußischen Regierung fortgesetzt. 1867 ließen die Wasserbaubehörden vier Steindämme zwischen Geisenheim und Rüdesheim ausführen. Nach Einwänden der Rheingauer Bevölkerung wurden die Arbeiten eingestellt. In einer Petition brachte der „Rheingauer Verein für Strombauangelegenheiten“ unter Vorsitz des Generalkonsuls Eduard von Lade aus Geisenheim 1868 seinen Protest zum Ausdruck.

1873 wurde zwischen Preußen und dem Großherzogtum Hessen eine Übereinkunft getroffen, die die Korrektion des Rheins an der Strecke von Niederwalluf bis Bingen auf eine Breite von 400 m vorsah. Große Flächen sollten beiderseits der Verlandung überlassen werden. Mit einer weiteren Petition wurde 1875 die vorläufige Einstellung der Stromarbeiten erreicht. 1879 wurden Kribben zwischen Geisenheim und Rüdesheim wieder herausgebaggert. Auf Anordnung des Reichskanzlers Bismarck kam es 1880 in Biebrich zu neuen Verhandlungen.

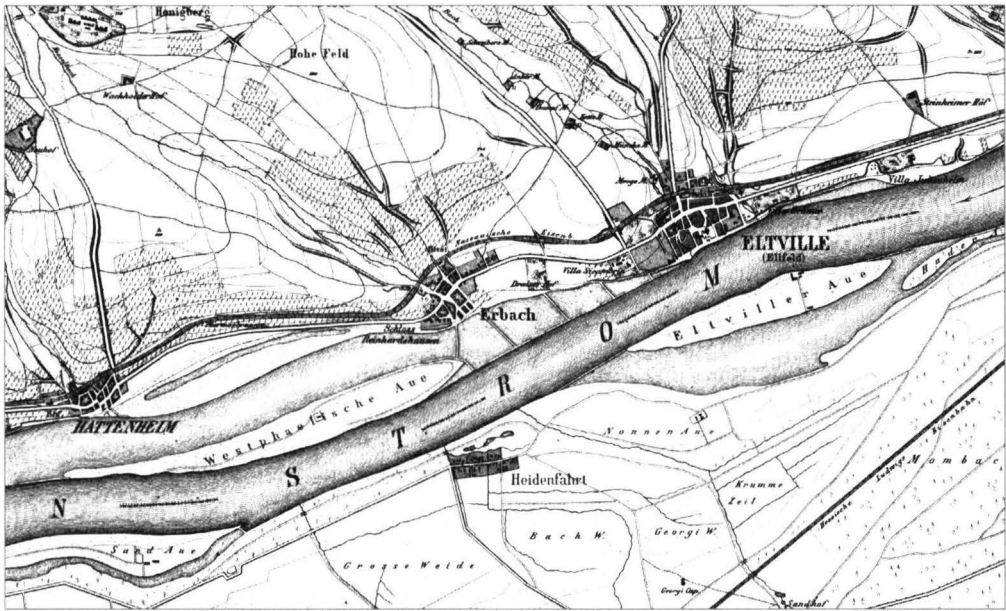


Abb. 4: Der Rheinstrom bei Eltville nach der Regulierung; Kartenaufnahme durch den Kgl. Preuß. Generalstab im Jahre 1867

Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen von 1884 regelte die Bau- und Unterhaltsarbeiten bezüglich der Ufer, Leinpfade, Häfen und Regulierungswerke sowie der Offenhaltung der Schifffahrtsrinne und Bezeichnungen der Fahrwasser im Rheingauer Rheinabschnitt von der preußisch-hessischen Landesgrenze oberhalb Biebrichs bis zur Bezirksgrenze zur Königlichen Rheinstrombauverwaltung zu Koblenz unterhalb Rüdesheims, Km 0,0 bis Km 27,7. Die Regulierung verfolgte hauptsächlich den Zweck, auf der Rheinstrecke von Mainz bis Bingen eine Sohlentiefe von 2 m zu schaffen. Folgende Bauten wurden ausgeführt: Herstellung einer neuen Schifffahrtsrinne in der *Großen Gies*, Wiedereröffnung der *Kleinen Gies*, Beseitigung alter Kribben und Längswerke, Bau von Leitwerken, Beseitigung der Rheinauen *Winkeler Wörth* und *Winkeler Aue*, Herstellung eines Nebenfahrwassers in der *Mittelheimer Bucht*, Baggerungen und Ausführung von Uferdeckwerken mit Herstellung eines Uferweges (Abb. 4).

