

Rheingauische Heimatblätter

Mitteilungen der Gesellschaft zur Förderung der
Rheingauer Heimatforschung e. V., herausgegeben
in Verbindung mit der ASBACH'schen Hauszeitung

Nr. 2-1977

Rüdesheim am Rhein

April-Juni

Der Oestricher Kran

(Rudolf Rosensprung)

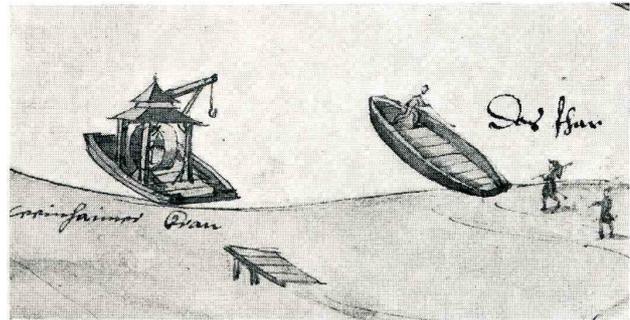
Wer die Rheinuferstraße vor Oestrich passiert oder mit dem Schiff hier vorbeifährt, den grüßt von weitem der Kran: Ein schlichter, quadratischer Bau, beschlagen mit dunklen Brettern, mit schiefergedecktem Doppeldach, auf dem drehbaren Oberteil der weit ausladende Kranenschnabel mit daranhängender Kette. Ein Bau, der trotz seiner Schlichtheit heute ein Wahrzeichen von Oestrich ist und als historische Sehenswürdigkeit weithin Beachtung findet. Nicht recht zu verstehen aber ist, daß die historischen Angaben über ihn so stark differieren. Obwohl unter anderem B. Witte in seiner Abhandlung „Herrschaft und Land im Rheingau“ genaue Daten und Belege anführt, versetzen andere den Ursprung des Kranes in die Jahre 1617, 1652 oder 1743, und sogar in einem anerkannten Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler findet man folgende Zeilen: „Ein Kran des 16. Jahrhunderts, 1652 erneuert und 1744 restauriert.“ Doch weder stammt der heutige Kran aus dem 16. Jahrhundert, noch wurde er 1744 restauriert. Es soll daher hier versucht werden, die noch greifbaren historischen Unterlagen über den Kran zusammenzutragen, um seine Geschichte aufzuhellen.

Bedeutung und Anfänge

Vor Jahrhunderten hatten Krananlagen eine gewaltige Bedeutung, besonders für den Weinhandel und den Weintransport hier am Rhein. Die Hauptabnehmer des Rheingauer Weines saßen in Hafenzentren wie Köln, Bremen, Frankfurt, Amsterdam usw., so daß der Weintransport zeitweise fast ausschließlich auf dem Wasserwege vorstatten ging. 1780 wurden (nach Struck) allein in Oestrich über 400 Stück Wein eingekrant, und zwar in Fässern. Die Kräne waren Einrichtungen des Landesherrn, des Kurfürsten von Mainz, der sie an die Bürger der Standortgemeinden verpachtete.

Ursprünglich gab es im Rheingau vier Kräne, zwei davon in Lorch (1398 bestätigte Erzbischof Johann von Mainz zwei Kranführer für die „zween Kräne zu Loriche“), einer in Rüdesheim (zum erstenmal 1390 erwähnt) und einer in Eltville (erwähnt 1431). Ihre Ladebezirke waren genau festgelegt und die Grenzen zwischen den drei Ladebezirken waren Oestrich und Assmannshausen.

Als letzte Gemeinde erhielt über 100 Jahre später Oestrich seinen Kran. Wann dies geschah, ist urkundlich nicht mehr genau zu belegen. Vermutungen gehen in die Jahre der Bauernkriege um 1525. Der erste unumstößliche Beweis für seine Existenz findet sich aber erst in der Landschreiberrechnung von 1549. Danach lieferte in diesem Jahre der Kranenmeister von Oestrich an den Landschreiber eine Gebühr in Höhe von 224 Gulden ab, was auf eine beachtliche Ladetätigkeit schließen läßt. Rüdesheim brachte es in jenem Jahr nur auf 87 Gulden. Natürlich war zugleich mit der Einrichtung des Oestricher Kranen auch eine Neueinteilung der Ladebezirke vorgenommen worden. Dem Bezirk Oestrich wur-



So wie dieser Weinheimer Kran von 1575 mögen auch die Schiffskräne von Oestrich in den Jahren 1549 bis 1745 ausgesehen haben.

den die Gemeinden des Mittelamtes Hallgarten, Oestrich, Mittelheim, Winkel und Johannisberg zugeteilt.

