

Der Rüdesheimer Hafen

Heute ein Ort für Freizeit und Hobby, früher ein wichtiger Ort
für Schutz und Zuflucht

2. Februar, „Maria Lichtmess“ - „*Maria Lichtmess, bei Tag Nacht ess*“ oder in der Kurzform „*Lichtmess bei Tag ess*“ diese alte Bauernregel zeigt, die Tage werden wieder länger, die im Winter herrschende Dunkelheit nimmt immer mehr ab. Obwohl der Februar noch als „Wintermonat“ gilt und es mit Schnee und Eis vermutlich noch nicht ganz zu Ende sein wird, geht es immer stärker in Richtung Frühling, mit der Vorfreude auf den baldigen Sommer. Viele freuen sich auf diese Jahreszeit, in der sie dann einen Teil ihrer Aktivitäten „ins Freie verlegen“. Der Hafenpark, die Platanenallee bei den Anlegern der Hotelschiffe, der Weg zum Hafen, wird dann wieder von flanierenden Gästen oder Einheimischen stark frequentiert sein.

Manche werden am Hafen stehen bleiben und dort dem bunten Treiben zusehen. Im Frühjahr, wenn die Boote zu Wasser gelassen werden und ihre Liegeplätze im Hafen einnehmen, an schönen Sonnentagen, vor allem am Wochenende, wenn die Boote eine Tour Richtung Rhein machen oder wenn der Nachwuchs bei Übungs- und Schulungsfahrten erste nautische Erfahrungen sammelt. Ja, der Hafen - der Yacht-Hafen - bietet in Rüdesheim, so scheint es, ein Stück freie, unbeschwerte Welt. Dies war jedoch nicht immer so ...

Im vorigen Jahrhundert und auch im Jahrhundert davor, waren die Winter oft anders als heute. Auch wenn Sie vielleicht noch aus den ersten Januarwochen die Berichte und manche „Sondersendung“ über Schnee und Eis und die damit zusammenhängenden Behinderungen beim Auto-, Bahn- oder Flugverkehr in Erinnerung haben. Unsere Vorfahren hatten oft - auch ohne „Sondersendung“ - mit diesen Problemen zu kämpfen. Der Rüdesheimer Hafen, gebaut 1829 vor fast 200 Jahren, war lange Zeit Ort für Schutz und etwas Geborgenheit.

Der Rüdesheimer (Winter) Hafen

In den früheren Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts erlebten die Uferbewohner des Rheins noch sehr strenge Winter mit Eisgang und geschlossener Eisfläche. Der letzte Eisgang des Rheins war im Winter 1962/63, allerdings ohne eine komplett geschlossene Eisfläche auf dem Strom, da Eisbrecher an der Loreley die Fahrrinne offenhielten. Im Rüdesheimer Hafen, der damals noch Schutzhafen war, suchten vor allem Tanker, damals viel kleiner als heute, Zuflucht vor den Treibeismassen. Der Rüdesheimer Yacht-Club hatte zu dieser Zeit schon eine kleine Steganlage an der Nordseite des Hafens, die im Winter stets aus dem Wasser musste und an der Dammböschung gelagert wurde.

Horst Fluhrer, Vorsitzender des RYC von 1991 bis 2015, schreibt auf der Homepage des RYC: *„Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie die Schiffe mit Volllast in den eisbedeckten Hafen zum Ost-Damm schoben und sich dort das Eis staute. Gut, dass wir dort*

noch keine Steganlage hatten. Die Tanker wurden im Hafen durch Tanklaster von Land aus geleichtert, [geleert] da ein Versorgungsmangel an Heizöl herrschte. In den Schulen gab es Kälteferien!“



*Tankschiffe und Frachtschiffe im Rüdeshheimer Hafen.
Aufnahmen vermutlich, Winter 1962/63 - evtl. letzte Nutzung als Schutzhafen*

Der Rüdesheimer Hafen war offizieller Schutzhafen für 12 Lastschiffe, weitere (Winter) Schutzhäfen gab es in Bingen (erbaut 1890) oder bei Ingelheim. Weiter Rheinabwärts, in St. Goarshausen, der vermutlich bekannteste (Schutz) Hafen.



