Es klappert die Mühle...

Schiffsmühle mit zwei Rümpfen

... im rauschenden Rhein

von Hans Lehnet

Sicherlich werden Sie sich bei dieser Überschrift fragen, was das mit Horchheim zu tun hat: eine Mühle im Rhein? Und Sie werden überrascht sein: die gab es tatsächlich. Wie überhaupt viele solcher Schiffsmühlen jahrhundertelang im Rhein und in der Mosel betrieben wurden. Hans Lehnet hat in alten Dokumenten gekramt und dabei Erstaunliches festgestellt.

Durch die Strömung betriebene Flußmühlen gab es schon in ganz früher Zeit. Eine erste, allerdings nicht unumstrittene Erwähnung in der Literatur datiert eine solche Mühle für Rom um 537 n. Chr. Während der Belagerung der Stadt durch die Ostgoten soll Belisar die erste Schiffsmühle auf dem Tiber in Gang gesetzt haben. Durch die Römer kamen diese Anlagen dann auch in unsere Regionen. Die ersten Wassermühlen auf dem Rhein werden um 850 bei Straßburg erwähnt.

Größe, Aufbau und Arbeitsweise der schwimmenden Mahlwerke sollen kurz erklärt werden. Die Länge eines Mühlschiffes betrug bis zu 15 m bei einer Breite von 3 m. Das Wasserrad konnte 3 m hoch sein, war 3 bis 6 m breit und hatte mindestens 12 etwa 60 bis 80 cm breite Schaufeln. Die Schiffskörper waren aus Eichenholz, die Aufbauten aus Tannenholz. Das Gewicht des Achsschiffes betrug etwa 6 Tonnen, das des Landschiffes 4,5 Tonnen. Der im Strom verankerter Bootskörper trug, je nach zur Verfügung stehender Antriebskraft, etwa 1 bis 3 oder auch mehr Mahlgänge. Ein quer über dem Schiffsrumpf liegender Wellbaum hatte an seinen Enden je ein Wasserrad, das die Antriebskraft lieferte. Die Antriebsachse konnte leicht eine Länge von 10 m und einen Querschnitt von 0,5 m erreichen. Es gab auch große Schiffe mit zwei Arbeitswellen.

Bei einer anderen Bauart war der Wellbaum auf einem sogenannten Wellschiff gelagert. Hier hing das Wasserrad zwischen beiden Bootsrümpfen. Zur größeren Stabilität wurde das Wellschiff mit Ballaststeinen ausgetrimmt. Mit Spannbäumen, von denen einer als Laufsteg diente, mußte es in dem vorgesehenen Abstand gehalten werden. Um Beschädigungen durch Treibgut zu vermeiden, befestigte man Abweishölzer im Strom vor dem Rad. Im Hausschiff befanden sich die Mahlgänge und die Unterkünfte der Mahlknechte.

Die Mühlen mußten aus verschiedenen Gründen immer besetzt sein. Notanker und Reservetaue sowie nachts brennende Positionslaternen waren Vorschrift. Außerdem bestand das Verbot, mehr als 30 Malter Getreide (etwa 3 Tonnen) über Nacht auf den Mühlen zu belassen. Dies dürfte aus Sicherheitsgründen so angeordnet worden sein.

Der Vorteil dieser Flußmühlen war die große Verfügbarkeit während des Jahres, da sie im Gegensatz zu den Bachmühlen durch keinen Wassermangel behindert waren. Als Nachteile erwiesen sich u. a. Eisgang und die umständliche Zu- und Abfuhr des Mahlgutes.

Der jeweilige Landesherr oder die Landesregierung hatte dem Ankerplatz zuzustimmen. Der Wasserzins bzw. die Wasserpacht betrug z. B. 1819 in Köln 30 Taler, 1848 in Hessen 30 Gulden jährlich.

Insgesamt konnte man zwischen Breisach und Köln mit geschätzten 120 Mühlen rechnen. Neben anderen Stellen lagen im Rhein jeweils ein Mühlschiff bei Geisenheim, Kaub, Bacharach, Osterspay und Rhens, doch nicht an allen Orten gleichzeitig.

