

Jochen Frickel

Die Kraft des Stromes

Historischer Heimatkrimi

Leseprobe Seite 11–23.

Titelbild: Fr. Ernst (Schiffsmühle); Reischl (Hintergrund)
Illustrationen (S. 18, 40, 99, 130, 145, 270): Horst Seil, Ginsheim
Umschlaggestaltung, Satz und Layout: Roland Reischl
Druck: TZ-Verlag-Print-GmbH, 64380 Roßdorf
Erstmalig erschienen im Autorenverlag Mainspitze 2015
Überarbeitete Neuauflage 2016: Roland Reischl Verlag,
Herthastr. 56, 50969 Köln, www.rr-verlag.de
© Jochen Frickel. Alle Rechte vorbehalten.
ISBN 978-3-943580-16-7

Donnerstag, 29. September 2011

Von weitem sah es aus, als sei eine ziemlich große Scheune versehentlich in den Rhein gerutscht, die nun gemächlich flussabwärts trieb.

Es war ein goldener Spätsommertag. Die sanfte und freundliche Septembersonne hatte Scharen von Spaziergängern, Radlern und Kurzurlaubern an die Ufer des viel besungenen und gnadenlos verschunkelten Stromes gelockt. Sie alle wunderten sich und rätselten, was da wohl an ihnen vorbeischwamm. Keiner von ihnen hatte jemals etwas Vergleichbares gesehen.

Die Scheune hatte ein Walmdach aus Blech und Wände aus rötlichem Holz mit relativ kleinen Fenstern. An den beiden Längsseiten – das war allerdings ungewöhnlich für eine Scheune – drehten sich zwei gewaltige Schaufelräder wie bei einem historischen Raddampfer. Das Ganze war auf einem schwarzen, eisernen Schiffsrumpf älterer Bauart montiert.

Schiffsführer Luuk Kamies aus Nijmegen, der im Ruderhaus des Tankers *Prinses Margriet* nach Basel unterwegs war, griff verdutzt zu seinem Fernglas. In der letzten Zeit waren ihm auf seinen Touren schon einige schwimmende Kuriositäten begegnet: Ein Floß mit Bierzelt und Blasmusik, ein veritabler Ponyhof auf einem umgebauten maroden Frachtkahn, eine römische Galeere mit vierzig schwitzenden Ruderern. Schräge Ideen von irgendwelchen Event-Agenturen, um den Leuten das Geld aus der Tasche zu ziehen. In so einem düsteren Holzbau ohne richtiges Sonnendeck würde er jedenfalls nicht so gerne auf Fahrt gehen.

Luuk Kamies saß nur noch selten am Steuer eines Tankschiffes. Als Miteigentümer und Seniorchef der *Reederij Kamies*, die immerhin achtzehn Frachtschiffe auf den europäischen Binnengewässern schwimmen ließ, sollte er eigentlich von seinem Büro in Nijmegen aus Kun-

den hofieren, Aufträge akquirieren und Tonnagen disponieren. Aber wenn mal ein Schiffsführer ausfiel, sprang er gerne ein und verabschiedete sich für eine Woche oder zwei von seiner Familie. Er liebte diese Abwechslung. Die Kamies waren Flussschiffer seit Generationen – ein Urahn hatte angeblich schon zu Zeiten der Dampfschiffe den Rhein befahren.

Erst als er fast auf gleicher Höhe mit dem rätselhaften Objekt war, bemerkte Kamies das schwere Schubboot am Heck. Das Ding fuhr offensichtlich nicht mit eigener Kraft, sondern wurde von einem 1.000 PS starken Dieselboot vorwärts getrieben. „Rupertus – Trechtingshausen“, las er an der Bordwand.

Er griff zum Mikrofon seines Funkgeräts und wählte den UKW-Kanal 10. Rheinschiffer kennen einander.

„Hallo Friedel – sag mal, was schiebst du denn da durch die Gegend?“

„Ahoi Luuk – gell, da staunst du?“, kam es zurück. „Das ist eine nachgebaute historische Schiffsmühle – erst gestern bei der Braun-Werft in Speyer vom Stapel gelaufen, ob du es glaubst oder nicht. Die kommt jetzt nach Ginsheim, Rheinkilometer 493¹.“