Der größte Teil der Baggermassen wurde zum Ausfüllen und Aufhöhen seichter und sumpfiger Uferbuchten und alter Stromarme verwendet; an Fläche für die Gras- und Weidenutzung wurden

über 40 ha Land gewonnen, so ober- und unterhalb von Erbach, bei Mittelheim, an *Winkeler Verlandungen* und auf der *Geisenheimer Lach* sowie auf der *Rüdesheimer Bleiche*. Mit den Arbeiten waren bis zu 300 Mann beschäftigt. Die Leitung der Arbeiten erfolgte zwischen hessischer Landesgrenze oberhalb von Biebrich bis unterhalb von Rüdesheim durch die dem Königlichen Regierungspräsidenten zu Wiesbaden unterstehende Wasserbau-Inspektion zu Frankfurt, die in Eltville, später in Schierstein ein Abteilungsbüro eingerichtet hatte, und unterhalb der Nahemündung durch die Rheinstrom-Bauverwaltung zu Koblenz.

Die Rheinstrom-Kilometrierung

Die Länge des Rheins hat sich seit römischer Zeit mehrmals verändert. Erste Angaben über die Länge des Rheins gehen auf Claudius Ptolemäus (etwa 85–165 n. Chr.) zurück. Zwischen 1250 und 1700 waren häufige und hohe Hochwasser Ursache für eine Verlagerung des Strombettes. Den stärksten Einfluss auf die Rheinlänge übte die Korrektur des Oberrheins zwischen 1817 und 1875 aus, die die Oberrheinestrecke um etwa ein Viertel oder rund 100 km verkürzte.

Neben Laufbettveränderungen erschwerten unterschiedliche Längeneinheiten der einzelnen Uferstaaten – meist in „Stunden“ gemessen – die genaue Feststellung der Rheinlänge. Nach diesem alten Wegemaß errechnete sich die Länge des Rheins auf 303 Stunden oder 1.346 km. Wegen der Abhängigkeit der Zolltarife von der Länge der Transportwege hatten nicht nur die Schifffahrt, sondern auch die Zollverwaltungen ein großes Interesse an einer genauen Längenvermessung, die zwischen 1817 und 1839 am Ober-, Mittel- und Niederrhein durchgeführt wurde. Der Nullpunkt dieser Messungen sollte die Mitte der Rheinbrücke zu Basel sein.

Eine erste durchgehende Kennzeichnung (Vermarkung) des gesamten Rheins kam erst in den Jahren 1863–1867 zustande. Damals wurden ab Basel in einem Abstand von jeweils 10 km am Ufer entlang Vermarkungssteine gesetzt. Sie waren bis 1890 gültig und sind heute immer noch Festpunkte der Landesvermessung. Vermessungsarbeiten für Kilometrierungen der früheren selbständigen Rheinuferstaaten Baden, Bayern, Hessen und Preußen sowie der Niederlande, die ihr jeweiliges Stromstück unabhängig voneinander vermaßen, wurden in Etappen zwischen 1883 und 1910 durchgeführt. Jede dieser Kilometrierungen begann mit einer Nullmarke an der Landesgrenze und lief von dort stromab. Die heutige, durchgehende Kilometrierung des Rheins beginnt seit 1939 in Konstanz (Mitte der Rheinbrücke) mit dem Km 0,0 und endet bei Km 1032,8 (Hoek van Holland).

Zeugnisse der Geschichte

Der heutige Leinpfad stimmt nur in einigen Abschnitten vollkommen mit dem alten Treidelpfad überein. Größere Strecken wurden nach der Verlandung von Auen an die neue Uferlinie verlegt, einige Abschnitte entstanden erst nach dem Neubau der Uferstraße B 42 in den 1950er Jahren. Jedoch sind aus verschiedenen Epochen zahlreiche Relikte erhalten, die Zeugnisse darstellen für die Geschichte der Schifffahrt und des Handels, des ingenieurmäßigen Wasserbaus, der Vermessungstechnik sowie der wechselnden politischen Situationen.

Dazu gehört als besonderes Rheingauer Wahrzeichen der Oestricher Kran auf seinem Sandsteinfundament; ein ebensolches kennzeichnet auch in Eltville den alten Kranstandort, den seit 1902 die Rheinhalle als ehemaliges Empfangsgebäude des Dampfschiffverkehrs einnimmt. Auch in Oestrich erinnert das Gebäude der Personenschiffahrts-Anlegestelle (heute Bootshaus) an frühere Zeiten des Rheintourismus. Durchgängiges Merkmal der Wasserstraße sind Uferbefestigungen mit Kribben, Leitwerken, Rampen und Anlegestellen mit Schiffsbrücken, Pflasterung und Böschungsmauern sowie die Überwölbung von Bachmündungen. Sie wurden meist landschaftsverträglich aus Naturstein hergestellt; nur neuere Ausbesserungen oder die modernen Nato-Rampen geben sich durch Betonsteine zu erkennen. Am Villenufer bei Eltville hatte jedes Haus seinen eigenen Zugang zum Wasser mit Pforten, Treppen und Bootsanlegestellen, auf die zahlreiche fest verankerte Eisenringe hinweisen.