Mainz

Für die Stadt Mainz sind zwei wassergetriebene Mühlen bereits 1104 und 1112 urkundlich belegt, die auch in den folgenden Jahrhunderten nachweisbar sind. Diese Schiffsmühlen waren im Besitz bedeutender Ministerialengeschlechter, die diese dann an kapitalkräftige Mainzer Familien verliehen. Während des

Schiffsmühle im Rhein vor Mainz 1633

17. und 18. Jahrhunderts stieg die Zahl der Mühlen auf 17 an. Erst Ende des 19. Jahrhunderts verringerte sich der Bestand durch das vermehrte Aufkommen der Dampfschiffe. Die letzte Rheinmühle wurde im Zweiten Weltkrieg (1944) im Mainzer Winterhafen von Bomben getroffen und versenkt.

Köln

Auch die Kölner Rheinmühlen haben eine mehr als 900jährige Tradition. Spätestens seit Erzbischof Bruno I. (953 - 965) dürften sie den größten Teil des Kölner Mehlbedarfs gemahlen haben. Nach jahrzehntelangen Auseinandersetzungen zwischen Bürgern der Stadt Köln und dem Erzbischof Konrad von Hochstaden enteignete dieser die Mühlenbesitzer im Jahre 1260. Ein Vergleich vom 15. März 1276 sprach dem damals amtierenden Erzbischof Siegfried von Westerburg die Hälfte der Schiffsmühlen zu, die die Erzbischöfe bis zur Säkularisation 1802 behielten. Die andere Hälfte erhielten die „Erben" dieser Mühlen, die nun gleichsam als Genossenschaft fungierten. Die Mühlenanteile konnten vererbt, verkauft oder beliehen werden. Ferner war es möglich, diese in verschiedene Bruchteile aufzuteilen. Wegen der hochgestellten Eigentümer blieben sie jedoch überwiegend in den Familien.

Vor der Gründung dieser sogenannten Bruchteilsgemeinschaft der Rheinmüller im Jahr 1276 bestanden 35 von Bürgern betriebene Mühlen. Es wurde nun die Höchstzahl von 26 Schiffsmühlen festgesetzt, die auch für die Versorgung der 35.000 bis 40.000 Einwohner Kölns ausreichten. Diese Mühlschiffe lagen in zwei Reihen hintereinander im Strom. 1527 zählte man noch 8 Stück, 1617/18 sah man nur noch eine Reihe. Im Abrechnungszeitraum 1631/32 mahlten die 8 Rheinmühlen 61.200 Malter Korn (Roggen) und 10.291 Malter Weizen, mehr als 7.000 Tonnen Getreide. Ihre Anzahl ging auf 5 Rheinmühlen im Jahr 1794 zurück, 1803 waren nur noch 2 übriggeblieben.

Bingen

1152 schenkte der Erzbischof Heinrich von Mainz eine Mühlenstatt bei Bingen dem Benediktinerinnenkloster auf dem Rupertsberg unter der Äbtissin Hildegard von Bingen.

Boppard

1331 erhielt der Ritter Heinrich Beyer der Ältere in seiner Eigenschaft als Burggraf des Bopparder Königshofes durch Kurfürst Balduin von Trier die Erlaubnis, eine Mühle „auf den Rhein zu legen".