Blick in den Hafen von Rüdesheim, im Hintergrund die Reste der Hindenburgbrücke



Tausend Schlepper liegen fest

In dem Winterschutzhafen von St. Goarshausen haben während der Kälteperiode allein 50 Schlepperkähne Zuflucht gesucht. Alle anderen Rheinhäfen bis nach Wesel am Niederrhein waren überfüllt. Trotz aller Anstrengungen konnte die Bundesbahn diesen Ausfall an Transportraum nicht annähernd ausgleichen. Die Folge davon war, daß die Kohle in den Ruhrgebietshäfen liegenblieb und in ganz Deutschland Versorgungsschwierigkeiten entstanden. Die große Sorge: Bei plötzlichem Tauwetter kann Hochwasser unermesslichen Schaden anrichten.

58

Bericht in einer Zeitschrift (Name leider nicht bekannt) über den strengen Winter 1941/42 unter der Überschrift „Alarm am Rhein“ Bericht von der Eiskatastrophe am Mittelrhein.

Foto: Winterschutzhafen St. Goarshausen

Damit auch größere Schiffe auf dem Rhein fahren konnten, musste er erst als „Wasserstraße“ ausgebaut werden. Die Rheinbegradigung oder Rheinregulierung war die künstliche Verkürzung des ehemals verzopften oder mäandrierenden Oberrheins (*mäandrieren beschreibt eine kurvenreiche Bewegung oder einen Verlauf*). Die Flussbegradigung wurde in Deutschland und Frankreich zwischen 1817 u. 1876 nach Plänen von Johann Gottfried Tulla und seinen Nachfolgern durchgeführt. Der Rhein floss zwischen Basel und Rastatt teilweise auf einem zwei bis drei Kilometer breiten Gebiet mit vielen Flussarmen und kleinen Inseln, während er zwischen Rastatt und Mainz die Niederung in weit ausholenden Schlingen durchströmte.

Eine Kommission ermittelte 1854 die als notwendig angesehenen Maßnahmen für eine Fortsetzung der Rheinregulierung auf der Strecke von Mainz bis Bingen. Seit Februar 1863 gab es Pläne für die Strecke zwischen Niederwalluf und Geisenheim. Ziel war die Beseitigung von Schifffahrtshindernissen, die Verbesserung des unregelmäßigen Zustandes im Flussbett und die Schaffung einer Normalbreite von 450 Meter. Größere Veränderungen am Rhein waren geplant, die bei der Rheingauer Bevölkerung Widerstand gegen diese Pläne auf breiter Ebene hervorriefen. Heinrich Eduard von Lade machte sich zum Wortführer einer Petition beim preußischen König Wilhelm und dem preußischen Ministerpräsidenten Otto von Bismarck. Von Lade reiste bis nach Berlin, um seine Sorgen vorzutragen: *„Der Fluss dürfe nicht zu einem Kanal werden, so von Lade, auch der Tourismus werde Schaden nehmen“*.

Die bereits begonnenen Baumaßnahmen wurden vorläufig eingestellt, um die Pläne noch einmal zu überprüfen. Man kam jedoch zu dem Entschluss, dass der Ausbau des Rheins als Wasserstraße Vorrang hätte. Die Interessenvertreter im Rheingau trennten sich in zwei Lager. Man erkannte, dass man Kompromisse eingehen musste. So sind die Strömungsverhältnisse in diesem Abschnitt des Rheins bis in das 20. Jahrhundert immer wieder verändert worden. Der Widerstand gegen die ersten Pläne zur Rheinregulierung hat jedoch bewirkt, dass der Streckenabschnitt zwischen Mainz und Bingen als Inselrhein (s)einen besonderen Charakter bewahren konnte.