Die ehemalige Reichs- und heutige Bundeswasserstraße wurde durch Grenzsteine aus rotem Sandstein mit der Bezeichnung K. W. B. markiert (Abb. 5), die in manchen Abschnitten noch gehäuft auftreten, in anderen ganz verschwunden sind. Oft wurden sie später fast gänzlich einbetoniert und sind nur noch durch neuen weißen Farbauftrag kenntlich.

Weitere Steine dienten der Stromvermessung. Am markantesten sind die in Abständen von 10 km gesetzten *Myriametersteine*. Einer davon steht vor Reichartshausen (Abb. 6) bei Stromkilometer 517,



Abb. 5: Grenzstein der Wasserstraße am Erbacher Wäldchen

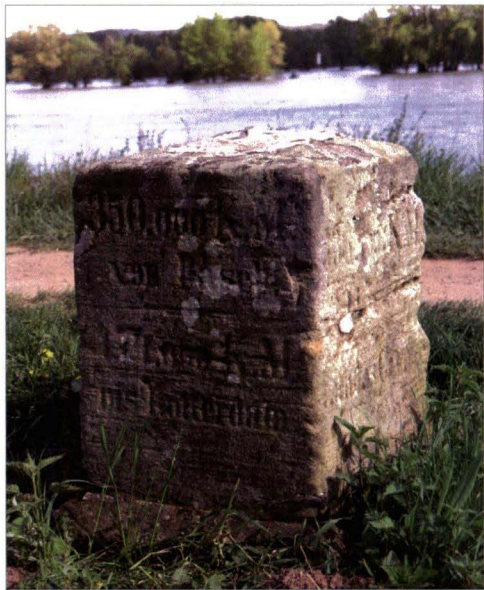


Abb. 6: Myriameterstein Nr. 35 am sog. „Käsbrett“ bei Hof Reichartshausen (Stromkm. 517) Einer der ältesten, schon stark verwitterten Steine aus gelbem Ibbenbürener Sandstein (am Fuß des Teutoburger Waldes gelegen) aus der Frühzeit der Rheinkilometrierung 1863–1866. Aufschrift auf der Landseite: 350.000 KM von Basel – 474.000 KM bis Rotterdam
Foto: R. Kilzer



Abb. 7: Myriameterstein in Rüdesheim (Stromkm. 527)



Abb. 8: Kilometerstein Km 25,5 in Rüdesheim

ein weiterer in Rüdesheim (Abb. 7). Diese Steine geben die Entfernungen von Basel und nach Rotterdam sowie von der (damaligen) Landesgrenze an. Jünger sind Kilometersteine in Geisenheim und Rüdesheim (Abb. 8) mit Entfernungsangabe von 22 bzw. 25 km, die ebenfalls von der Landesgrenze ausgingen Auf die preußische Stromkilometrierung gehen runde eiserne Marken (Abb. 9) zurück. Hinzu kommen noch Pegelmarken, Vermessungssteine und -punkte verschiedener Epochen sowie vereinzelte ältere und jüngere Grenzsteine.

So kann der Spaziergänger auf dem Leinpfad durch genaues Hinsehen weit mehr über die Geschichte des Rheins entdecken, als es dem beschleunigten Radfahrer möglich ist. Diese Zeugnisse zu erhalten sollte ein Anliegen bei allen weiteren Ausbaumaßnahmen des Leinpfades sein.



Abb. 9: Hektometermarke der preußischen Rheinkilometrierung am Erbacher Wäldchen

Der Leinpfad im oberen Rheingau



Abb. 1: Der Leinpfad bei Eltville um 1810, gezeichnet und gestochen von I. Roux

Das Leben am Fluss

Wer auf Schusters Rappen am Leinpfad entlang von Niederwalluf nach Eltville wandert, fühlt sich unwillkürlich in alte Zeiten zurückversetzt: Ein unbegradigtes, allmählich verlaufendes Rheinufer, alte, teilweise im Wasser stehende Bäume und Sträucher, tief herabhängende Zweige, ein schmaler, lehmiger Weg, eine mit Wildkräutern, Efeu und wildem Wein bewachsene Mauer. Hier scheint sich noch ein Stückchen ursprüngliche Rheinuferlandschaft erhalten zu haben.