„Eine Schiffsmühle? Nie von gehört. Bei uns in Holland gibt es nur Windmühlen.“

„Ja, ihr Käsköpp’ wart schon immer große Windbeutel.“ Bei seinen Scherzen wahrte Friedel Loh nicht immer die *political correctness*. „Aber früher, so vor 150 Jahren, gab es anscheinend Dutzende von diesen schwimmenden Getreidemühlen auf dem Rhein – und auf anderen Flüssen auch. Jedenfalls hat mir das mein Auftraggeber erzählt, der es sich in den Kopf gesetzt hat, dass man so ein Teil unbedingt mal nachbauen sollte – weiß der

¹ Die Rhein-Kilometrierung erfolgt seit 1939 ab Konstanz flussabwärts. Früher wurde ab Basel gezählt; Ginsheim lag damals bei Stromkilometer 325. Zur besseren Orientierung des Lesers wurde hier durchgängig die moderne Kilometrierung verwendet.

Deiweil, warum. Jetzt ist es fertig, und ich setze es ihm vor die Haustür.“

„Bei uns sagt man dazu: *ieder zijn eigen ding*.“

„Ja, ja – jedem Tierchen sein Pläsierchen. Na dann, gute Fahrt und Schiff ahoi!“

„Schiff ahoi, Friedel!“

An Bord des wunderlichen Fahrzeuges befand sich eine Handvoll Passagiere, die sich einen Logenplatz bei dieser historischen Fahrt redlich verdient hatten: einige Herren im Rentenalter, die sich schon seit Jahren mit der Idee der Rekonstruktion einer Schiffsmühle beschäftigten. Die tüchtigen Zimmerleute, die die „Scheune“ in kürzester Zeit auf dem Schiffsrumpf aufgeschlagen hatten. Und natürlich Harald Jacobi, der geistige Vater und Initiator des Projekts. Als am Rheinufer eine große weiße Tafel mit der Nummer 490 auftauchte, entfernte er sich mit einer undeutlich gemurmelten Entschuldigung von der kleinen Gruppe und ging ein paar Schritte nach vorne bis zur Bugspitze. Dort stand er nun, einsam und unbeweglich wie eine Galionsfigur, und schaute aufs Wasser. In diesem Moment, wo die Reise zu Ende ging, wollte er allein sein mit seinen Gedanken und Gefühlen. Außerdem wollte er nicht, dass seine Begleiter die Tränen in seinen Augen bemerkten. Das wäre ihm schon sehr peinlich gewesen.

Noch drei Kilometer, und wir sind am Ziel, ging ihm durch den Kopf. Er fühlte sich müde, ausgelaugt und überglücklich. In den letzten Wochen hatte er kaum geschlafen, weil er nur noch für diesen einen Tag gearbeitet und ihm entgegengefiebert hatte. Der Tag, an dem sein Lebenstraum in Erfüllung gehen würde. Der Tag, von dem an es am Rheinufer bei seinem Heimatort endlich wieder eine Schiffsmühle geben würde.

Noch vor einem Jahr hatten ihn viele für verrückt erklärt. Er selbst war sich keineswegs sicher, ob das Projekt erfolgreich zu Ende geführt werden konnte. Schließlich

hatte seit mehr als hundert Jahren auf der ganzen Welt niemand mehr den Versuch unternommen, eine funktionsfähige Schiffsmühle zu bauen.

Wie in einem Zeitrafferfilm liefen die letzten Jahre vor ihm ab, während er hinaus aufs Wasser starrte. Am Anfang stand die mühsame Spurensuche zur längst vergangenen Geschichte der schwimmenden Mühlen in seiner Heimat. Dann der Versuch, trotz dürftiger Faktenlage die Technik und Arbeitsweise der letzten produktiven Rheinschiffsmühle zu verstehen. Die Entwicklung von Plänen und technischen Zeichnungen für einen möglichst originalgetreuen Neubau.² Die vielen bürokratischen Prozeduren bei den unterschiedlichsten Behörden, um alle erforderlichen Genehmigungen einzuholen. Das Klinkenputzen bei den Sponsoren, um die Finanzierung sicherzustellen.

Vor einem halben Jahr war mit der Kiellegung auf der Werft in Speyer endlich der Startschuss gefallen. Und nach nur sechs Monaten – auf den Tag genau wie geplant – waren sie unterwegs zum Liegeplatz. Eine Punktlandung. Unglaublich.