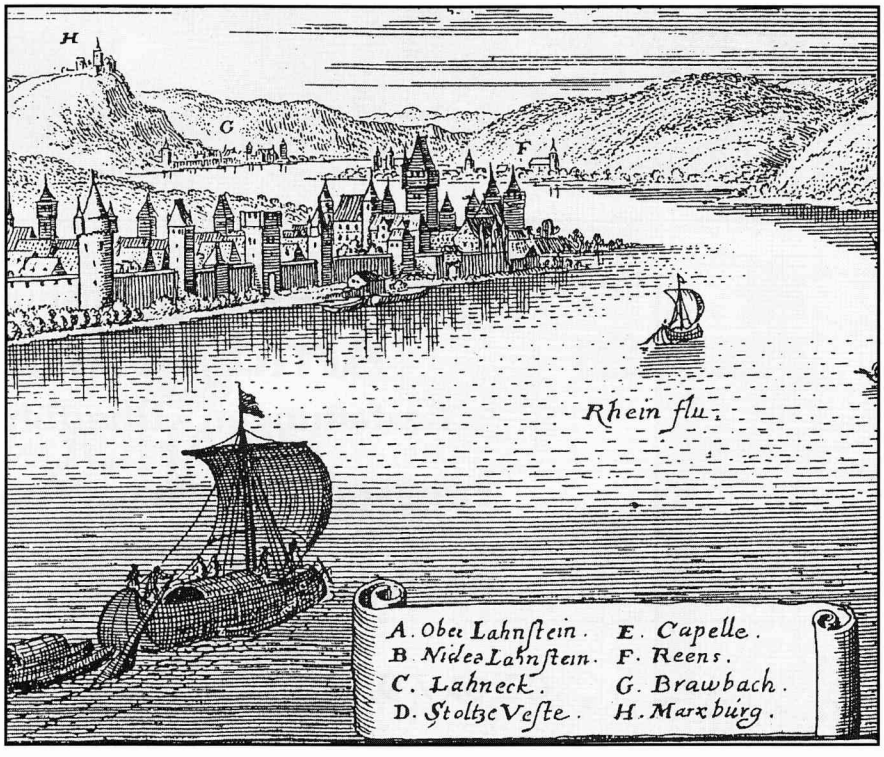
Oberlahnstein

In den Rechnungen der mainzischen Verwaltung in Oberlahnstein wird 1333 eine Rheinmühle erwähnt. Fortlaufend werden Reparaturen, Käufe von Mühlsteinen in Frankfurt, Auf- und Abfahrten wegen Treibeis und Suchen nach Ankern und Ketten aufgelistet. Dem Horchheimer Müller verkaufte der Zollschreiber 1437 einen gebrauchten Mühlstein. 1498 wurde im Bopparder Wald ein neuer Wellbaum geschlagen, weil der im vergangenen Jahr im Koblenzer Wald geschlagene „untoglich fyele". Die Mühle lag 1484 an der Mündung des Grenbaches.

Moselweiß

Im Jahre 1355 verkaufte die Abtei Camp (später der Kemperhof) den Hof mit dem gesamten Besitz und einer Schiffsmühle auf der Mosel für 4.000 Gulden

Schiffsmühle am Ufer des Rheins vor Oberlahnstein 1646



Es klappert die Mühle...

an das im Jahre 1331 auf dem Beatusberg entstandene Kartäuserkloster.

Jordanus, ehemaliger Scholaster des St. Kastorstiftes zu Koblenz, erließ am 7. Januar 1366 dem Prior und dem Konvent des Kartäuserklosters auf dem St. Beatusberg bei Koblenz Schulden aus dem Hof Camp beim Dorf Moselweiß (Wiße), „ferner die Einkünfte aus ihrer Mühle in der Mosel, jährlich 13,5 Malter Korn, von der er seit dem 9. August (a vigilia b. Laurencii martiris) des Jahres (13)61 bis auf den heutigen Tag nichts erhalten hat".

Am 25. November 1466 erlaubte der Trierer Erzbischof Johann II. dem Koblenzer Schultheißen Sybrecht die Anlage einer Mühle auf dem Rhein zwischen Koblenz und Kapellen oder auf der Mosel zwischen Koblenz und Moselweiß (Wayß) und belegte den Erbauer mit 2 Maltern Korn.

Koblenz und Umgebung

Auch in Koblenz und Umgebung nutzte man die stetige Kraft der Flüsse. Schon 1629 arbeitete eine kurfürstliche Mühle auf dem Rhein. Auf Anordnung des Kurfürsten Johann Hugo von Orsbeck baute der Hofbaumeister Johann Georg Judas 1689 eine Rheinmühle, die er bei Koblenz, doch nur für die Hofhaltung und das Kommissariat, betrieb. Um 1700 wurden noch 1180 Malter (127,5 t) Korn auf ihr gemahlen. 1711 wurde das Schiff an Andreas Büchler aus Niederlahnstein verkauft, der es in die Lahnmündung schaffen ließ.

Auch während der Zeit der französischen Einvernahme des linksseitigen Rheinlandes wurden Schiffsmühlen genehmigt. Eine betrieb Andreas Malz bei Rheindiebach, Heinrich Bach mahlte bei Oberspay, die Rousseausche Mühle lag bei Koblenz im Rhein.