Dieser Eindruck täuscht! Wie auf der Darstellung der Rheinuferlandschaft um 1810 zu erkennen, gab es am Leinpfad weder Sträucher noch Bäume, damit sich die langen Leinen der Treidelknechte nicht verfangen konnten. Äcker, Wiesen und Weinberge reichten bis an den Leinpfad heran. Der Rhein war bis ins 19. Jh. die Hauptverkehrs- und Handelsstraße. Segelschiffe, Fischerboote und Flöße belebten ihn. Weithin schallten die Zurufe der Schiffer und Fischer, die Räder der Schiffsmühlen klapperten, und auf dem Leinpfad zogen Treidelknechte, später



Abb. 2: Treidelknechte bei ihrer schweißtreibenden Arbeit – Im Hintergrund Burg Maus – Ausschnitt (Aus: Jansch/Ziegler: *Malerische Rheinreise von Speyer nach Düsseldorf. Nachdruck der Originalausgabe von 1799.* Dortmund: Harenberg Kommunikation 1981 (Die bibliophilen Taschenbücher Nr. 283))

auch Esel und Pferde Schiffe und Lastkähne an langen Leinen stromaufwärts. Die Arbeit der Treidelknechte war schwer und anstrengend, besonders bei hohen Wasserständen, weil sie sich nicht selten durch sumpfiges Gelände und ganze Schwärme von Schnaken durchkämpfen mussten.

Reges Wirtschaftsleben in Walluf

Vom unteren Rheingau kommend war der Leinpfad in Niederwalluf zu Ende. Der Weg nach Mainz ist auf der linken Rheinseite erheblich kürzer als auf der rechten, darum wurde der Leinpfad linksrheinisch fortgeführt. Pferde und Schiffe wurden in Walluf von den dortigen Fährleuten nach Budenheim übergesetzt. Das Privileg dazu hatte ihnen der Mainzer Erzbischof verliehen. In früheren Zeiten herrschte in Walluf reger Verkehr. Sieben Schiffer mit je einem Knecht waren damit beschäftigt, die Schiffe durch den Strom zu treideln. Später wurden dafür auch Pferde eingesetzt. Bei hohen Wasserständen mussten die Schiffe mit langen Stangen auf die andere Rheinseite gestakt werden.

Wenn die Schiffe reparaturbedürftig in Walluf ankamen, hatten die Schiffer Gelegenheit, diese bei zwei Werften reparieren zu lassen. Die Schmiede, heute Kirchgasse 2, besserten Ankerketten aus, die dort oft in langen Reihen auf dem Straßenboden lagen. Darum bekam die Gasse im Volksmund den Namen „Kettgass“. Gleichzeitig gab es in Walluf auch Unterkünfte für die Schiffer

und ihre Pferde, z.B. das heute nicht mehr vorhandene „Gasthaus zum Anker“ am Anfang der Kirchgasse. Etwas oberhalb davon befand sich ein weiteres Gasthaus, an dem die symbolischen Zeichen des Schiffergewerbes – Herz, Kreuz und Anker – angebracht waren. An dem betreffenden Haus sind heute nur noch ein Herz und ein Kreuz,



Abb. 3: Das ehemalige „Gasthaus zum Anker“ in der Kirchgasse in Walluf



Abb. 4: Die Zeichen des Schiffergewerbes an einem ehemaligen Gasthaus in Walluf, Kirchgasse 6
Foto: Herbert Simon

aus Schiefersteinen kunstvoll zusammengesetzt, zu erkennen.¹ Auch das ursprüngliche „Gasthaus zum Schwan“, heute Rheinstraße 2, beherbergte Gäste. Im Hof sind dort noch heute die Eisenringe zu sehen, die zum Festbinden der Pferde dienten.²

Die Marktschiffe

Schon Ende des 16. Jhs. verkehrten die Marktschiffe. Der Marktschiffsbetrieb zwischen Eltville und Mainz ging jedoch wieder ein, so dass die Waren mit Nachen transportiert werden mussten. 1785 nahm die Eltviller Schifferfamilie Rau mit Genehmigung des Mainzer Kurfürsten den Marktschiffsbetrieb wieder auf. Zu festgelegten Tarifen fuhr von nun an täglich um 7 Uhr außer an Sonn- und Feiertagen ein Marktschiff von Eltville nach Mainz und zurück.³ Um seine Einnahmen zu steigern, baute sich Schiffer Rau anstelle eines von Menschen gezogenen Nachens ein neues Boot, das von einem Pferd gezogen wurde. Daraufhin beschwerten sich die Niederwallufer Fährleute bei der Kurfürstlichen Regierung in Mainz, weil Rau das Pferd mit seinem eigenen Boot von Walluf nach Budenheim übersetzte. Sie verlangten, dass er dafür ihre Dienste in Anspruch nehmen müsse. Ihr Ersuchen wurde jedoch von der Kurfürstlichen Regierung abgelehnt, da das Pferd statt fünf „schiffziehender“ Menschen mitgenommen werde und

