

# Das Rheinufer von Mainz-Kastel

## Eine Führung durch Herrn Klaus Lehne

KulturGenuss

1.6. 2017

Mit der Straßenbahn und dem Bus fahren wir, d.h., die Marienborner Gruppe um Frau Ibo Schmahl, heute Nachmittag über den Rhein, verlassen dabei Mainz und sind aber doch in Mainz geblieben, denn für die Gebäude, die wir gleich besichtigen, ist teilweise heute noch Rheinland-Pfalz und die Stadt Mainz verantwortlich. Außerdem fühlt sich ein Teil der Kasteler als Mainzer, denn Mainz ist über die Brücke direkt erreichbar, während Wiesbaden 12 km entfernt liegt.

Am Bahnhof Mainz-Kastel treffen wir Herrn Klaus Lehne, der uns in den nächsten 2 Stunden viel Neues über diesen kurzen Uferabschnitt berichten wird.

Unmittelbar nebeneinander liegen hier zwei Museen, einmal das Museum Castellum in der Reduit, das sich mit der römischen Geschichte befasst, und das Flößermuseum in der "Bastion von Schönborn", das über die 400 Jahre Flößer-Zunft in Kastel berichtet. Ungefähr im Bereich der zwei Kastanien am Ende des Biergartens der Bastion Schönborn befindet sich der historische "Enoch", an dem schon die Flößer rasteten und ihre Brotzeit einlegten. Der Name stammt von der Familie Enoch, die in der Bastion wohnte und lange Zeit Schuhe aus Militärbeständen an die Bevölkerung verkaufte. Verlor dabei einer der Käufer die später im Boden gefundenen Goldmünzen oder stammen sie von der französischen Besatzungsmacht früherer Jahrhunderte, die auch ihre Ausdrücke wie "Trottoir" oder "Barriere" hinterließen?

Noch ein Hinweis zur römischen Geschichte, die sich mit dem großen Triumphbogen in der Kirchstraße ungefähr 1986 in Erinnerung brachte. Beim Bau eines neuen Hauses stieß man beim Ausheben des Kellers auf dessen Grundsockel. Man kann ihn besichtigen, denn der Keller des Hauses wurde als Museum eingerichtet.

Der Heimatforscher Fritz Diehl war sehr rührig und stellte sich auch gern in die erste Reihe, sein Name oder zumindest die Abkürzungen ließ er selbstbewusst an den passenden Stellen anbringen. So z. B. auf der Tafel für das Flößermuseum in Gold-Buchstaben und man erwartete auch, dass der Flößer des Flößerdenkmals seine Gesichtszüge erhalten würde, zum Erstaunen vieler war das nicht der Fall, aber auf der Gesäßtasche war ein FD eingelassen. Wohl wegen des Geredes hat er es dann entfernen lassen. Wir erfahren, dass die Flößerei auf eine fast 500 Jahre alte Tradition zurückgeht. In Kastel und Kostheim wurde das Holz, das über den Main und Rhein in Form kleiner Flöße ankam, erst einmal gelagert und dann mithilfe von bis zu 4 m langen Flößerhaken zu großen Flößen zusammengestellt, sowohl in der Lache, dem kleinen, noch heute vorhandenen Nebenarm zwischen Main und Rhein als auch direkt am Fluss, die eine Länge von 1000 Fuß, das sind etwa 300 m, und eine Breite von 60 m erreichten. Wegen des schweren Eichenholzes mussten als unterste Lage leichtere Nadelholz-Stämme verwendet werden, um das Floß über Wasser zu halten. Waren die oft vier Lagen mit großen Klammern und Nägeln mit Hilfe von Floß-Äxten und Seilen zusammengebunden, wurden noch schnell eine Hütte für den Floßherren und Baracken für die etwa 300-400 Hilfskräfte aufgestellt, wo natürlich auch während der wochenlangen Reise bis in die Niederlande gekocht wurde. Gleichzeitig diente das Floß auch für den Transport von Waren wie z. B. Brettern, Sandstein vom Main oder Mühlsteinen aus Andernach. Natürlich lagen die Stämme nicht exakt nebeneinander und immer wieder gab es da auch kleine Hohlräume, in denen die Flößer Schmuggelgut versteckten, denn die Zöllner kamen in Koblenz oder Andernach auf die Flöße, um die Anzahl der Stämme und Art des Holzes zu registrieren. Für diese "schwere" Arbeit wurden sie durch den Floßherren oft großartig zum Wein eingeladen, bis ihnen alles vor den Augen verschwamm.