Je näher sie ihrem Ziel kamen, desto größer wurde das Geleit von Ausflugsschiffen, Segeljollen, Motor- und Paddelbooten, die sich ihnen anschlossen. Alle wollten dabei sein bei der Jungfernfahrt der wiedererstandenen Rheinmühle. Ihre erste Fahrt sollte allerdings gleichzeitig ihre letzte sein. Denn von nun an würde sie wie ihre Vorgängerinnen an einem festen Platz ankern und sich nicht mehr von der Stelle bewegen. Aber ihre Wasserräder würden sich weiterdrehen und die Kraft liefern zum Antrieb der vielen alten Maschinen und Geräte, die man schon vor Jahren in stillgelegten Mühlen abgebaut hatte, und die jetzt, in verschiedenen privaten Garagen zwischengelagert, auf ihre Wiederbelebung warteten.

² Hierzu ausführlich: Jack 2014 (siehe Quellennachweis auf Seite 300).

Harald Jacobi schloss die Augen. Er lauschte dem gleichmäßigen Stampfen des Dieselmotors und dem zischenden Geräusch aufspritzender Gischt beim Eintauchen der sich munter drehenden Schaufelräder in die Fluten des Rheins. Von ferne drangen Wortfetzen seiner Gefährten an sein Ohr – oder waren das die Geisterstimmen des Müllermeisters und seines Mühlburschen, die sich drinnen am Mahlgang zu schaffen machten?

Er schreckte aus seinen Träumen auf. Das Geräusch des Diesels hatte sich verändert. Friedel Loh hatte auf „volle Kraft zurück“ geschaltet, um das letzte und schwierigste Manöver der Fahrt einzuleiten: das zentimetergenaue Einparken der Schiffsmühle vor den beiden massiven Stahlröhren, im Fachjargon Dalben genannt, die schon vor einigen Wochen sechs Meter tief in den Flussgrund gerammt worden waren, um dem Mühlenschiff sicheren Halt zu bieten. Der Schubverband stand jetzt quer zum Fahrwasser. Die beiden Schaufelräder waren zum Stillstand gekommen; die Geräusche spritzenden Wassers waren verstummt. Für einen Moment erschien ihm das mächtige Gebilde leblos und fremdartig wie ein gestrandeter Wal.

Keine Angst, sagte sich Jacobi. Sobald das Schiff mit dem Bug gegen die Strömung an den Dalben festgemacht hat, werden die Wasserräder wieder Fahrt aufnehmen. Noch ein paar Monate Arbeit waren wohl nötig, um Walzenstühle, Siebvorrichtungen und andere Gerätschaften einzubauen und nach und nach ans Laufen zu bringen.³

Aber von nun an hatten sie Zeit. Seine Freunde und Helfer, die er in den letzten Jahren für das Projekt begeistern konnte, brannten schon darauf, ihre Improvisationskünste bei der Montage altertümlicher Technik unter Beweis zu stellen.

Jetzt erst bemerkte Jacobi, dass sich am Ufer offenbar einige hundert Menschen eingefunden hatten, um dem

³ Zweck und Funktionsweise der verschiedenen Mühlengeräte werden in der einschlägigen Literatur beschrieben; vgl. Oppermann 2012, Hagen 2009.

Schauspiel des Andockens beizuwohnen. Sie winkten herüber und riefen ihm etwas zu, was auf die Entfernung nicht zu verstehen war. Doch Harald Jacobi begriff: Diese Menschen waren gekommen, weil er ihnen ein Stück Heimat, ein Stück ihrer Geschichte zurückgegeben hatte. In vielen Ginsheimer Familien war die Erinnerung an die große Zeit der Schiffsmühlen immer noch lebendig. Die ältesten unter denen, die ihm jetzt zuwinkten, hatten wohl die letzte Rheinschiffsmühle noch mit eigenen Augen gesehen. Die nachfolgenden Generationen kannten diese Zeit lediglich aus den Erzählungen ihrer Vorfahren. Aber in vielen Wohnzimmern des kleinen Ortes hingen auch heute noch vergilbte Fotos oder verstaubte Ölgemälde von ehemaligen Schiffsmühlen.

Schon bald würde er diesen Menschen hier in der neuen Schiffsmühle anschaulich zeigen können, wie hart und beschwerlich damals das Leben und Arbeiten war, und wie einfallsreich und geschickt die Müller mit allen Schwierigkeiten fertig wurden. Ja, er würde die alten Zeiten wieder lebendig werden lassen. Er sah es ganz deutlich vor sich ...

Ein ohrenbetäubender, sekundenlanges Ton des Signalhorns brachte ihn in die Gegenwart zurück. Die Schiffsmühle war endgültig angekommen.

