

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Fastenrath, Hanna

Fähren auf dem Rhein

Beiträge zur Rheinkunde

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/110612>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Fastenrath, Hanna (2004): Fähren auf dem Rhein. In: Beiträge zur Rheinkunde 55/56. Koblenz: Rhein-Museum Koblenz e.V.. S. 83-90.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.

Verwertungsrechte: Alle Rechte vorbehalten

Fastenrath, Hanna
Fähren auf dem Rhein

Fähren auf dem Rhein

von Hanna Fastenrath

Wenn damals Jäger dem weiterziehenden Wild folgten und Heerscharen auszogen, um ihren Machtbereich zu vergrößern, stießen sie immer wieder auf Flussläufe oder Überschwemmungsgebiete, die sie zu Fuß nicht überqueren konnten. Es musste eine Möglichkeit zur Passage geschaffen werden. Ideen waren gefragt.

Erste Boote entstanden

Man nimmt an, dass in der Steinzeit in bestimmten Teilen Europas so genannte Fellboote gebaut wurden. Ein aufwändiges Stützgerüst war die Voraussetzung für die Befestigung der Felle als Außenhaut. (Vielleicht mit den „Klepper“-Faltbooten zu vergleichen!)

Durch Klimawechsel entstand dann in folgenden Jahrtausenden in unseren Breiten die heutige Vegetationsform – Waldland. Dies machten sich die damals lebenden Jäger und Sammler zunutze. Sie fertigten Einbäume mit einfachsten Werkzeugen. Einzelne Baumstämme wurden zu Flößen zusammengebunden.

Natürlich änderten sich die Bootsformen je nach Region im Laufe der Zeit. So wurden z. B. mehrere Einbäume als Unterbau verwendet und mit darüber liegenden Bohlen direkt verbunden. Das steigerte die Tragfähigkeit des Floßes. Ganze Fuhr-

Gruss von ZÉLL a. d. Mosel

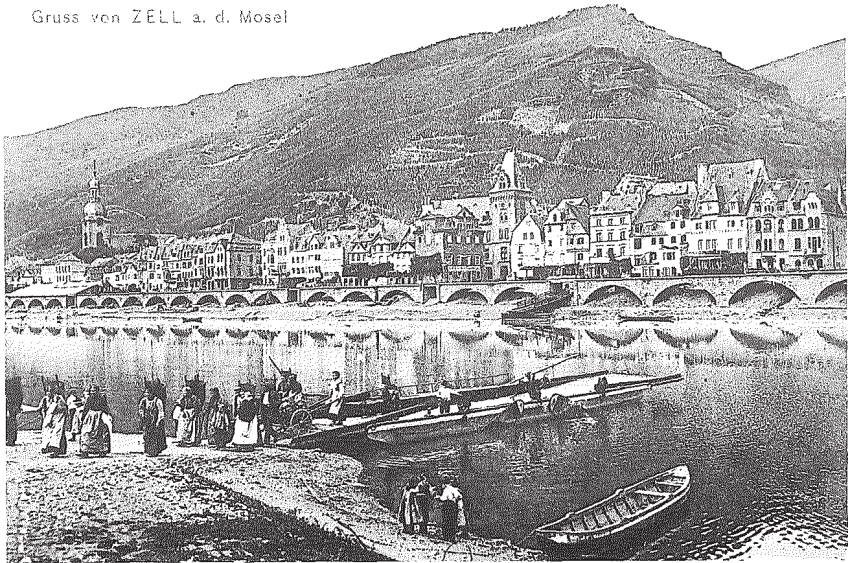


Abb. 1: Mit Rudernachen und Schalke fahren die Fährleute zwischen Zell und Kairmt über die Mosel, um 1910.