Daß die Vorschriften in Sachen Sauberkeit und Sicherheit schon 1819 hoch waren, beweisen Auflagen, die dem Betreiber einer Schiffsmühle vor Ehrenbreitstein gemacht wurden. Unter anderem hieß es: Der Betrieb einer Trassmühle (wohl für den Festungsbau) mit einer Mehlmühle auf einem Schiff kann nur gestattet werden, wenn die Trassmühle in einem völlig abgetrennten Raum betrieben wird, um Verunreinigungen des Mehls zu vermeiden. Sollte das Schiff wegen Eistreibens in den Hafen kommen, sind u. a. folgende Bestimmungen zu beachten:

Wegen Feuergefahr darf kein Pech, Teer oder dergleichen im Hafen geschmolzen werden. Kehrricht darf nicht in den Hafen geschüttet werden, ansonsten wird ein Hafenverbot verhängt. Im Zweifelsfall ist nachzuweisen, wohin die Abfälle an Land verbracht worden sind. Vorschriften, die man durchaus modern nennen kann.

Pfaffendorf und Horchheim

Ein erster Hinweis auf eine Schiffsmühle befindet sich im Stadtarchiv Koblenz. Am 30. August 1552 bat Mergen Hentgen den Stadtrat zu Koblenz um Holz für einen Wellbaum für seine Mühle in Horchheim. Die Bitte wurde abgeschlagen. Da der Wellbaum die Antriebsachse eines Wasserrades ist, ein größerer Bach jedoch nicht vorhanden war, kann es sich nur um eine Rheinmühle gehandelt haben. 1580 trieb das schwimmende Werk ab. Zwischen 1580 und 1586 erfolgten keine Zinszahlungen. Der nächste Eintrag berichtet von 6 Sömmer Mehl als Pacht an die Schönberg (Erben von Brandenburg). Später erscheinen die Jesuiten als Eigentümer des Zinses. Diese geben ihn als Bestallung (Lohn) dem Vogt von Horchheim. Wilbert von Arzheim (Horchheimer Bürger) ist 1579 Besitzer der Mühle, sein Nachfolger ist Georg Hans von Reifenberg 1592 - 1604, ihm folgen seine Erben ab 1608. In den Jahren 1602 und 1605 wird die Mühle als nicht gangbar erwähnt, 1685 ist sie nicht mehr nachweisbar.

Vor 1745 war die Rheinmühle des kurtrierischen Kommerzienrates Heinrich Ludwig Coenen bei Horchheim wegen Behinderung der Schiffahrt und „zu erwartender Unglücke" abgeschafft worden. Darauf verwies die kurfürstliche Regierung zu Ehrenbreitstein 1745, als der Schiffsmüller Karl Wegmann seine bei Salzig im Rhein liegende Mühle zwischen Niederlahnstein und Horchheim aufzustellen

Bestattungsinstitut
Arnd Volkmer
Bestattungen - Überführungen
Erledigung sämtlicher Formalitäten
Mendelssohnstr. 71 · 56076 Koblenz
Ruf Tag + Nacht
02 61 / 9 730 723 · Fax 02 61 / 9 730 724

wünschte. Zur Begründung gab er an, daß sie bei Salzig Schiffe und Flöße behindere.

Anfang 1822 beantragte der Müller Mathias Karbach die Erlaubnis zum Betrieb einer Schiffsmühle in Pfaffendorf, die er noch im gleichen Jahr nach Horchheim verlegte. Dort blieb sie bis 1824, wurde dann aber wohl wieder nach Pfaffendorf verlegt. Dies war wohl auch die Mühle, die am 4. Januar 1837 durch einen wahrscheinlich boshafter Weise gelegten Brand ein Raub der Flammen wurde.