Dienstag, 30. August 1898

„Und weiter geht’s – eins, zwei, eins, zwei ...“ Müllermeister Karl Volz und sein Lehrling Walter standen an Deck ihrer Schiffsmühle und bedienten die Bilgepumpe. Über einen zuckenden Schlauch gelangte das Wasser in einem pulsierenden Strahl zurück in den Rhein.

Georg Stahl, ebenfalls Müllermeister und Miteigentümer der Mühle, kam aus dem Bauch des Schiffes nach oben. „Ihr habt’s gleich geschafft – nur noch eine Handbreit Wasser in der Bilge. Dann geht’s wieder an die Arbeit.“

„Ja freilich – bis der nächste Dampfer kommt und uns wieder eine Ladung verpasst!“, entgegnete sein Kompagnon sichtlich genervt.

„Du weißt ja, Karl, es sind nicht nur die Wellen der Dampfer. Der Spalt in der Bordwand ist größer geworden. Da sickert dauernd Wasser rein. Wir müssen das unbedingt abdichten.“

„Das kriegen wir schon irgendwie hin, Schorsch.“

Georg zweifelte nicht daran. Bisher war seinem Partner immer etwas eingefallen. Für jedes noch so komplizierte Problem schien er eine Lösung zu haben, und jedes Mal bekam er es „irgendwie hin“. Aber die Mühle war bereits mehr als dreißig Jahre alt und bei einem Holzschiff ist dann irgendwann mal Schluss – das war den beiden klar. Langsam mussten sie an eine Neuanschaffung denken. Das ständige Ausschöpfen des Schiffes zerterte an ihren Nerven. Es kostete Zeit. Es kostete Kraft. Es war eine unwürdige Tätigkeit für einen Müller – und trotzdem überlebensnotwendig.

Die Schiffsmühle direkt neben ihnen, die Peter Guthmann und Johannes Ittner gehörte und durch einen kleinen Steg mit ihrem Schiff verbunden war, hatte es etwas besser. Sie lag zur Landseite hin und war dadurch vor den Wellen ein wenig geschützt. Beide Mühlen ankerten auf der Höhe eines flachen Steinwalls, der vom Ufer aus in den Fluss hineinragte.

Die flachen Steinwälle am Rheinufer, Bühnen oder Krippen genannt, waren vor einigen Jahrzehnten angelegt worden, als

man den Rhein begradigte, um bessere Bedingungen für den wachsenden Schiffsverkehr zu schaffen. Durch den kleinen Umweg wurden die Wassermassen an der Krippenspitze beschleunigt. Auf diese Weise nutzte man die Kraft des Stromes, um die Fahrrinne zu vertiefen. Der Rhein grub sich sozusagen sein eigenes Bett.



Wegen der stärkeren Strömung an den Krippen waren diese Stellen natürlich auch als Liegeplätze für Schiffsmühlen heiß begehrt. Leider war dadurch der Konflikt zwischen Müllern und Schiffen – im wahrsten Sinne des Wortes – unausweichlich. Denn die Mühlen, von denen bis zu sechs nebeneinander aufgereiht waren, ragten weit ins Fahrwasser und zwangen die vorbeifahrenden Dampfschiffe zu schwierigen Ausweichmanövern. Umgekehrt waren die Schiffsmühlen den hohen Wellen, die die Schaufelraddampfer verursachten, schutzlos ausgesetzt. Immer wieder schlugen die Brecher über die zu niedrigen Bordwände und brachten, wenn man nicht schnell genug abpumpte, die Mühlen in Schiefelage. Und mehr als eine war in den letzten Jahren nach der Vorbeifahrt eines Dampfers kläglich untergegangen.

Vor zwanzig Jahren arbeiteten vor den Rheinauen bei Ginsheim noch siebzehn Schiffsmühlen, verteilt auf sechs Krippen.

Inzwischen waren gerade mal fünf übrig geblieben. Einen Teil der früheren Mühlen hatte man auf die andere Rheinseite nach Nackenheim verlegt, wo sie die Schifffahrt nicht behindern konnten.

Etliche Mühlenbesitzer hatten aus unterschiedlichen Gründen aufgegeben: Die Mühle von Christoph Krug war im Winter 1879/80 durch Eisgang regelrecht zerquetscht worden. Zwei weitere rissen sich drei Jahre später bei Hochwasser aus ihrer Verankerung und wurden kilometerweit abgetrieben, bis sie an irgendeinem Brückenpfeiler zerschellten. Und so manche Müllerfamilie war finanziell am Ende, weil sie der wachsenden Konkurrenz durch die neuartigen Dampfmühlen, die von der Wasserkraft unabhängig waren, nicht standhalten konnte.