Vorerst ging die Reise bis nach Koblenz, wo die Flößer noch größere Einheiten zusammengestellten. Diese unförmigen Gebilde ließen sich an Felsen oder Sandbänken nur durch viele Ruderer am vorderen und hinteren Ende oder durch Auswerfen von Brems-Ankern oder Halteseilen zum Ufer vorbeileiten. An besonders gefährlichen Stellen, z. B. hinter Bingen, kamen Lotsen an Bord. Für Befehle wurden i. a. nur kurze Kommandos gerufen, eins von denen war das "Hessen überall", das bedeutete "Hut ab zum Gebet".

Die Flößerei war sehr gefährlich und jeder Flößer schrieb vorher sein Testament. Vor dem Floß schwamm ein Boot mit rot-schwarz-karierter Flagge und warnte entgegenkommende Schiffe, die dann versuchten, auszuweichen. Mit der Industrialisierung wurden ab dem 19. Jahrhundert die Flöße mit einem Schlepper gezogen und auch gelenkt, so dass sich nach dem 2. Weltkrieg die Floßfahrt nach Amsterdam auf 3 Tage verkürzte. Die letzte Floßfahrt fand jeweils Anfang Oktober vor dem dann einsetzenden Eisgang statt. Am Ende der Fahrt wurde alles verkauft, die Ladung, das Holz der Hütten und natürlich das Floß, ausgenommen die Haken und Nägel, die per Schiff zurückgebracht und wieder verwendet wurden. Die Niederländer verkauften teilweise das Holz weiter, sogar bis ins holzarme Spanien. Das Eichenholz diente hauptsächlich dem Schiffsbau, aber auch als Gründungspfosten für Häuser in sumpfreichen Gebieten der Niederlande. Das letzte Floß fuhr 1964 den Rhein hinunter, die Konkurrenz durch die Bahn wurde zu groß.

Wenden wir uns Johann Philipp von Schönborn zu, der maßgeblich an den Friedensverhandlungen nach dem dreißigjährigen Krieg in Münster und Osnabrück beteiligt war. Nicht von ungefähr wurde er 1647 zum Erzbischof und Kurfürsten von Mainz gewählt. In seiner neuen Position intensivierte er den wirtschaftlichen Wiederaufbau nach dem Krieg und strukturierte die religiösen Bereiche um (Gottesdienstordnung, Bibelübersetzung, Abschaffung der Hexenprozesse, die z. B. in der Schweiz noch bis 1810/13 anhielten), schickte Mainzer Bader nach Kastel, als hier 1666 die Pest ausbrach, und baute die Stadt zur Festung aus (u.a. Zitadelle und 16 Bastionen). Er reihte sich in die Mainzer Brückenbauer mit seiner aus 48 Lastkähnen im Bogen gebildeten Schiffsbrücke von 1661 ein. Sie verlief übrigens im Bogen gegen die Strömungsrichtung, klemmte sich dadurch bei Hochwasser fest und war stabiler. Für die bereits bestehende Schifffahrt wurden dann in der Mitte 2-3 Kähne ausgefahren. Ab 1848 ersetzte man die hölzernen Kähne durch eiserne. Auf alten Bildern erkennt man die zwölf Ginsheimer Schiffsmühlen etwas stromabwärts der Schiffsbrücke.