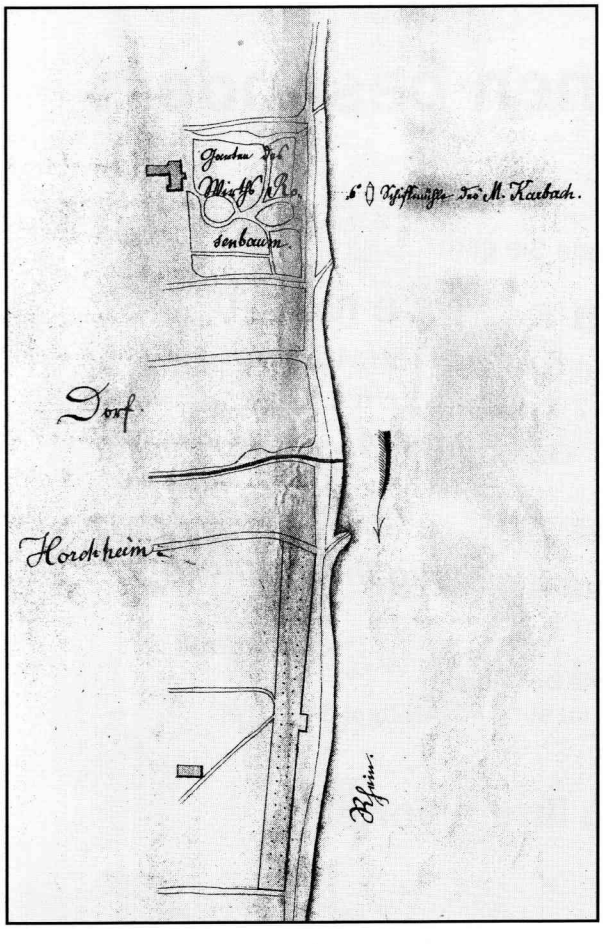
Am 29. September 1837 bat der Horchheimer Schöffe Beckenkamp den Bürgermeister in Ehrenbreitstein um Erlaubnis, die in Pfaffendorf arbeitende Schiffsmühle im Einverständnis des Eigners Mathias Karbach nach Horchheim zu verlegen. Als Begründung führte Beckenkamp an, daß dadurch die Horchheimer ihren Mehlbedarf mit weniger Mühe decken könnten. Bürgermeister von Eyß leitete das Gesuch an die zuständigen Behörden weiter.

Das Hauptsteueramt hatte keine Bedenken. Wasserbauinspektor Elsner wies allerdings auf Gefahren für die Flößerei und den Schiffsverkehr hin, auch hatte er Sorgen, daß das Ufer verdorben werden könnte und durch eventuellen Wegebau die Weidenpflanzungen zu leiden hätten. Schließlich könnte das Ufer durch Einschnitte beschädigt werden. Eine Handzeichnung des künftigen Liegeplatzes sei unbedingt erforderlich. Nach Meinung Elsners war eine endgültige Verlegung nach Horchheim jedenfalls nicht zu empfehlen. Am 4. Februar 1838 lagen die Auflagen für eine Erlaubnis vor, wonach das Mühlschiff am rechten Rheinufer in der Mitte des dem Wirt Rosenbaum gehörenden Gartens längs des Ortes aufgestellt werden sollte. Gefordert war ein Abstand von 6 Fuß (1,87 m) vom Ufer, um Schäden zu vermeiden. Außerdem durfte die Lahnschiffahrt nicht behindert werden.

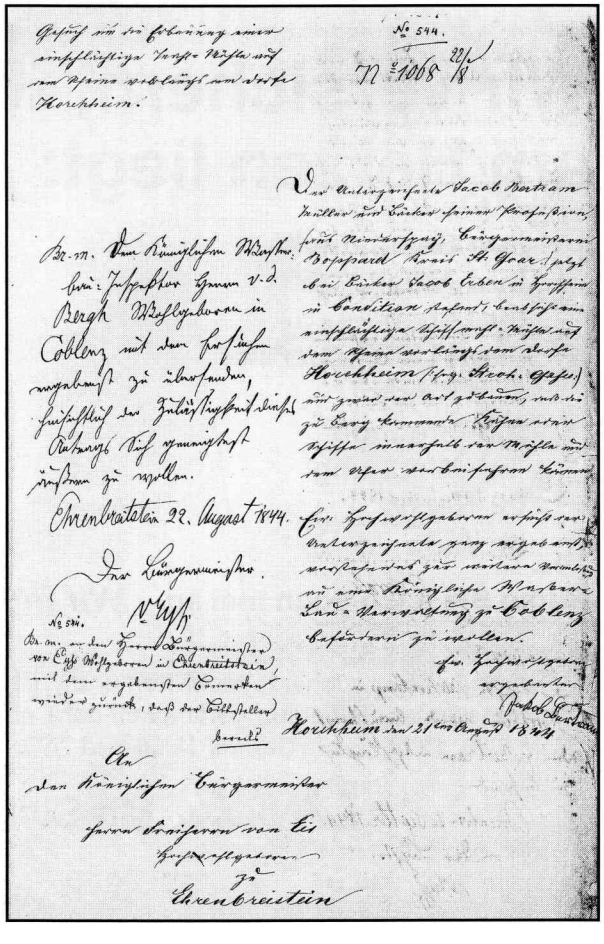
Mit Datum vom 8. März 1838 ordnete Landrat Graf von Boos daraufhin die Vernehmung des Eigners Karbach innerhalb von 8 Tagen an. In der Antwort des Ehrenbreitsteiner Bürgermeisters vom 15. März heißt es dann aber, daß Karbach das Vorhaben aufgegeben habe, da er darin keinen Vorteil mehr sehe. Die Erklärung hierfür ist ganz einfach. Im Winter hatte Karbach die Mühle aus Sicherheitsgründen von Pfaffendorf nach Horchheim verlegt, konnte dadurch aber nicht verhindern, daß am 11. Februar 1838 eine Eisscholle gegen die Mühle trieb und das Schiff so stark beschädigte, daß das Mahlwerk abgetragen werden mußte. Bei dieser Gelegenheit halfen die Horchheimer in vorbildlicher Weise, die zum Mahlwerk gehörigen Gegenstände in Sicherheit zu bringen, da die Gefahr bestand, daß das Schiff sinkt. Die Zerstörungen durch den Brand 1837 und den Eisgang 1838 dürften Karbach auch finanziell überfordert haben.

