



Schiffe wurden Rhein aufwärts gezogen: Ansicht der Rheinseite von Oestrich aus dem Jahre 1829

### DER RHEIN – HANDEL UND VERKEHR

Der Rhein war seit der Römerzeit eine der wichtigsten Wasserstraßen in Europa. Zahllose Schiffe segelten flussabwärts oder ließen sich von Pferden flussaufwärts treideln (ziehen).

Die Landesherrn verdienten an jedem Schiff, denn die mitgeführten Waren mussten verzollt werden. Alleine zwischen Rüdesheim und Koblenz gab es acht Zollstellen. Die Schiffer hatten an den Zollstellen anzuhalten und den Kranzettel vorzuzeigen, auf dem alle Waren verzeichnet waren. Die Zollsätze für das Ladegut wurden nach einem komplizierten System berechnet, was regelmäßig zu Auseinandersetzungen und Bestechungsversuchen führte. Für den Handel stellten die Rheinzölle eine enorme Kostenbelastung dar, doch den landesherrlichen Haushalten brachten sie reichen Geldsegen. Erst 1803 wurden die Zölle abgeschafft, dafür aber andere Abgaben erhoben.

#### RÖMISCHE TECHNIK: 2000 JAHRE TRETRADKRANE

Die Römer beförderten große Lasten mit Tretradkränen. Ihre Bauweise überliefert der römische Architekt Vitruvius. Die mittelalterlichen Bauhütten kannten seine Schrift und setzten die Technik bei Kirchen und anderen Großbauten ein.

## DAS LEBEN IN UND UM DEN KRAN

### DIE SCHRÖTER – TRANSPORT ZUM KRAN

Die Schröter holten die Weinfässer mit Leitern und Seilen aus den Kellern und brachten sie mit Fuhrwerken zum Kran. Die harte und gefährliche Arbeit war in den Schröterordnungen der Gemeinden streng reglementiert. Nur unbescholtene Männer durften das Handwerk ausüben, wie es die Hallgarter Schröterordnung von 1684 fordert: "Zum achten sollen sich die schrödter from, redlich undt uffrichtig verhalten, daß sie auch den geringsten apffel in häusern oder kellern nicht nehmen, ja auch keinen einzigen tropfen wein ..."

### DER LADEVORGANG

Auf dem Vorplatz wurde das Ladegut mit Ketten, Seilen oder Netzen versehen und am Haken des Kranschnabels befestigt. Das Absenken und Heben erfolgte mit den Treträdern. Hing das Ladegut in der richtigen Höhe, wurden die Räder angehalten und der Kran mit Hilfe des Drehbalkens in die gewünschte Position geschwenkt. Dann setzte man die Treträder wieder in Bewegung und senkte das Ladegut ab. Aus den Fenstern konnte der Ladevorgang beobachtet und durch Zurufe gelenkt werden.

Ohne Gesperre (Bremse) war die Arbeit in den Rädern sehr gefährlich. Es kam zu schweren Unfällen, wenn ein Kranknecht ausglitt oder die Ladung unvermittelt vom Haken ging. Das Rad drehte plötzlich schnell zurück. Knochenbrüche und sogar Todesfälle waren die Folge. Der Oestricher Kran hatte kein Gesperre, doch ist von Unfällen nichts bekannt.

### DIE KRANKNECHTE

Der Verladevorgang wurde von den Kranknechten bewerkstelligt. Wir wissen wenig über ihre Herkunft und Ausbildung. Die Arbeit verlangte technische Grundkenntnisse, war begehrt und angesehen, aber in kleinen Häfen gering bezahlt. Die Lohnhöhe hing vom eingenommenen Kranengeld ab. In schlechten Weinjahren sanken die Einkünfte und damit die Löhne. Vermutlich gingen die Oestricher Kranknechte einer zweiten Erwerbstätigkeit nach, die sie in Zeiten von geringem Warenumsatz absicherte.

### DER KRANMEISTER

Dem Kranmeister oblagen der Einzug der Gebühren, die Buchführung, die Instandhaltung des Krans und die Aufsichtigung der Kranknechte. Seinen Amtssitz hatte er in der kurmainzischen Mautstelle neben dem Rathaus am Markt. Als herrschaftlicher Bediensteter musste er einen Eid ablegen und geloben, beim Ein- und Ausladen der Güter zugegen zu sein und alle verordneten Krangelder sofort zu erheben und keinen Unterschleif (Betrug) zu dulden.

Aus der langen Reihe von Kranmeistern ragt Christian Kern hervor. Er hatte gleich zwei herrschaftliche Ämter. Er war nicht nur für den Kranen zuständig, sondern auch Oberschultheiß (Bürgermeister). Kern brachte es zu beträchtlichem Wohlstand und baute sich 1684 ein stattliches Haus unweit des Krans.

### DER LANDSCHREIBER

Der Kranmeister rechnete mit dem Landschreiber ab, der die Besitzungen des Erzstifts im Rheingau verwaltete und alle Gelder einzog, die dem Mainzer Erzbischof zustanden. Vom Krangeld wurden Ausgaben für Löhne und Reparaturen abgezogen, zum Beispiel die Kosten für den Ersatz von verschlissenen Seilzeug. Die verbliebenen Überschüsse zahlte der Landschreiber bei der Mainzer Hofkammer ein.