60 Jahre später erwähnt die Mittelheimer Chronik den Kran. Danach versammelten sich im August des Jahres 1607 die Schultheißen des Mittelamtes im Rathaus zu Mittelheim. Der Oestricher Schultheiß legte dar, daß zum Schutze des „Kranortes“ etwas getan werden müsse (um „ein Ort zu bauen zur Erhaltung des Kranen“) und verlangte von seinen Amtskollegen Bauholz aus ihren Waldungen. Diese jedoch waren keineswegs bereit und lehnten ab, und der Winkeler Schultheiß antwortete sogar mit einer Gegenforderung: Wenn die Oestricher ihren Kran nicht selbst erhalten könnten, dann sollten „ihr Schultheiß und ihr Haingericht den Kran den Winklern zukommen lassen, diese würden ihn erhalten ohne die Hilfe der anderen Gemeinden“. Darauf wiederum konnten die Oestricher nicht eingehen, denn die Trennung von ihrem Kran hätte für sie ja zugleich auch den Verzicht auf wirtschaftliche und finanzielle Vorteile bedeutet.

Die ersten Kräne waren Schwimmkräne

Diese Forderung der Winkeler (die Oestricher sollten ihnen den Kran überlassen) gibt uns einen Hinweis auf die Art des Kranes: Wenn Winkel ihn übernehmen wollte, dann kann er nicht ortsfest, dann muß er transportabel gewesen sein. Und dies war der Fall. Denn wie aus einer späteren Eintragung in der Mittelheimer Chronik von 1680 hervorgeht, war es ein Schiffskran, wie sie in den Hafenanlagen der damaligen Zeit Verwendung fanden. Alle Kräne des Rheingaus waren damals Schiffskräne. Die Karte von 1575 enthält die Abbildung von Schiffskränen in Eltville, Freiweilheim, Gaulsheim und Bingen. Der Grund dafür, daß damals fast nur Schwimm- und kleine Landkräne eingesetzt wurden, ist klar: Der Rhein hat hier kein natürliches Steilufer, und eine entsprechend hohe Kaimauer, die den zu beladenden Schiffen bei dem unterschiedlichen Wasserstand ein unmittelbares Anlegen

gestattet hätte, war noch nirgends errichtet. Außerdem hatte ein Schiffs Kran eine größere Reichweite als ein Landkran.

Die Ausmaße der Oestricher Kräne sind uns bekannt: 1697 erhielt der Zimmermann Störmer den Auftrag zum Bau eines Kranes, der 28 Schuh lang, 24 Schuh breit und 10 Schuh hoch sein sollte (8,40 m x 7,20 m x 3,00 m), die Länge des Kranenschnabels sollte 30 Schuh (9,00 m) betragen. Das 1712 erbaute Krans Schiff war 63 Schuh lang, 23 Schuh breit und 4 Schuh 3 Zoll hoch (18,90 m x 6,90 m x 1,30 m).

Im übrigen erbrachten auch die Schweden im Dreißigjährigen Krieg den Beweis, daß es ein Schiffs Kran war, der tatsächlich transportiert werden konnte: Als sie nämlich nach dreijähriger Besetzung den Rheingau räumen mußten, haben sie laut Land-schreiberrechnung von 1635 den Oestricher und Rüdeshheimer Kran „mit sich hinweggenommen“, vermutlich, um ihn in anderen Städten am Rheinufer zur Verladung von schwerem Kriegsmaterial oder Beutegut zu benutzen. 17 Jahre lang blieb Oestrich ohne Kran. In dieser Zeit mußte der Wein von den Schröttern auf das Schiff „geleitet“ werden, wie man in der Mittelheimer Schröter-ordnung von 1644 lesen kann.

Kein Kran wurde alt

Vier Jahre nach Kriegsende notiert der Mittelheimer Chronist: „1652 ist ein neuer Cranen zu Oestrich gemacht worden.“ Diese Eintragung ist wohl die Ursache für die falsche Aussage, der heutige Kran stamme aus dem Jahre 1652. Von dem damals erbauten ist heute nämlich kein Splitterchen mehr erhalten. Denn schon 27 Jahre später, 1678, war er „ganz verfault“ und es mußte ein neuer gebaut werden.