Eine Landkarte von 1797 zeigt die Lacher Au noch als regelrechte Insel, die vom Festland durch einen ca. 4 m breiten Rheinarm getrennt war, der von Geisenheim her entlang der Geisenheimer Landstraße floss und oberhalb des Adlerturms wieder in den Rhein mündete. Laut einer Urkunde von 1777 wurde die Lacher Au für 8 Jahre an den Floßsteuermann Johann Jung verpachtet mit der Auflage, das Rheinufer durch eine Baumreihe zu befestigen, während der davorliegende Leinpfad von der Gemeinde zu unterhalten sei. Jung pflanzte raschwachsende, kräftige Pappelbäume, an denen er die anlandenden riesigen Holzflöße vertäuen konnte. Der Leinpfad hingegen musste ohne Bewuchs bleiben, um nicht das Treideln der Rheinschiffe zu behindern. Die Mündung des Rheinarmes, „Lacher Graben“ genannt, oberhalb des Adlerturms, wurde von den Treidlern auf einem Steg und einem aufgeschütteten Damm überquert. Dies bestand so bis 1829, dann wurde an der Gemarkungsgrenze zwischen Rüdesheim und Geisenheim das Hafenbecken ausgebagert.



Blick auf den Rüdesheimer Hafen im August 1953 (Foto: Bildarchiv Bild 195-0084)

Der Rüdesheimer Hafen entstand durch die Verlandung der „Lach Aue“ im Zuge der Rheinregulierung. Infolge dieser Rheinkorrekturen fand eine Reihe von Begradigungs- und Optimierungsmaßnahmen entlang des gesamten Rheins statt. Freiliegende Auen und Altarme, wie man sie früher kannte, wurden an die Rheinufer angebunden bzw. verfüllt. So erging es 1829 auch der unterhalb von Geisenheim gelegenen „Lach Aue“. Anfang des 19. Jahrhunderts lag diese noch frei im Rhein. Im Jahre 1827 wurde sie von dem Grafen von Ingelheim um 9 Morgen vergrößert. Im Jahre 1829 erweiterte man dann den Westteil eines Altarms des Rheins („Lacher Graben“), verfüllte den Ostteil sowie die westliche Spitze und baggerte die nördliche Seite der Aue ab, um den Rüdesheimer Winterhafen anlegen zu können.

Quelle, gekürzt:

KuLADig

(Kultur. Landschaft. Digital)



Chronologie des Rüdesheimer Hafens

1829 Bau des Rüdesheimer Winterhafens (*Quelle: Nassauer Uferordnung*)

Um **1850** wurden die Maulbeerbäume auf dem Hafendamm gepflanzt.

Der damalige Leiter der Wasserbauämter ließ zur Befestigung des Dammes diesen mit Maulbeeren bepflanzen. Weil dieser Bauherr ein Liebhaber der Maulbeere war, wurden auch die Dämme verschiedener [anderer] Binnenhäfen mit Maulbeeren bepflanzt. Die Betreuung der Maulbeer-Allee auf dem Rüdesheimer Hafendamm lag bis 1940 bei der Lehr- und Forschungsanstalt Geisenheim.

1868 Die Maulbeerbäume auf den Hafendämmen wurden von einem Liebhaber fachgerecht und unentgeltlich geschnitten, trotzdem regte sich die Behörde auf ...(*Rheingauer Anzeiger*) PS: Steht so, kurz u. knapp in der Rüdesheimer Chronik (S. 34). Leider liegen hierzu keine weiteren Informationen vor ...

22. März 1883 Der Damm des Hafens, der beim Hochwasser bedroht war, soll um 90 cm erhöht werden. (*Rheingauer Anzeiger*)

Weitere Erhöhung des Hafendamms: Im Jahre **1909** wurde der Hafendamm um 2 m erhöht. Die Maulbeerbäume blieben stehen und wurden mit Erde umschüttet. Dadurch haben diese Bäume in der Nähe der Erdoberfläche einen zweiten Ring von Wurzeln gebildet.

27. Mai 1886 Es begannen Ausbaggerungsarbeiten zur Vertiefung und Vergrößerung des Hafens. Die Ausbaggerung geschah durch einen sogenannten Kopfbagger. Die gewonnene Erde wurde mittels eines mächtigen Dampfkranes über den Hafendamm hinausbefördert und mit einer kleinen Transporteisenbahn nach dem tiefer liegenden Geisenheimer Anbau befördert und diente dessen Erhöhung und zur Auffüllung der dort vorhandenen Löcher. (*Rheingauer Anzeiger*)