Am 21. August 1844 lag ein erneutes Gesuch zur Aufstellung einer einschlächtigen Schiffsmühle vor, eingereicht von Jakob Bertram, Müller und Bäcker aus Niederspay. Er sei jetzt „in Condition" bei Bäcker Jacob Erben in Horchheim. Als Liegeplatz vorgesehen war die Strohgasse (Heddesdorfstraße), eineinhalb Ruten (3,75 m) von dieser entfernt, und zwar derart, daß Schiffe und Flöße vorbeifahren könnten. In der rückseitigen, ungnädigen Antwort des Wasserbauinspektors v. d. Bergh heißt es, ein gleicher Antrag sei von ihm bereits am 18. Juli abgelehnt worden, weil der Schiff- und Floßfahrt ein nicht zu beseitigendes Hindernis entgegenstehe.

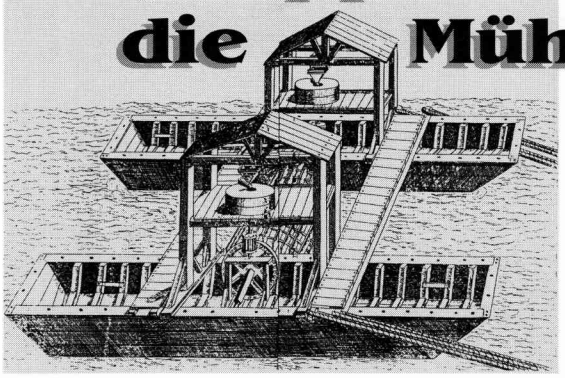
Vorgesehener Liegeplatz für die Schiffsmühle des Mathias Karbach im Rhein vor Horchheim



Gesuch des Jakob Bertram vom 21. August 1844


Ehrenbreitstein 22. August 1844.
Horchheim den 21ten August 1844
Ehrenbreitstein

Es klappert die Mühle...



Dem Antrag vom oben genannten Datum lag ein Gesuch des Bertram an die Regierung zugrunde, die daraufhin den Wasserbauinspektor um eine Stellungnahme gebeten hatte. Darin wies dieser darauf hin, daß die vor der Spitze der Insel Oberwerth liegende Kiesbank die Flußbreite verenge, so daß bei Niedrigwasser die Strombreite für Boote und Flöße gebraucht würde. Durch diesen Umstand seien Beschädigungen der Mühle durch Schiffe oder Flöße nicht auszuschließen. Er bat, dem Gesuch nicht stattzugeben. Der Schöffe Beckenkamp wurde schließlich beauftragt, Herrn Bertram abschlägig zu bescheiden. Hieraus ist ersichtlich, daß Schiffahrt und Flößerei Vorrang vor Schiffsmühlen hatten.

Das letzte auf der preußischen Rheinstrekke liegende Mühlschiff bei Pfaffendorf war 1855 nicht mehr da. Es wird wohl die Mühle gewesen sein, die Preußen im gleichen Jahr als letzte Schiffsmühle aufgekauft hatte. Ihr Besitzer dürfte der bereits genannte Müller Karbach gewesen sein.