Es war keine Frage: Die große Zeit der Schiffsmühlen auf dem Rhein neigte sich dem Ende entgegen. Neue Konzessionen wurden ohnehin seit längerem nicht mehr erteilt. Es war absehbar, dass bald die letzte Rheinschiffsmühle ihren Betrieb einstellen musste.

Der Raddampfschlepper *Concordia* der holländischen Reederei NSR machte gute Fahrt. Kapitän Frans Kamies ließ sich im offenen Steuerstand, der nur durch ein Sonnensegel geschützt war, den Wind um die Nase wehen und genoss den Tag. Endlich mal eine Tour, bei der er nicht ständig nach hinten schauen musste, um die Schleppkähne im Auge zu behalten. Die *Concordia* war auf Leerfahrt talwärts.

Gestern hatten sie fünf Salzkähne nach Ludwigshafen zur Chemiefabrik gebracht. Dort wartete ein Telegramm auf ihn, mit einer neuen Order der *Nederlandschen Stoomboot Reederij*, seinem Arbeitgeber. Sie sollten so schnell wie möglich leer nach Köln fahren, um drei Kähne für Rotterdam zu übernehmen.

Ganz ohne Lastschiffe im Schlepptau war die Strecke leicht in zwei Tagen zu schaffen. Die *Concordia* war zeitig in Ludwigshafen gestartet. Kamies hoffte, vor Sonnenuntergang in Koblenz zu sein. Schon zeigten sich auf einem Hügel voraus die Türme der Oppenheimer Katharinenkirche.

Er freute sich auf den Abschnitt, der jetzt vor ihm lag. Hinter Nierstein folgte der Fluss einem leichten Bogen, und von links schoben sich die steilen Weinberge bis fast ans Ufer heran. Unterbrochen wurden sie nur von kleinen Taleinschnitten und schroffen Felsen aus rötlichem Gestein. Ganz anders die Landschaft auf der rechten Seite: flaches Land, so weit das Auge reichte. Das Ufer war gesäumt mit ausgedehnten Auwäldern, und verschiedene größere und kleinere Inseln trennten den breiten Strom von den stillen Altrheinarmen, die nach der Rheinbegradigung zurückgeblieben waren. Sie bildeten den Lebensraum zahlreicher Wasservögel und die Erwerbsgrundlage vieler Fischer.

Kamies liebte sein Schiff. Seine Kollegen lächelten mitunter über die altmodische Form des Schiffsrumpfes, die noch an die Zeit der Segler erinnerte. Doch der Eindruck täuschte. Die *Concordia* war vor einigen Jahren zur Ertüchtigung auf eine Werft in Rosslau an der Elbe geschickt worden. Alle Antriebskomponenten wurden ausgetauscht. Unter anderem wurden neuartige bewegliche Radschaukeln eingebaut, die beim Durchgang durchs Wasser weitgehend in der Senkrechten blieben. Danach war sie zweifellos eines der modernsten Schiffe auf dem Rhein.⁴

Der Kapitän war mit seinem Dampfer so vertraut, dass ihn das kleinste ungewohnte Geräusch, die winzigste Unregelmäßigkeit im runden Lauf der Maschine sofort irritierten. Er spürte jetzt ein leichtes Vibrieren in den Fußsohlen und runzelte die Stirn.

„Cornelis, übernimm mal“, rief er seinem Ersten Steuermann zu. „Ich glaube, mit der Maschine ist etwas nicht in Ordnung.“ Cornelis Dongen kam auch sofort auf die Brücke und stellte sich an das Haspel, das große waagrecht liegende Steuerrad.

Der Kapitän stieg hinunter und inspizierte die massive Antriebswelle, welche die Kraft der Dampfmaschine auf die

⁴ Vorbild für die DS *Concordia* ist der Dampfer „*Mathias Stinnes 3*“ (vgl. Oehmig 1980). Ein solches Schiff fuhr mit 15 Mann Besatzung. Diese wurde hier der Übersichtlichkeit halber auf fünf Mann reduziert.

Schaufelräder brachte. Steuerbordseitig glaubte er ein leichtes Flattern der Welle zu beobachten.

Er kletterte wieder an Deck und ging zu dem Radkasten an der Steuerbordseite. Der Geruch von verbranntem Öl stieg ihm in die Nase. Ein feines Qualmwölkchen verwehte am äußeren Lager der Antriebswelle.