Zuerst bauten die Römer 27 n. Chr. eine Holzbrücke über den Fluss und 40 Jahre später eine Brücke mit steinernen Fundamenten und einem Holzaufbau, die ca. 30 m oberhalb der heutigen Theodor Heuss-Brücke verlief und nach den Alamanneneinfällen verfiel. Karl der Große ließ um 810 wieder eine hölzerne Brücke auf den Römerfundamenten errichten, die aber noch vor der Einweihung abbrannte, wobei gemunkelt wurde, dass die Fährschiffer zur Erhaltung ihrer Arbeitsplätze zu diesem Extremittel griffen. Schönborns Schiffsbrücke zwang die Flößer, ihre Gefährte flussabwärts zusammenzubauen, auch als diese Brücke 1885 mit der Fertigstellung der von Friedrich von Thiersch entworfenen Straßenbrücke abgebaut und an die Stadt Mühlheim (Stadtteil von Köln) verkauft wird, wo sie bis 1927 in Betrieb blieb.

Brückengeld war schon immer für den Stadtkämmerer interessant. Bereits 1659, also noch vor dem Brückenbau, wurde es für die zukünftige Brücke vorgesehen, es gab aber viele Ausnahmen, so unter anderem auch für die Mönche des Bettelordens sowie hohen Würdenträgern. Bereits 1685 konnten 4000 Florentiner eingenommen werden, allerdings 1687 nur noch 2000, da sich inzwischen die Geistlichkeit, der Adel und Offiziere vom Brückenzoll befreien ließen. Ein geschicktes System ließ bei der Abrechnung des Brückenzolls keine Schummelei der Brückenwärter zu: Auf jeder Seite wurde sowohl der Zoll eingenommen als auch eine Bleimarke mit einem eingepprägten Buchstaben (M für Mainz, K für Kastel) ausgegeben, die auf der anderen Seite abgegeben werden musste. So konnte an der Anzahl der eingesammelten Marken festgestellt werden, wieviel Geld auf der anderen Seite eingenom-

men wurde. Leidtragende des Brückenbaus waren die "Färcher", die Fährleute, die bei der Einweihung der Brücke dem Erzbischof "Brotlieb" zuriefen. Nach der verlorenen Völkerschlacht floh Napoleon mit seinen Truppen nach Mainz und weiter nach Frankreich, aber es gab Schwierigkeiten beim Rheinübergang, denn wegen Eisganges war die Mainzer Schiffsbrücke bereits eingeholt. Die Färcher brachten Napoleon mit großen Nachen ans Mainzer Ufer.

Schon seit der Franzosen-Zeit 1792 wurde die Notwendigkeit einer Verteidigung der Schiffsbrücke auf der Kasteler Seite gesehen und dann 1830 die Reduit-Kaserne und zum Schutz der Südflanke die Bastion Schönborn gebaut. Obwohl Kastel inzwischen eine Stadtumwallung besaß, sind die Mauern in Richtung Kastel mit 2 Metern besonders stark ausgebildet. Wegen des sumpfigen Untergrundes steht die "Reduit" auf etwa 1800 in den Boden gerammten Holzstämmen. Ihr großes Tor, das landeinwärts einen Löwenkopf und zum Garnisonshof ein Medusen-Haupt zeigt, schloss mit dem Zapfenstreich um 22 Uhr und damit war auch der Weg über die Brücke versperrt. Erst 1930 erhielt die "Reduit" ein weiteres Geschoss aufgesetzt. Die Räume der beiden Geschosse werden jetzt von 14 Vereinen und dem Museum genutzt, die Warteliste für andere Vereine ist lang. Aus Kostengründen wurde das frühere Dach mit seinen Gauben nicht wieder hergestellt und eine Nutzung des Dachraumes entfiel wegen der Rundbogen-Decken, wie sie bei Militärbauten üblich sind.

Im Verlauf der heutigen Theodor Heuss-Brücke entwarf der Architekt Friedrich von Thiersch eine große Vorgänger-Brücke, die 1885 eingeweiht wurde. Da Mainz Bundesfestung war, mussten auch die Rheinübergänge gesichert werden und so erhielt der Kasteler Brückenpfeiler dieser Brücke Kasematten und Schießscharten.

Seit 1908 gehört Kastel zu Mainz und so passte es nicht zueinander, dass innerhalb des Stadtgebietes auf der neuen Straßenbrücke ein Zoll erhoben wurde, der auch für die Straßenbahnfahrten galt. Dieser Zustand dauerte bis 1912.