den Wallufer „Zwerchfärchern“ dadurch kein Schaden entstehe.⁴

Um an dem anscheinend lukrativen Geschäft teilzuhaben, baute auch eine andere Schifferfamilie aus Eltville kurz darauf ein solches Schiff. Die Raus beschwerten sich daraufhin ebenfalls bei der Kurfürstlichen Regierung. Sie beantragten, dass „der Schmittschen Wittib untersagt werde, zu den von der Rauschen Wittib und Sohn bestimmten Stunden zugleich, oder auch früher abzufahren.“⁵ Die Kurfürstliche Regierung lehnte das Gesuch mit der Begründung ab, Wirtschaft, Handel und Verkehr müssten frei bleiben. Daraufhin entbrannte ein lebhafter Konkurrenzkampf zwischen beiden Schiffern, bei dem nicht nur Schimpfworte ausgetauscht wurden. Die Rauschen Schiffsknechte wurden wegen Tätlichkeiten zu Turm- und Geldstrafen verurteilt.⁶

Die herkömmliche Rheinschiffahrt musste Anfang des 19. Jhs. infolge der französischen Besatzung und der eingeführten Zollgrenzen große Einschränkungen hinnehmen, und nach dem Bau der Rheingauer Landstraße verlor der Marktschiffsverkehr nach Mainz allmählich an Bedeutung. Die Schiffer suchten nach neuen Verdienstmöglichkeiten. Ein Sohn der Schifferfamilie Rau wurde Kapitän der „Concordia“⁷, eines der ersten Dampfschiffe, die seit den 1830er Jahren nach der Schiffbarmachung des Binger Loches auf dem Rhein verkehrten. Sie beförderten nicht nur Kaufleute und Marktbesucher, sondern zunehmend auch englische und französische Reisende, die das sagenumwobene Rheintal mit seinen romantischen Burgruinen und den mittelalterlichen Dörfern und Städten besuchten.

Nach den Aufzeichnungen eines Eltviller Bürgers „Aus vergangenen Tagen“ verkehrte aber noch bis in die 1860er Jahre zwischen Eltville und Mainz ein *Marktschiff ohne Dampftrieb, das aber Anfang der sechziger Jahre einging. Es sah der Arche Noah ähnlich und hatte zwei getrennte Räume, einen am Hinterdeck für die Müller und andere Passagiere, den anderen etwas größeren am Vorderdeck für die Marktweiber mit ihren Gemüsekörben. Den Leinpfad entlang zogen es Pferde nach Niederwalluf, wo man diese einschiffte und dann nach Budenheim*

übersetzte. Dort traten die Pferde wieder in Tätigkeit bis man nach etwa dreistündiger Fahrt in Mainz ankam.⁸

Das endgültige Aus für dieses von Pferden gezogene Marktschiff kam wohl, nachdem die Eltviller Stadtväter in Erwartung einer Zunahme des Schiffsverkehrs 1856 eine Dampferanlegestelle für die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft hatten errichten lassen. Zahlreiche Kurgäste aus Schlangenbad und Schwalbach kamen danach dort an. Eltville war nämlich der Knotenpunkt für beide Kurorte und die Hunderte und Tausende von Kurfremden, welche diese Bäder besuchen wollten, mußten bei uns absteigen, um zu Fuß oder zu Wagen dorthin zu gelangen. Dreißig bis vierzig Fiaker hielten täglich mit ihren Chaisen am Rhein oder an der Bahn, um die Fremden zu befördern.⁹ Nachdem alle Schiffe auf Dampfbetrieb umgerüstet worden waren, verlor der Leinpfad endgültig seine ursprüngliche Bedeutung und veränderte Zug um Zug auch sein Aussehen. In dem Bericht „Aus vergangenen Tagen“ ist Folgendes zu lesen: *Vom Freigässchen bis nach Niederwalluf und von der Sicambria bis Erbach war das Ufer mit Weidensträuchern dicht bewachsen. Die Krahlenmauer mit dem Krahlen stand schon, es gab aber noch keine Quaimauer wie heute, sondern der Rhein bildete an dem losen Ufer Inseln und Halbinseln, Binnen- und Strandseen, Lagunen und Haffe, und wo sie nicht vorhanden waren, da schufen wir Buben sie mit künstlerischer Vollendung.*