„Halbe Kraft voraus, Cornelis“, rief er dem Steuermann zu. „Und immer schön am Rand der Fahrinne bleiben.“

Kamies instruierte den Heizer und die beiden Matrosen, an Deck zu kommen und sich auf ein Ankermanöver vorzubereiten. Dann stieg er wieder auf die Brücke.

„Das Außenlager ist heiß gelaufen“, erklärte er seinem Steuermann. „Wenn uns das um die Ohren fliegt, sind wir manövrierunfähig. Wir müssen schnellstens einen Ankerplatz finden.“

Dongen schien besorgt. „Querab kommen jetzt ein paar Schiffsmühlen“, erwiderte er. „Dort können wir auf keinen Fall ankern. Wir suchen uns unterhalb ein Plätzchen, wo wir ...“

Ein kurzes, scharfes „Pling“ unterbrach ihn; unmittelbar darauf setzte ein ohrenbetäubendes Quietschen ein.

„Maschine sofort stopp“, brüllte Frans. Cornelis hatte schon die Hand am Fahrschieber und zog ihn in die Mittelstellung. Zischend entwichen weiße Wolken von heißem Dampf durch die Überdruckventile an den Schornsteinen. Das Quietschen wurde schwächer und hörte auf, als die Schaufelräder zum Stillstand kamen.

„*Verdomme!*“, fluchte der Kapitän. „Die Lagerschale ist gebrochen.“ Inzwischen trieben sie bereits in geringem Abstand an der ersten Schiffsmühle vorbei. Zwei Männer waren an Deck gekommen und schauten voller Entsetzen zu ihnen herüber.

Der Steuermann betätigte die Dampfpeife: hüüt-hüüt-hüüt-hüüt. Vier kurze Töne – das Signal eines manövrierunfähigen Fahrzeuges.

Langsam begann das Heck des Dampfers zur Flussmitte hin abzudriften, was Kamies mit wachsender Unruhe registrierte.

„Cornelis, schnell, leg dich ins Haspel!“ Zu zweit zerrten sie am Steuer, doch das antriebslose Schiff war widerspenstig wie

ein störrischer Esel. Nur wenige Meter trennten sie von den beiden mittleren Schiffsmühlen, an denen sie jetzt vorbeitrieben. Wenn sie ihren Kurs nicht ändern konnten, würden sie an der nächsten Krippe auflaufen oder die dort liegenden Schiffsmühlen rammen. Jetzt kam es auf jede Sekunde an.

**Weiter im Text ...
... geht's im Buch.**

Für 12,80 Euro im Handel
sowie frei Haus beim Verlag*
und direkt auf der Schiffsmühle erhältlich:



***Schauen Sie
ma(h)l R(h)ein ...***

Über mehrere Jahrhunderte hinweg arbeiteten Schiffsmühlen im Rheinstrom vor Ginsheim. Bis zu 21 dieser

schwimmenden Kleinbetriebe zur Getreideverarbeitung waren hier gleichzeitig verankert, bevor sie der aufkommenden Industrialisierung und dem wachsenden Schiffsverkehr weichen mussten.

Heute bietet die authentische Rekonstruktion der letzten produktiven Rheinschiffsmühle interessante und spannende Einblicke in die Technik und die Arbeitsbedingungen vergangener Zeiten.

**Der Verein Historische Rheinschiffsmühle Ginsheim e.V.
freut sich auf Ihren Besuch!**

Öffnungszeiten, Anfahrt und weitere Informationen
finden Sie unter www.schiffsmuehle-ginsheim.de

* Roland Reischl Verlag, Herthastr. 56, 50969 Köln
Tel./Fax: 0221 368 55 40, Internet: www.rr-verlag.de
Versandkostenfreie Lieferung innerhalb Deutschlands

Sommer 1898. Ein holländischer Raddampfer bleibt unweit von Mainz mit Maschinenschaden liegen – direkt vor den Ginsheimer Schiffsmühlen. Bis zur Reparatur muss die Mannschaft in dem beschaulichen Altrheinort ausharren. Sie ist keineswegs willkommen: Zwischen Rheinschiffern und Müllern schwelt seit langem eine latente Feindschaft. Kaum sind die Fremden da, überschlagen sich die Ereignisse.

Frickel führt zurück ins ausgehende 19. Jahrhundert und bringt tiefe Einblicke in das private und öffentliche Leben der damaligen Zeit ... Ein spannender und lesenswerter Roman, der weit ab ist vom heimatverklärenden Genre.

Allgemeine Zeitung, Mainz



Roland Reischl
RR Verlag
12,80 Euro

ISBN 978-3-943580-16-7