13. Juni 1887 Die im September 1886 begonnene Hafenausbaggerung wurde Anfang Juni beendet. Das Baggermaterial wurde in den nahen Geisenheimer Anbau gebracht und damit 4 ha hochwassersfrei gemacht. Die Hafensohle wurde 1,30 m tiefer gelegt und die Hafenmündung wesentlich verbreitert. Der Hafen kann nun von den großen Schleppdampfern angelaufen werden, die Hafenfläche umfasst jetzt 4,3 ha. Die Arbeiten wurden unter Leitung des Königl. Wasserbaumeisters Stelkens von Geisenheim ausgeführt. (*Rheingauer Anzeiger*)

8. Nov. 1898 Die bei der Ausbaggerung des Rheins und der Häfen von Rüdesheim und Bingen anfallenden Erdmassen wurden zur Auffüllung der „Bleiche“ [Bleichstraße] genutzt, die so hochgelegt wurde, dass sie nur noch von extrem starkem Hochwasser überflutet werden kann.

1. April 1913 In einer Besprechung wurde mitgeteilt, dass die neue Rheinbrücke [Hindenburgbrücke] etwas mehr nach Osten errichtet wird und der erste Pfeiler auf die *Hafenspitze* kommen soll.

1929 Ein kalter Winter mit zweistelligen Minustemperaturen, bei dem der Rhein fast auf seiner ganzen Länge zugefroren war.

1941/42 Dieser Winter war in Europa extrem kalt und gilt als einer der kältesten des 20. Jahrhunderts, mit starkem Eisgang, der auch den Mittelrhein betraf, wobei der letzte große Eisgang auf dem Rhein in dieser Zeit stattfand und zur Einstellung der Schifffahrt führte.

1962/63 Der letzte große „Jahrhundertwinter“, bei dem der Rhein fast vollständig zufror und Eisbrecher zur Sprengung des Eises eingesetzt werden mussten.

14. März 1956 Die Wasserschutzpolizei erhielt durch den Bau eines Dienstgebäudes am Hafen eine bessere Unterkunft. Davor hatte sie ihren Stützpunkt in einem Haus in der Albertstraße Nr. 3. Gründung der Wasserschutzpolizei in Hessen: 1.04.1950



Notiz in der „Rhein Post“, Juni 1956

19. Mai 1961 Offiziell gegründet wurde der Rüdesheimer Yacht Club bei einem Treffen von Wassersportfreunden in Rüdesheim im Mai 1961. Damals führte der Club den Namen „Rheingauer Motorboot-Club“. Im Hafen hatte man an der Nordseite einen kleinen Steg gebaut, für ca. 6 - 10 Boote.

Frühjahr 1961 Baubeginn der neuen Kläranlage des Abwasserverbandes hinter dem Rüdesheimer Hafen.

1963 Der „Rheingauer Motorboot-Club“ wird in das Vereinsregister von Rüdesheim eingetragen.

1965 Da immer mehr Mitglieder dem Motorboot-Club beitraten, genehmigte das WSA (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt) Bingen einen neuen Steg an der Ostseite des Hafens mit zunächst einem Schlengel für 25 Boote. „Schlengel“: *Flexibler, langgestreckter Schwimmkörper zum Eingrenzen von Wasserflächen.*

1970 Da der Motorboot-Club bald auch Segler aufgenommen hatte (schon 1961) wurde der Club in den „Rüdesheimer Yacht-Club“ umbenannt.

1974 Am Rüdesheimer Hafen gab es für den RYC nur die gepachtete Wasserfläche und keine Liegenschaft an Land. Der Wunsch nach einem Clubheim konnte daher nur ein schwimmendes Objekt sein. Das fand sich 1974, als ein Hausboot vom Niederrhein in den Rüdesheimer Hafen verschleppt wurde. Der Eigner nutzt das Hausboot als Altersruhesitz und überlies dem RYC einen kleinen Teil des Bootes zur Nutzung, die „Schwarzwaldstube“ eine kleine Toilette und das Oberdeck. Die Nutzung des Bootes als Altersruhesitz und gleichzeitiger Versammlungsort für den Club vereinbarten sich auf Dauer jedoch nicht.

1981 Wurde das Kümo (Küstenmotorschiff) „Dorotea“ gekauft und die Clubmitglieder bauten das Schiff in Eigenleistung zu dem heutigen Clubschiff um.