Aus den im Hessischen Hauptstaatsarchiv vorliegenden Oestricher Kranenakten ersehen wir, daß kein Kran alt wurde. Sommer und Winter waren sie dem Wetter so stark ausgesetzt, daß keiner von ihnen ein Alter von 30 Jahren erreichte. Der 1678 erbaute Kran mußte 1696/97 erneuert werden und 10 Jahre später war das neue Schiff schon „wieder ganz faul“. Zum Schutze gegen den damals recht häufigen Eisgang wurden Eisbrecher errichtet, die wiederum eine Unmenge besten Bauholzes verschlangen. Zum Schutze des „Kranortes“, wie der Liegeplatz des Krans Schiffes genannt wurde, mußten zum Beispiel im Jahre 1711 neben 929 Gulden 203 gesunde Eichenstämme aus den Mittelamts-waldungen für die Erneuerung der Eisböcke aufgewendet werden, und 1730 klagte der Schultheiß: „Unsere Waldungen werden durch die dauernden Reparationes also öd und baumlos, daß darin das zu ferner Zeit nötige Holz ohnmöglich zu haben sei.“ Auch die finanziellen Aufwendungen stiegen immer mehr und brachten andauernden Ärger. 1730 teilt der Landschreiber Heitzmann mit, daß in den letzten Jahren 2000 Gulden an Reparaturkosten verbraucht wurden und stellt der Hofkammer anheim, zu überlegen, „ob es für die Gnädige Herrschaft nicht besser wäre, einen Landkran erbauen zu lassen“. Doch da die Kassen leer waren, zeigte die „Gnädige Herrschaft“ taube Ohren.

Kranenmeister Zimmer und Landschreiber Heitzmann aber geben nicht auf. Zu Anfang der 40er Jahre ist es wieder so weit, der Kran ist wieder baufällig. In einem Schreiben klagen die beiden: Kran und Schiff seien baufällig, täglich müsse das Wasser ausgepumpt werden und am anderen Tage stünde es wiederum bis zu den Rädern, der Oberbau sei ruinös, wenn er nicht mit Spri-ßen unterstützt würde, könne man kein Stückfaß einheben, alle 12 bis 15 Jahre sei ein neuer Schiffs Kran erforderlich, kurz, es bliebe nichts anderes übrig als der Bau eines Landkranes.

Der Landkran entsteht

Da wird 1743 Joh. Friedr. Karl von Ostein zum Kurfürsten gewählt. Seine Verwandten sitzen in Geisenheim und er scheint deswegen den Interessen des Rheingaus positiv gegenüberzuste-hen. Am 14. April 1744 bringt Heitzmann das entscheidende Ge-such bei der Hofkammer ein. Er erinnert an den „diesjährigen

harten Eisgang, an das Hochwasser und an den schweren Sturm, an den schlechten Zustand des Krans Schiffes und des Kran-ortes, daß man ein Unglück befürchten müsse, und bittet um die Errichtung eines Landkranes in Oestrich. Diesmal wird das Ge-such genehmigt und schon Ende April 1744 beginnt man mit dem Bau.

Hofsteinmetzmeister Schrantz erhält den Auftrag, 1000 Kubikschuh Quadersteine, die vom Schloßbau übriggeblieben sind und schon über 50 Jahre im Schloßgarten lagern, umgehend nach Oestrich zu schaffen und weitere 5250 Kubikschuh ca 140 m³ Steine zu hauen und sie zum Bau der Kaimauer so fristgerecht nach Oestrich zu liefern, daß zu Michaelis (Ende September) die „Kranenwerft und der Kranen selbst in kompletten Stand und nötigen Gebrauch sein können“. Der Maurermeister Schneller hat sofort die 1,50 m tiefen Fundamente zu graben, die Maurerarbeiten durchzuführen und die aufgefüllte Erde zu stampfen. Die Zimmerarbeiten werden dem Oestricher Bürger Josef Möhler übertragen. Er hat sofort im Walde das Holz auszusuchen, zu schneiden und das Kran-gehäuf zu fertigen. Alle Arbeiten gehen flott voran und Ende Februar 1745 beginnt der Dachdeckermeister Weiß den Kranen-schnabel mit Blei und Blech zu beschlagen. Am 9. Mai versteigert man das alte Krans Schiff für 50 Gulden an den Schmiedemeister Jakob Klein. Die Gesamtkosten des neuen Bauwerks beliefen sich auf 4393 Gulden.

Am 4. August 1745 wird der neue Kran abgenommen. Man ist mit allen Arbeiten zufrieden, wenn auch festgestellt wird, daß der starke Eisgang im vergangenen Winter etliche Quader in der neuen Kranenwerft zwei Zoll hineingestoßen hatte. Ganz beson-ders hervorgehoben wird das kurfürstliche Wappen wegen seiner „schönen Proportion“, das man an der Wasserseite der Kaimauer hatte anbringen lassen. Es trägt außer dem Mainzer Doppelrad das Bild von zwei springenden Hunden.

Der Oestricher Kran stammt also aus den Jahren 1744/45. Er hat gute und schlechte Zeiten gesehen. Als geschichtliches Denkmal verdient er die besondere Fürsorge der Stadt, denn vor 230 Jah-ren ist er erbaut worden nicht allein für Oestrich, sondern für das ganze Mittelamt, dessen Gemeinden heute vereinigt sind zur Stadt Oestrich-Winkel.

Der Oestricher Kran, wie ihn die Rheingauer seit 230 Jahren kennen.