Oestricher Landkran um 1824

### VOM SCHWIMMKRAN ZUM LANDKRAN

Für die Beförderung von Lasten in See- und Flusshäfen wurden Tretradkrane genutzt. Erst im 19. Jahrhundert lösten Dampf und später Elektrizität den Antrieb durch Menschenkraft ab.

In Oestrich ist der erste Kran 1549 bezeugt. Es handelte sich um eine schwimmende Anlage, denn für einen Landkran war das Ufer zu flach. Die hölzerne Konstruktion bestand aus einem Bootskörper mit Tretrad und Ausleger. Schutz gegen Eisgang und Hochwasser bot ein Eisbrech (Spundwand) aus Eichenstämmen.

Schiffskrane waren beweglich und konnten zum Entladen in die Fahrinne gezogen werden. Die Schwimmfähigkeit geriet bei kriegerischen Auseinandersetzungen zum Nachteil.

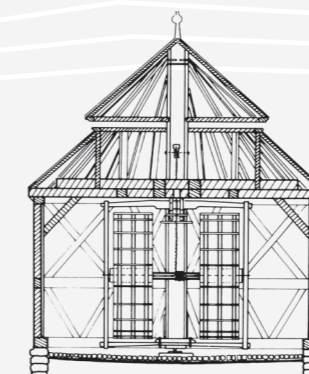
Als schwedische Truppen im 30jährigen Krieg den Rheingau besetzten, nahmen sie den Kran einfach mit. Die Oestricher warteten 17 Jahre auf Ersatz und rollten bis dahin die schweren Weinfässer über Leitern auf die Schiffe.

Durch ihre offene Bauweise waren Schiffskrane Wind und Wetter ausgesetzt. Sie mussten ständig repariert und erneuert werden. In Oestrich verfaulten zwischen 1652 und 1744 fünf Kranschiffe. Dazu kam der Austausch der Befestigung vor dem Kran. Alleine im Jahr 1711 schlug man dafür 203 Eichenstämmen. Das Gesuch, einen wettergeschützten Landkran zu errichten, wurde abschlägig beschieden. Die kurfürstlichen Kassen waren leer. Erst 1744 genehmigte der Mainzer Kurfürst Johann Friedrich Karl von Ostein den Bau eines Landkrans.

*Der Schultheiß klagte 1730 in einem Brief: „Unsere Waldungen werden durch die dauernden Reparationen also öd und baumlos.“*



Bilder: Alle Stadt Oestrich-Winkel und U.Franzki



Darstellung von Kranknechten bei der Arbeit (links) | Konstruktion im Inneren des Krans (oben)



## STEINE VOM MAINZER SCHLOSS – DER BAU DES OESTRICHER LANDKRANS

Das Ufer wurde stark erhöht und mit einer Kaimauer befestigt. Insgesamt verbaute man 6250 Kubikschuh (rund 170 Kubikmeter) Sandstein in der Kaimauer und dem 1,50 m tiefen Kranfundament. Kosten sparte eine Lieferung bereits behauener Steine, die ursprünglich für den Mainzer Schlossbau bestimmt waren. Drei dieser Sandsteinquader mit reichem Ornamentschmuck stehen heute vor dem Eingang zum Kran.

## DER RHEINGAU IN KURMAINZER ZEIT

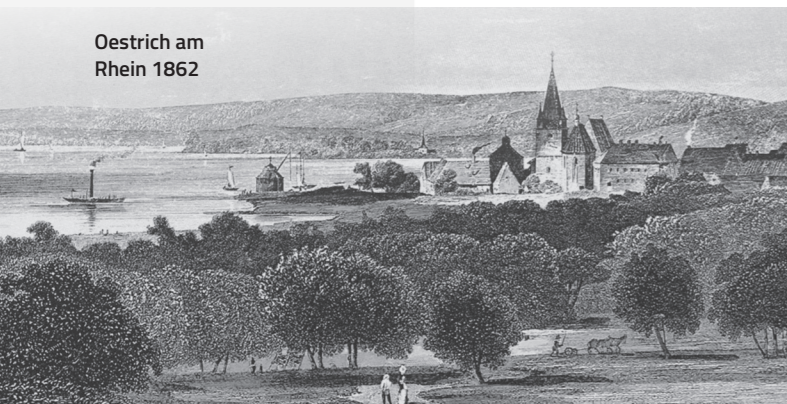
Der Rheingau gehörte bis zur Aufhebung der geistlichen Territorien im Jahre 1803 zum Gebiet des Mainzer Erzstifts. Für die Mainzer war der Rheingau, „eine Gans, die jeden Tag ein goldenes Ei legt“. Im milden Klima gediehen Wein und Obst, die Hänge waren mit dichtem Wald bewachsen und der hohe Wildbestand ermöglichte die beliebte herrschaftliche Jagd.