Auch über die Schifffahrt jener Zeit weiß der Chronist Interessantes zu berichten: *Der Verkehr auf dem Rhein war in jenen Tagen gering, weil die Industrie noch in den Kinderschuhen steckte. Wohl zogen noch Schleppzüge den Rhein aufwärts und abwärts, aber selten. Die Frachtschiffe waren überdies noch verhältnismäßig klein, auch die größeren dürften nicht mehr als 200 bis 250 Tonnengehalt gehabt haben. Die Flotte der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft bestand aus acht einfachen prunklosen Schiffen, die auf ihren Fahrten eine Zeit lang Eltville gar nicht anliefen, sondern zwischen der Au und dem linken Rheinufer fuhrten. Die ersten Schiffe mit Oberdeck und Salon und pompöser Ausstattung erstanden anfangs der 70er Jahre und hießen „Humboldt“ und „Friede“. Eltville konnte sich aber auch des Besitzes eines eigenen Dampfschiffes rühmen, heißt es weiter, das die Alten das „Marktschiff“ nannten, von uns Jungen aber „s Raue Kaffeemühlche“ getauft wurde [...]. An den Mainzer Markttagen, Dienstag und Freitag, fuhr es morgens früh acht Uhr von Eltville ab und kam, wenn keine Störung eintrat, gegen zehn Uhr in Mainz an, um dort etwa um vier Uhr die Rückfahrt nach Eltville anzutreten. Die Einwohner von Eltville und der umliegenden Ortschaften benutzten es fleißig, insbesondere die Mühlenbesitzer, welche die Mainzer Fruchtmärkte besuchten. Es kam aber auch manchmal vor, daß sie in der Kajüte, ins Kartenspiel vertieft, Mainz und Geschäfte vergaßen, nicht ausstiegen und*



Abb. 5: Das Marktschiff des Jakob Rau zwischen Eltville und Mainz im Jahre 1787 (aus dem Familienbuch Rau, Zeichnung Dr. Heinz Leitermann)

weeterspielten, bis das Dampfschiff wieder in Eltville anlegte. Die Maschine des Schiffes hatte ihre Naupen [auch Nauwen = Mucken oder Marotten]; denn wenn sie glaubte, genug gearbeitet zu haben, stellte sie mitten in der Fahrt den Betrieb ein, um ihn erst nach einer Erholungspause und nach eindringlichen Worten des Kapitäns wieder aufzunehmen.

Die Rheinkorrektion

Im Zuge der Rheinregulierung wurde die Fahrinne vertieft und gleichzeitig dem Rhein Land abgewonnen. Infolgedessen wurde in den 1880er Jahren der Uferweg von Eltville nach Niederwalluf verbreitert und zum Spazierweg ausgebaut, der – sofern er nicht bei Hochwasser überschwemmt war – eifrig begangen wurde. Großes Ärgernis erregte indes die Tatsache, dass der Weg immer wieder verunreinigt wurde. Der Vorstand des 1869 gegründeten Eltviller Verschönerungsvereins, der es sich zur Aufgabe gemacht hatte, Baumalleen anzupflanzen und

Ruhebänke aufzustellen, appellierte darum an die Höflichkeit der angrenzenden Villenbesitzer, ihre Untergebenen gefälligst anzuhalten, *nie und nirgends die Abfälle und den Schutt aus den Gärten und Wingerten auf den zum Verkehrsweg umgewandelten Uferpfad zu werfen und abzulegen*. Dies sei ein Missstand, der die Passage der Uferwege nach Walluf und Erbach *unmöglich oder widerlich mache*.¹⁰

Auch das Rheinufer zwischen Eltville und Hattenheim erfuhr zu dieser Zeit infolge der Rheinkorrektionsarbeiten bedeutende Veränderungen. 1887 wurde der abgeriegelte Rheinarm zwischen Eltville und Hattenheim wieder geöffnet, der die Gemeinden vom Rheinstrom abgeschnitten hatte. Von nun an verkehrten die Schiffe der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft wieder auf der rechten Rheinseite. 1888 wurde der Rheinuferweg von Eltville nach Hattenheim aufgefüllt, höher gelegt und begradigt. Die Buchten zwischen Eltville und Erbach wurden zugeschüttet und das Gelände um