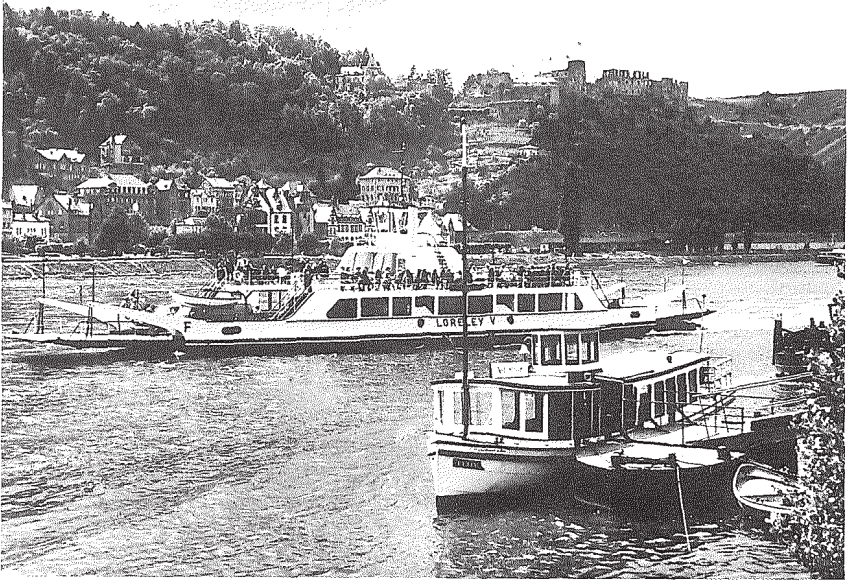


Abb. 2: Personenfähre „Felix“ im Vordergrund, dahinter die Wagenfähre „Loreley V“ verbinden St. Goarshausen und St. Goar, um 1960.

werke konnten nun damit übersetzt werden. Auf dieser Grundlage entstanden wohl auch die ersten Fähren. Frühe Fährstellen waren mit einem Einbaum zum Transport von Personen und einem Floß für Fahrzeuge und Großvieh ausgestattet. Diese Fuhrparkkombination, in moderner Form, hat sich bis ins 20. Jahrhundert bewährt.

Die Doppelrumpffähre entstand

Es gab, unter anderen, den gallischen Fährtyp. Hierbei dienten zwei Einbäume (später Plankenboote) als Schwimmkörper. Darauf wurde eine Plattform gezimmert. Über eine galgenartige Konstruktion führten Seilverspannungen zum Aufbau und zu den Enden der Boote, um dem Ganzen Halt zu geben. Deshalb kann man hier nicht mehr von einem Floß im eigentlichen Sinne sprechen. Diesen Fährtyp gab es vermutlich bereits vor Christus am Rhein und in Teilen Frankreichs unter der Bezeichnung „pons“ (lat. = Brücke), im deutschsprachigen Raum „Ponte“ genannt. Im späten 19. Jahrhundert wurden diese Holzfähren überwiegend durch Stahlponten ersetzt.

Die Fährleute ruderten oder stakten die Fähre, teilweise setzten sie Segel zur Unterstützung ein. Das war ein mühseliges Unterfangen, besonders bei starker Strömung. Dann konnte es vorkommen, dass die Ponte abdriftete und mühsam vom Ufer aus flussaufwärts zur Anlegestelle gezogen werden musste. Für diese Arbeit wurden auch Pferde verwendet.

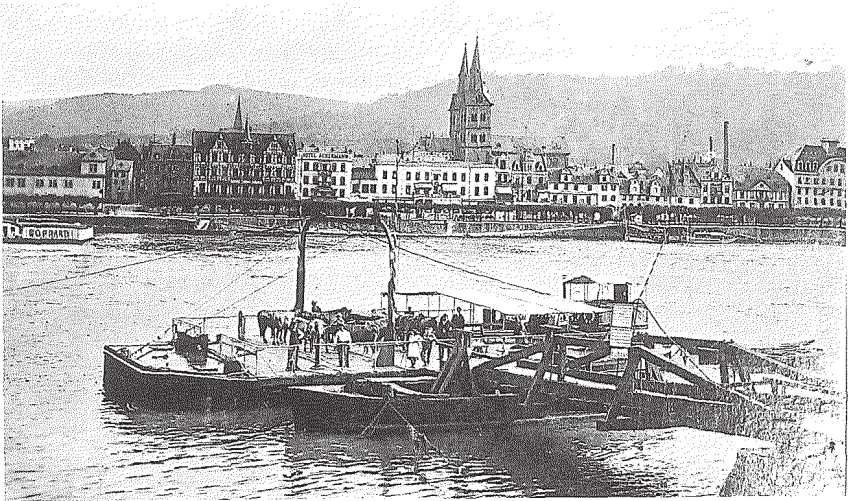


Abb. 3: Katamaranfähre, eine sog. „fliegende Brücke“, am rechtsrheinischen Anleger bei Filsen, im Hintergrund Boppard, Karte datiert 26. 2. 1905.

Fortschritt durch die „fliegende Brücke“

Die Erfindung der Gierseilfähre brachte eine bedeutende Veränderung. Ein Seil, das entweder flussmittig am Grund oder an einem quer zum Fluss gespannten Seil befestigt war, hielt die Fähre auf ihrem Kurs und verhinderte jetzt das Abtreiben. Eine entsprechende Stellung des Ruders leitete eine Schrägstellung des Schiffes in der Strömung ein (Gierstellung) und die Fähre wurde durch den Anströmdruck des Wassers auf die gewünschte Uferseite gedrückt. Deshalb werden diese Fähren auch Gierfähren genannt. Eines der ersten Schiffe dieser Art, 1669 in Mannheim eingesetzt, war eine Sensation. Die Fahrgäste und Schaulustige staunten nicht schlecht über die für damalige Zeit schnelle Überfahrt und auch das ungeheure Fassungsvermögen der Fähre.