Der Rüdesheimer Hafen wird heute weitgehend mit dem Rüdesheimer Yacht-Club in Verbindung gebracht. In all den Jahren der Entwicklung des Clubs, von einem kleinen Verein zu dem heutigen RYC mit 240 Mitgliedern und 126 Liegeplätzen, gab es viele Schwerpunkte der Vereinsarbeit. Von Anfang an war der RYC ein Club für Motorbootfahrer und Segler. Seit den Anfängen hat der Club Ausbildung für das sichere Führen von Fahrzeugen auf dem Wasser sowohl für Segler als auch für Motorbootfahrer betrieben.

Die Jugendarbeit war und ist heute noch ein besonderes Anliegen des Clubs. Beim Segeln gewinnen die Kinder und Jugendlichen erste Erfahrungen im Umgang mit Technik und Natur und erlernen soziales Verhalten in der Gruppe mit gegenseitiger Rücksicht und Toleranz.



*Blick in den heutigen Hafen mit den unterschiedlichen
Segel- und Motorbooten*



*Bild rechts, Horst Fluhrer
Vorsitzender des RYC von 1991-2015*

WSA Rüdesheim

Neben dem Rüdesheimer Yacht-Club und der Wasserschutzpolizei ist das WSA (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt) Anlieger und Nutzer des Rüdesheimer Hafens. Die WSA-Stelle Rüdesheim gehört zum WSA Bingen. Die WS-Ämter Bingen, Köln und Duisburg-Rhein bilden seit 2020 das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt „Rhein“. Das „WSA Rhein“ ist für den ca. 370 km langen Abschnitt der Bundeswasserstraße Rhein zwischen Mainz (Rhein-km 493,5) und der deutsch-niederländischen Grenze (Rhein-km 865,515) (...) zuständig. Zur Bundeswasserstraße gehören der Fluss und - soweit sie im Eigentum des Bundes stehen - die Ufer, Betriebswege, Häfen und Betriebsanlagen. Das „WSA Rhein“ ist für den Betrieb, den Erhalt sowie den Aus- und Neubau der Bundeswasserstraße „Rhein“ innerhalb der angegebenen Rheinkilometer verantwortlich.



Eis aus dem Hafen für prickelnden Sekt - Eisproduktion

War das Eis auf dem Rhein für die Schifffahrt ein Hindernis und mit (Verdienst)Ausfällen verbunden, sehnten andere wiederum die anhaltende Kälte und die damit verbundene Eisbildung auf dem Rhein regelrecht herbei, die Eishändler. Schon lange war bekannt, dass Eis (Kälte), neben Salz und anderen Mitteln, ein wichtiger Faktor war, um Lebensmittel länger haltbar zu machen. Auch Bierbrauereien und Sektfabrikanten waren darauf angewiesen. In der Geisenheimer Straße unterhielt die Firma Henninger aus Frankfurt einen Eiskeller. Auch die Sektkellerei Ewald (später Schulz-Grünlack) hatte einen solchen, sehr tief in der Erde liegenden, Eiskeller.

Diese wurden im Winter mit Eis aus dem Hafen gefüllt, denn dieser wurde mindestens seit Beginn des 19. Jahrhunderts an Fischer aus Rüdesheim verpachtet, die im Winter dort Eis schlagen durften. Der Hafen war immer früher zugefroren als der Rhein, da es sich hier um ein mehr oder weniger stehendes Gewässer handelte, während die Fließgeschwindigkeit des Rheins ein Zufrieren oftmals lange hinauszögerte. Außerdem bot das Eis im Hafen eine gleichmäßigere Eisfläche, was zu einer besseren Lagerfähigkeit führte.



Winterruhe ...