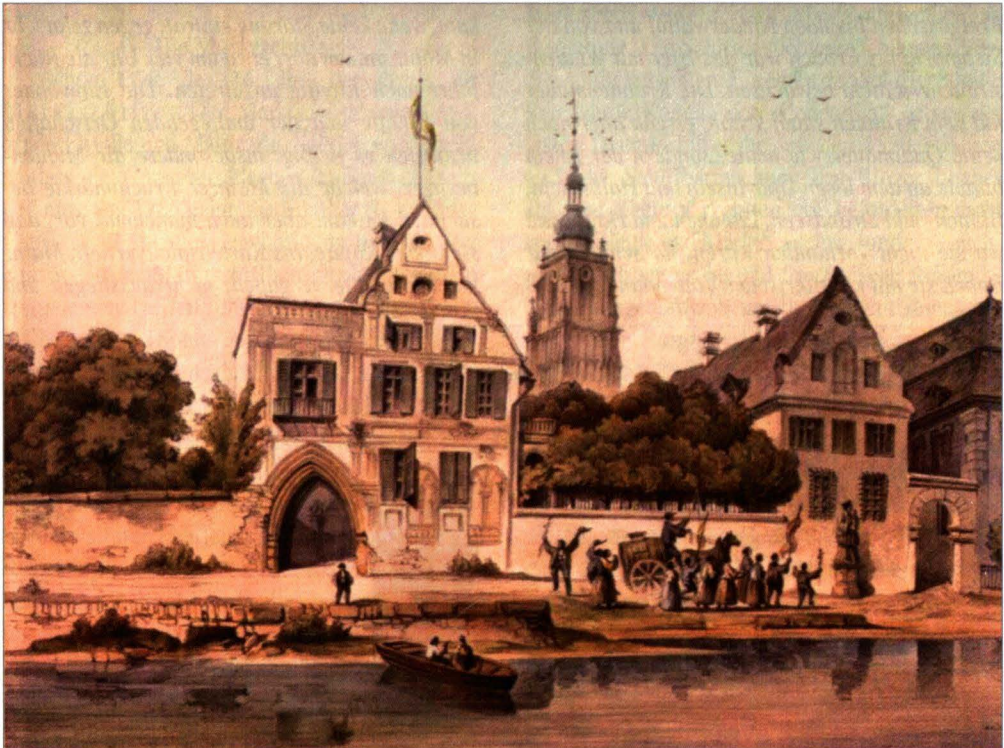


Abb. 6: Am Eltviller Rheinufer – Eltzer Hof mit Rosentor (Gemälde von Herrle 1857)

mehr als 30 Meter in den Rhein hinein verlegt. Dabei gewann man eine ausgedehnte Anbaufläche.¹¹ Danach war die Stadt Eltville gezwungen, einen Prozess mit dem Besitzer des Draiser Hofes zu führen, der dieses Land als sein Eigentum beanspruchte. Die Stadt hat den Prozess gewonnen, weil sie anhand des Stockbuches nachweisen konnte, dass es sich dabei um neugewonnenes Land handelte.

Schon im 18. Jh. hatte Anselm Casimir Graf zu Eltz versucht, dem Rhein Land abzugewinnen. Er ließ das Ufer vor seinem Anwesen aufschütten und auf dem gewonnen Land eine Baumallee und eine Rasenfläche anlegen. Es kam jedoch zu Unstimmigkeiten mit der Eltviller Bevölkerung. Demonstrativ bleichten sie *auf dem Rasen ihre Wasche*[!].¹² Anselm Casimir beklagte sich beim Gemeindevorstand, der ihm das Recht auf die Anlagen zugestand. Anselms Sohn, Graf Hugo Philipp, ließ dann aber wegen der entstandenen Reibereien die Promenadenanlage wieder entfernen. Als das Gelände Ende des 19. Jhs. befestigt und zur Straße ausgebaut wurde, entstand auch hier eine Platanenallee, die noch heute Einheimischen und Besuchern Schatten spendet. Die dort errichteten Ruhebänke bieten vielen Erholungssuchenden Platz zum Ausspannen und auch die Möglichkeit, von dort aus die immer länger werdenden Frachtkähne und die luxuriösen Schiffe der Köln-Düsseldorfer Rheinflotte zu beobachten.

Abschließend ist zu bemerken, dass der von uns heute als Leinpfad bezeichnete Rheinuferweg im Zuge der Rheinregulierung zwischen Eltville und Hattenheim stark verschoben worden ist, und insofern in diesem Bereich nicht mehr mit dem ursprünglichen Treidelpfad identisch ist, aber in Eltville vor dem Zwinger der Kurfürstlichen Burg befindet er sich noch an seiner ursprünglichen Stelle. Der nach der Rheinregulierung entstandene Rheinuferpfad, ursprünglich als Spazierweg gedacht, wird heute zunehmend von Radtouristen genutzt.

Literatur:

¹ Niederwalluf 770–1970, S. 126.

² Auskunft des heutigen Hausbesitzers.