So gibt es aus jener der Zeit ein Lied, das vom Leierkastenmann auf Jahrmärkten vorgetragen wurde. Es folgt ein Auszug:

„Die fliegende Brücke 1669“

„Mannheim hat, die Stadt am Rheine,
eine Brücke, welche fliegt
auf dem Strom, wenn nicht gerade
sie am Ufer stille liegt“

„Hört, vernehmet die Geschichte,
dass wohl viermalhundert Mann
diese stolze schöne Brücke
ohne Zweifel tragen kann.“

Kostet einen Doppelpfennig
Euch die ganze Überfahrt,
doch zwei Kreuzer zahlt ein Reiter,
weil er großen Umweg spart.“

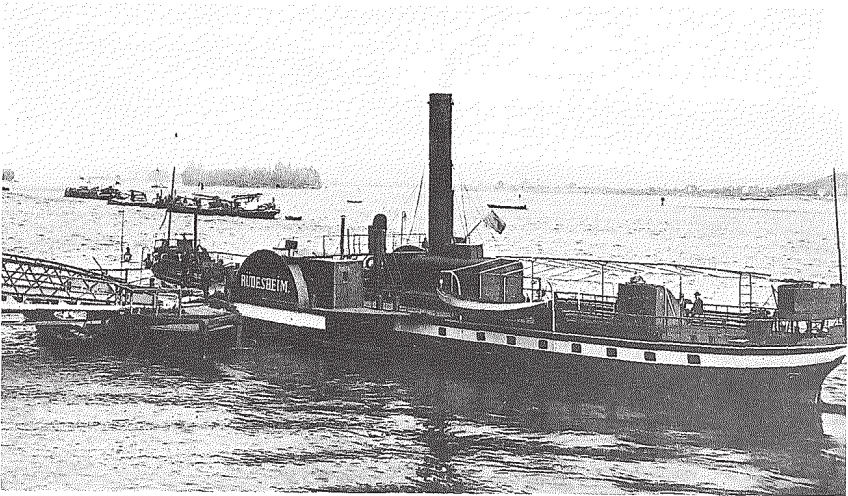


Abb. 4: Dampffähre mit Seitenradantrieb, verkehrte bis ca. 1905 zwischen Rüdesheim, Bingen und Bingerbrück.

Einzug von Dampf und Diesel

Während Dampflokomotive und Schaufelraddampfer das Rheinland eroberten, hielt etwa ab 1850 die Dampfmaschine auch in der Fährschiffahrt Einzug. So verkehrte z. B. die mit Schaufelradantrieb ausgestattete Fähre „Bingerbrück“ (Baujahr 1862) zwischen den Orten Bingerbrück, Bingen und Rüdesheim. Als eine der

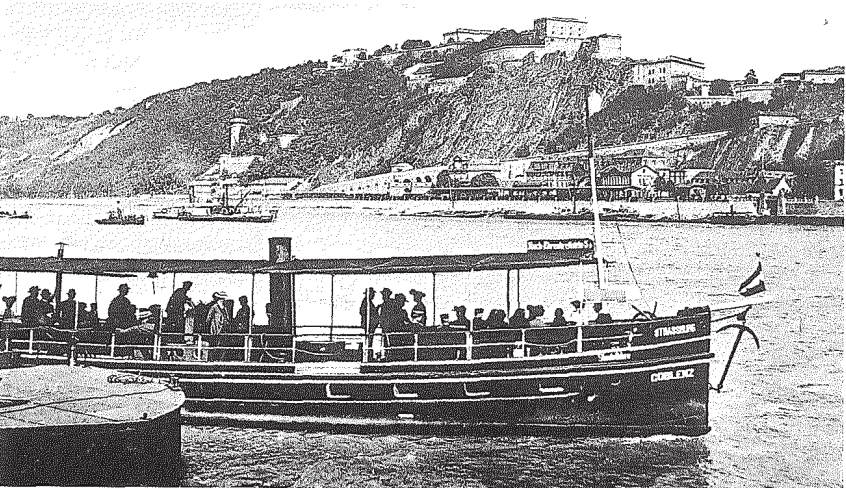


Abb. 5: Schraubendampfer „Strassburg“ setzte zwischen Koblenz und Ehrenbreitstein über, Karte datiert 16. 5. 1907.

ersten Dampffähren mit Schraubenantrieb auf dem Rhein war die „Loreley I“, 1868 auf einer holländischen Werft erbaut, bis 1888 zwischen St. Goar und St. Goarshausen im Einsatz. Während die Dampfmaschine die Fähre zuverlässig zum anderen Ufer brachte, schwitzte der Heizer bei seiner schweren Arbeit. Die Bedienung des Kessels setzte viel Feingefühl und Sachverstand voraus. So kam es z. B. auf der Dampffähre Oberlahnstein in den Anfängen des Ersten Weltkrieges zu einem Totalverlust des Kessels durch unsachgemäße Bedienung. Der langjährige Maschinist war zur Front einberufen und der junge Neuling hatte keine Erfahrung im Umgang mit Dampfmaschinen.