Die alte Straßenbrücke wurde in den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges gesprengt und erst 1950 in Anwesenheit des Bundespräsidenten Theodor Heuss wieder eingeweiht, allerdings hieß sie weiterhin bis zu seinem Tod einfach "Straßenbrücke", erst dann wurde sie offiziell umbenannt.

Vor der "Reduit" verläuft seit 1840 die Taunusbahn, die Frankfurt mit Wiesbaden verbindet. Der aus Holz errichtete Bahnhof konnte innerhalb 24 Stunden abgebaut werden und wieder ein freies Schussfeld ermöglichen. Die Lokomotiven für die Züge kamen aus England von Stephenson so wie auch die "Adler" (Nürnberg-Führt), die Anhänger lieferte später die „Mainzer Waggonfabrik Gebrüder Gastell“, die anfangs in der Nähe des Münsterplatzes lag. Die Waggons zur Taunusbahn gelangten über extra provisorisch verlegte Gleise in der Ludwigstraße zum Rhein und dann mit "wandernden Gleisen" über die Schiffsbrücke nach Kastel.

Vom Kasteler Bahnhof gelangte man schnell in die beiden Großstädte – nach Wiesbaden brauchte man nur 22 min – und das zog natürlich auch die Mainzer an, die nun eifrig die Schiffsbrücke und danach die Eisenbahn benutzten. Das war den Mainzer Kaufleuten ein Dorn im Auge. Der Ärger wurde aber noch größer, als der Biebricher Hafen zum Freihafen erklärt wurde und eine Anbindung zur Eisenbahn inklusive einer Kaimauer bekam, so dass die Rheinschiffe nicht mehr Mainz, sondern gleich Biebrich ansteuerten. Daraufhin mieteten die Mainzer Kaufleute 100 Lastkähne an, die sie mit 2500 t Bruchsandsteinen beladen ließen und nach Biebrich brachten, wo Tagelöhner die Ladung in den Fluss warfen, so dass die Schiffe nicht mehr dort, sondern nur noch in Mainz anlegen konnten. Das war 1841. Dieser Vorfall beschäftigte natürlich sofort die Gerichte und bereits gut zwei Wochen später wurde mit der Räumung begonnen.

Wir sind inzwischen weitergegangen und stehen vor den zwei großen Hallen, wo früher die Messerschmidt-Hallen standen. Heute wird auf dem freien Platz mit dunkelgrauen und roten Steinen die Lage und vor allem die Größe eines der römischen Brückenpfeiler angedeutet

ist. Die Steinpfeiler hatten einen Abstand von 15 m und in der Flussmitte von 30 m. Für deren Konstruktion wurden auch Eichenstämme verwendet, den letzten zogen die Mainzer 1880 aus dem Rheingrund.

Unsere Besichtigungstour endet am letzten Pfeiler der Theodor Heuss-Brücke und hier sehen wir noch die Schießscharten, die der Denkmalschutz von der Thiersch-Brücke "hinüberrettete".

Die Führung ist nach nicht einmal 500 m beendet, aber wir erhielten über 2 Stunden lang sehr interessante und profundierte Informationen, für die wir uns bei Herrn Lehne und auch unserer Frau Schmahl herzlich bedanken, die ihren alten Bekannten für uns engagieren konnte und der uns so viel über ein Stück Mainzer Land jenseits des Rheins erzählte.

Wir steigen noch einmal in den Bus und beenden diesen Nachmittag im Casteler Brauhaus, wo wir bei diesem schönen Wetter im Freien sitzen können. Die Speisekarte bietet jedem etwas nach seinem Wunsch, die Getränke lockern die Zungen und schon beherrscht ein intensives Gespräch die Runde. Viel später verlassen wir froh gestimmt Hessen und fahren nach Marienborn zurück, das wir etwa gegen 21:30 Uhr wieder erreichen.

Wir blicken auf einen sehr interessanten, gelungenen Nachmittag zurück!

Gedächtnisprotokoll: Jörg Haberfelner