³ R. Falck: Familienbuch Rau. Geschichte einer kurmainzischen Schiffersippe aus Höchst, Eltville und Mainz. Düsseldorf 1956, S. 26.

⁴ Falck: Familienbuch, S. 28.

⁵ Falck: Familienbuch, S. 31.

⁶ Ebenda.

⁷ Falck: Familienbuch, S. 49.

⁸ Eltviller Zeitung von 1916, Artikel „Aus vergangenen Tagen“ erschien in Fortsetzungen. Bei dem Verfasser handelt es sich vermutlich um den ehemaligen Leiter der Lateinschule Dr. Wahl.

⁹ Ebenda.

¹⁰ Rheingauer Bürgerfreund vom 23.4.1885.

¹¹ Rheingauer Bürgerfreund vom 7.12.1888.

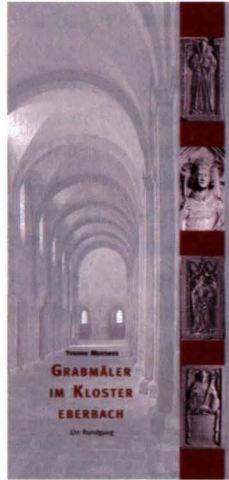
¹² F. W. E. Roth: Die Herren und Grafen zu Eltz. 1890, S. 150 u. 158.

Buchbesprechung

Grabmäler im Kloster Eberbach – Ein Rundgang. Herausgegeben vom Freundeskreis Kloster Eberbach e.V. 160 S. mit zahlreichen Abbildungen. Eltville 2009, ISBN 978-3-00-027060-4. EURO 9,80.

Mit dem von Dr. Yvonne Monsees, Akademie der Wissenschaften in Mainz, verfassten Werk wird einer breiten Öffentlichkeit erstmals in gewählter handlicher Form ein detaillierter Überblick über die Totengedächtnismale in der Klosterkirche und im Kreuzgang geboten, die nach vollendeter Restaurierung neu geordnet worden sind. In der wissenschaftlich anspruchsvollen und dennoch allgemein verständlichen Darstellung der einzelnen Grabplatten und ihrer Inschriften erschließt sich dem Leser ein phänomenales Spektrum äbtlich-geistlicher wie weltlicher Bestattungskultur im Kontext von Kloster-, Adels- und Geistesgeschichte.

Die durch großzügige Stiftungen an das hochgeschätzte Kloster zur Beisetzung angenommenen Angehörigen des Adels wie auch des frommen Bürgertums nutzten seit dem 14. Jh. die Aufhebung



des ursprünglich strengen Begräbnisverbotes in Zisterzienserkirchen, um sich des besonderen Fürbittgebetes der Mönche und damit ihrer „Memoria“ dauerhaft zu versichern. Mit den Begräbnisverfügungen von drei Mainzer Erzbischöfen und sieben Familienmitgliedern der mächtigen Grafen von Katzenelnbogen zugunsten Eberbachs erreichte die Klosterkirche eine hohe Auszeichnung als begehrtes Mausoleum.

Von den über 140 archivalisch nachweisbaren Totengedächtnismalen, vornehmlich dem 14. und 15. Jh. angehörend, sind nach massiver Zerstörung infolge der Klosteraufhebung 1803 noch 89 Grabplatten von schlichter bis zu höchst aufwendiger Gestaltungsqualität erhalten geblieben. Trotz der Verluste findet diese immer noch erstaunliche Fülle der Grabzeugnisse im Kloster Eberbach weit über die Region hinaus nur noch eine Parallele im Mainzer Dom; vor allem ihre Inschriften stellen einzigartige historische Quellen dar. Einige der Eberbacher Figurenplatten reihen sich ein in die hervorragendsten Schöpfungen plastischer Grabmalkunst des Mittelalters.

Wolfgang Riedel



RHEINGAU FORUM

***Wir fördern Kultur, Geschichte und
den Wein in unserer Region.***



**Rheingauer
Volksbank**

Ihre persönliche Bank

Tel. 0 67 22 / 50 30

www.rheingauer-volksbank.de

Absender:

Druckerei Wurm GmbH
Im Rad 42, 65197 Wiesbaden

global

Als international führendes
Unternehmen der Getränketechnologie
ist Erbslöh weltweit präsent.

natural

natural

Natürliche Rohstoffe sind der Anfang.
Produkte von Erbslöh stehen für eine umwelt-
schonende Fertigung und Anwendung.



Sie wollen perfekten Genuss?

innovativ

innovativ

Innovation basiert auf Kompetenz,
Forschung und Know-how.
Erbslöh verbessert Bewährtes und
schafft stetig Neues.