Das nahende Ende

Schiffsmühlen waren immer eine teure Angelegenheit. Nur wohlhabende Familien bzw. Institutionen konnten sich an Betrieb und Unterhaltung beteiligen. So wurde 1359 in Mainz eine Rheinmühle für 935 schwere Gulden verkauft, 1462 bezahlte der Oberlahnsteiner Zollschreiber 148 Gulden für ein Mühlschiff. 1636 kostete ein Neubau mit Wellschiff einschließlich Transport nach Mainz 950 Gulden, und 1862 wurde eine Versicherungszahlung von 8.800 Gulden für eine 17 Jahre alte Mühle an Peter Stauder in Mainz erwähnt.

Erschwerend kam hinzu, daß die Technik der Mühlschiffe schwierig und aufwendig war. Dadurch waren die Kosten für Anschaffung und Unterhaltung hoch. Die Schiffer und Flößer sahen die Schiffsmühlen äußerst ungern, weil diese immer eine Gefahrenquelle darstellten. So kam es, daß die Länder Hessen und Preußen die Mahlschiffe nach und nach durch Verweigerung von Konzessionen abschafften.

Die fortschreitende Technik im Mühlenbau und die aufkommende Dampfschiffahrt mit ihren hohen Wellen hatten den Schiffsmühlen den Fortbestand immer schwerer gemacht. Dampfmaschinen, Diesel- und Elektromotore lieferten zudem ungefährlichere und billigere Antriebe für Mühlen, die auch wegen zunehmender Größe wirtschaftlicher arbeiteten. Damit war das Schicksal der jahrhundertelang betriebenen Schiffsmühlen endgültig besiegelt.

Hans Lehnet

Quellen:

Landeshauptarchiv Koblenz:
Bestand 1 C Nr. 213, 291; Bestand 117 Zinsregister der Jesuiten; Bestand 256 Nr. 1137, 1151, 1164, Bestand 441 Nr. 620, 2087, 14330.

Stadtarchiv Koblenz:
Bestand 623 Nr. 208, 1539; Bestand 655,10 Nr.16, 663.

Literatur:

Adam Goerz: Regesten der Erzbischöfe zu Trier von Hetti bis Johann II. 814 - 1503. Trier 1861.

J. Jonas: Geschichte der kath. Unterrichts- und Erziehungsanstalten im Kemperhof bei Coblenz. Coblenz 1901.

Josef Kläser: „Den Flossen und der Schiffahrt hinderlich". Schiffsmühlen auf dem Mittel- und Oberrhein. In: Beiträge zur Rheinkunde 44 (1992), S. 14-46.

Horst Kranz: Die Kölner Rheinmühlen. Aachen 1991.

Rhenus. Beiträge zur Geschichte des Mittelrheins, herausgegeben vom Lahnsteiner Altertumsverein. Oberlahnstein. 1884, Nr. 4, S. 55-57.

Alois Schmidt: Quellen des St. Kastorstiftes in Koblenz. Bonn 1954.

Martin Schoebel: Die Mainzer Rheinmühlen im Mittelalter: ein Beitrag zur Geschichte der rheinischen Schiffsmühle. In: Blätter für deutsche Landesgeschichte 129 (1993), S. 79-115.

Marianne Schwickerath: Wo stand eigentlich die Philippsburg? Koblenz 1992, S. 20, 23.

750-Jahr-Feier der St.-Laurentius-Kirche Koblenz-Moselweiß. Koblenz 1950.

Johannes Simmert: Inventar des Archivs der Kartause St. Beatusberg vor Koblenz. Koblenz 1987.

Otto Volk: Die Rechnungen der mainzischen Verwaltung in Oberlahnstein im Spätmittelalter (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 47) Wiesbaden 1990.

J. J. Wagner: Johann Georg Judas, ein Kurtrierischer Hofbaumeister. In: Zeitschrift für Heimatkunde des Regierungsbezirks Coblenz und der angrenzenden Gebiete von Hessen-Nassau 1921, Nr. 14, S. 47-52.

Für freundliche Unterstützung danke ich den Stadtarchivaren Hans Josef Schmidt aus Koblenz und Willi Eisenbarth aus Lahnstein, ebenso Josef Kläser, Kadenbach, für seine Tips bei den Nachforschungen. Manfred Gillissen aus Lahnstein verdanke ich den Hinweis auf die früheste Horchheimer Schiffsmühle.