Maulbeerbäume - Maulbeerallee

Man kann nicht über den Hafen berichten, ohne die dortigen Maulbeerbäume (die Maulbeerallee) nicht zu erwähnen. Auf den ersten Blick fallen sie nicht besonders auf, denn es gibt rund um den Hafen allgemein viel „Grün“. Doch wenn man hört, dass es Menschen geben soll, die explizit wegen dieser Bäume den Hafen besuchen, dann muss es mit diesen Bäumen schon etwas Besonderes auf sich haben. Dass der damalige Leiter der Wasserbauämter diese Bäume zur Befestigung des Dammes pflanzen lies und dass er ein Liebhaber der Maulbeere war, konnten wir schon in der Chronologie nachlesen. Auch,

dass ein weiterer Liebhaber diese Bäume fachgerecht und unentgeltlich geschnitten habe ... und sich die Behörde trotzdem aufregte ... nehmen wir erst einmal (evtl. mit etwas Unverständnis) zur Kenntnis. Laut einer Zusammenstellung zur Erfassung von Naturschutzdenkmälern, die Maulbeerallee am Hafen wurde 1936 unter Naturschutz gestellt, sollen es noch rund 200 Bäume sein, die am Hafen stehen. Schauen wir weiter in diese Unterlagen, dann finden wir: *„Dass die Stadt Rüdesheim schon 1849 auf Geheiß des Rheingauer Amtmanns Langsdorf weiße Maulbeerbäume übernehmen musste. Sie wurden im „Gemeindegarten“ eingepflanzt (im Originalschreiben – eingeschlagen), da man nicht wusste, wo man sie anpflanzen sollte“.* Bei der Vertiefung des schon bestehenden Winterhafens, 1850, seien die Bäume dann auf die Dammkronen gepflanzt worden. Sucht man bei Wikipedia nach Maulbeere, dann findet man u. A. folgendes: *„Die Gattung der Maulbeere war ursprünglich über die gemäßigten und subtropischen Regionen der Nordhalbkugel mit Ausnahme von Europa verbreitet. Maulbeeren wurden aber schon zu Zeiten der Römer in allen wärmeren Regionen Europas verbreitet, die sich klimatisch auch zum Weinanbau eignen“.*

Die drei in Europa bekanntesten Arten sind *Weißer Maulbeere* und *Schwarze Maulbeere*, beide aus Asien, sowie die *Rote Maulbeere* aus Nordamerika. Die grünen Blätter der Weißen Maulbeere dienen der Zucht des Seidenspinners und waren der Hauptgrund, Maulbeerbäume in Europa einzuführen. Ganze Landschaften wurden durch die Maulbeerbäume, die Seidenraupenzucht und die Seidenproduktion geprägt. Billige Seidenimporte aus Südostasien Anfang des 20. Jahrhunderts machten die europäische Seidenzucht und damit auch die europäischen Maulbeerbäume überflüssig.

Mittlerweile kümmert sich der Rüdesheimer Yacht-Club um den Erhalt der Bäume. Ein Blick auf die Homepage des RYC zeigt, dass in den Jahren 2021 und 2022 mehrere Pflanzaktionen durchgeführt wurden: *„Wieder mussten 2 alte Maulbeerbäume aus Verkehrssicherheitsgründen gefällt werden. Die Bäume, zwischen 1854 und 1860 gepflanzt, werden weniger. Seit 2013 bis 2022 sind bereits 10 alte Bäume eingegangen. Ursache ist wahrscheinlich ein Pilz „Hallimasch“, der die Wurzeln befällt und gegen den es keine Abwehr gibt. Auch das Alter der Bäume ist endlich und der Kopfschnitt, der seit 1870 fast jährlich durchgeführt wurde, tragen zu einer geringeren Lebenserwartung bei.“*

Seit 1986 kümmert sich der RYC um die Allee und pflanzt immer wieder Bäume nach, damit die schöne und einzigartige Allee in Deutschland weiter bestehen kann. Bisher hatte der RYC seit 1986 über 50 Maulbeerbäume nachgepflanzt. Alle wurden von Mitgliedern und Prominenten gespendet. (Foto: RYC)





Quellen:

*Sammlung, Schifffahrt/Hafen
Stadtarchiv Rüdesheim am Rhein*

Homepage - RYC

„Maulbeer“ - Wikipedia

Lach Aue - KuLADig

Fotos:

Winterhafen Rüdesheim, STA Rüd.

Seite, 8 + 11 RYC

Seite, 9, + 13 STA Rüd.

Seite, 12 Franz Stoll

Seite, 10 ?



*Es gibt Menschen, die sind wie ein sicherer Hafen,
Du kannst dort immer vor Anker gehen ...*