## BLICK ZURÜCK – OESTRICH

Oestrich liegt in der Mitte des Rheingaus am Pfingstbach, der hier in den Rhein mündet. Der Ort entwickelte sich im 13. Jahrhundert zu einer selbstständigen Gemeinde mit Bürgermeister, Rat und Gericht. Bedeutung und Ansehen stiegen, als Oestrich Verwaltungssitz des Rheingauer Mittelamtes wurde und die Kranrechte erhielt.

Seine Wirtschaftskraft zog die Gemeinde hauptsächlich aus dem Weinbau. Der Ort hatte die größte Rebfläche im Rheingau. Die Weine wurden alljährlich auf dem Weinmarkt verkauft.

Oestrich am  
Rhein 1862



**DER OESTRICHER KRAN**  
Lastenförderung mit  
Menschenkraft  
Kran = Hebezeug für Lasten

„hauptsächlich in Häfen,  
um die Waaren aus  
dem Schiff ans Ufer und  
umgekehrt zu heben.“

## DER LADEBEZIRK

Es herrschte Kranzwang. Die Ladebezirke waren festgelegt, um den sechs Krananlagen im Kurmainzer Besitz (Eltville, Oestrich, Rüdesheim, Bingen, Niederheimbach und Lorch) eine gleichmäßige Auslastung zu garantieren. Am Oestricher Kran durften nur die Mittelamtsorte Oestrich, Mittelheim, Winkel, Hallgarten und Johannisberg ihre Waren verladen.

## DAS LADEGUT

Das Ladegut bestand hauptsächlich aus Weinfässern, die bei den Weingütern aus dem Keller abgeholt wurden. 1780 verlud man 400 Stückfässer Wein (1 Stückfass mit 1200 l Wein = 1,45 Tonnen).

## TECHNISCHE ANGABEN

Bauzeit: April 1744 – August 1745  
Baumaterial Kaimauer und Fundament: Sandstein  
Baumaterial Kran: Eiche  
Verschalter Fachwerkbau  
Zweigeteiltes Dach, oberer Teil beweglich  
12 m hoher Kaiserbaum (Eichenstamm)  
9 m langer Kranschnabel (Ausleger)

Zwei Laufräder mit gemeinsamer Radachse, die zugleich als Kettentrommel diente. Das Rahmenwerk mit den Laufrädern, das obere Dach und der Kranschnabel sind mit dem Kaiserbaum fest verbunden.

Der Kaiserbaum sitzt mit einem eisernen Zapfen in der tief im Fundament verankerten Pflanze und ist mittels eines Drehbalkens in alle Richtungen schwenkbar.

Hebeleistung: maximal 2,5 Tonnen  
Nutzung: bis 1925

## RHEINGAUER WEINMARKTPROTOKOLLE

In Rheingauer Weinmarktprotokollen finden sich Namen von Kaufleuten aus Frankfurt, Köln, Münster, Bremen, Hamburg, Danzig und aus den Niederlanden. Sie waren zur Gabelung verpflichtet. Mit einem guten Wein musste immer ein geringer gekauft werden. Diese Praxis wurde zunehmend zum Ärgernis, ebenso wie der Weinmarktzwang und die von der Gemeinde festgesetzten Preise. Nach und nach verschwanden die Weinmärkte aus dem Rheingau. In Oestrich ist der letzte Markt 1726 bezeugt. Die Weine wurden fortan freihändig vergeben. Dem Preisdruck und der Konkurrenz der großen Weingüter hielten viele kleine Winzer nicht stand. Die Johannisberger sahen diese Entwicklung voraus: „Hörten die Märkte auf, so sei zu befürchten, dass Wein und Most nur im halben Wert weggehen und einer den andern in das höchste Verderben bringt ...“

## GASTHÖFE UND HERBERGEN

Für die auswärtigen Weinhändler und Kaufleute entstanden die ersten Gasthöfe. Die Krone (1540, Markt 14), der Grüne Baum (1716, Rheingastr. 45), die Herberge und Treidelstation Zum Greifen (Kranenstr. 1) und der Gasthof Zum Schwan (1628, Rheinallee 5) waren beliebte Einkehrorte. Josef Gregor Lang kehrte auf seiner Rheinreise 1789 „in das zu Ende des Orts gelegene Gasthaus zum Schwanen ein, und speiste nebst einer muntern Gesellschaft von ober- und niederländischen Weinhändlern, an einer ganz artig zubereiteten Tafel zur Nacht.“

Weitere Infos unter: [www.oestrich-winkel.de](http://www.oestrich-winkel.de)

Tourist-Information Oestrich-Winkel  
Tel. 067 23 - 601 28 06

Impressum:  
Verkehrsverein Oestrich-Winkel  
Hauptstraße 87, 65375 Oestrich-Winkel  
Gestaltung: bu:designbuero.de

WIESBADEN  
RHEINGAU

# VON KRANKNECHTEN, TRETRÄDERN UND KRANSCHNÄBELN

DIE OESTRICH-WINKLER  
KRAN-GESCHICHTE



Bild: Ansicht vom Oestricher Kran, 1792