Nur mit geringem zeitlichen Abstand folgten ab 1890 die ersten Personenboote mit Verbrennungsmotor. 1902 waren zwischen Mainz und Emmerich 14 Motorbootfähren im Einsatz. Trotzdem verkehrten auch Gierseilfähren bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts an vielen Fährübergängen, da mit ihnen Fahrzeuge übergesetzt werden konnten. Aufgrund der wachsenden Zahl an Frachtschiffen und Schleppzügen auf dem Rhein mussten die Gierseilfähren oft lange warten bis sie hinüberfahren konnten, da die Längsschiffahrt Vorfahrt hat. An manchen Orten entschloss man sich deshalb zu einer neuen Motorfähre. Oder es führte zu einem Umbau der vorhandenen Fähre. So wurde 1955 die „fliegende Brücke“ in Boppart, 1892 als eiserne Katamaranfähre gebaut, motorisiert. An die Moselfähre Güls-Moselweiß wurde z. B. in den 60er Jahren stromabwärts ein Steuerhäuschen „drangesetzt“ und ein Motor eingebaut. Das Gierseil hatte damit ausgedient.

Brücken verdrängen die Fähren

Außer den Brücken zur Römerzeit sowie der „Mittleren Brücke“ in Basel (gebaut 1225) und den verschiedenen Brücken bei Straßburg, gab es rheinabwärts über

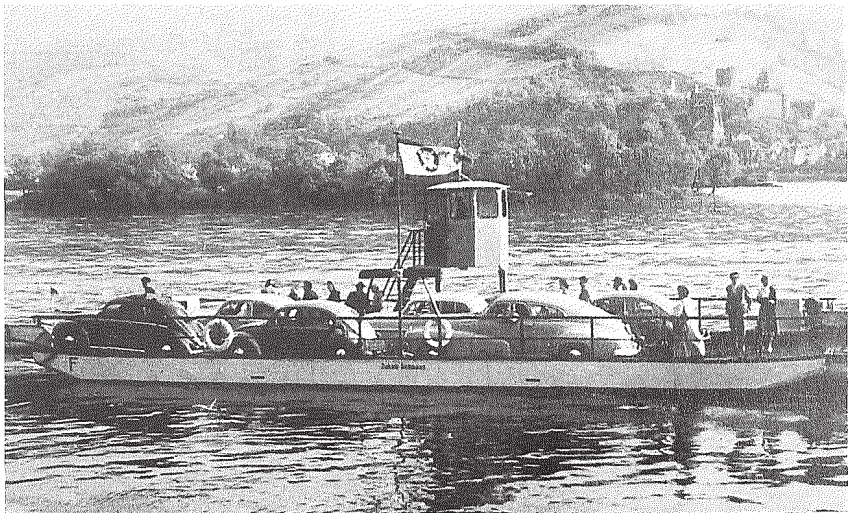


Abb. 6: Motorisierte Fährschale „Jacob Schnaas“, ca. 1955, im Hintergrund Niederheimbach.

Jahrhunderte keine feste Brücke über den Rhein (Schiffsbrücken ausgenommen). Erst in den Jahren 1855–1859 wurde die „Dombrücke“, im Volksmund wegen ihrer Form „Musfall“ (Mausefalle) genannt, als Eisenbahn- und Straßenbrücke in Köln erbaut. Dann folgte 1865–1867 die Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen, mit etlichem Zeitabstand 1896–1898 gleichzeitig die Straßenbrücken Bonn-Beuel und Düsseldorf–Oberkassel. Im 20. Jahrhundert setzte sich die Bautätigkeit fort. An vielen Übergängen fiel deshalb die Fähre ab Fertigstellung der Brücke weg.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges waren am deutschen Rhein alle Brücken gesprengt und zerstört. Schnell mussten andere Möglichkeiten zum Überqueren des Rheins geschaffen werden. Aber das war nicht so einfach, da das Militär ganze Arbeit geleistet hatte und auch viele Fähren und Boote entweder gesprengt oder versenkt worden waren. Ersatzteile konnte man schlecht bekommen und „Beziehungen“ waren alles. Nach und nach kamen zuerst kleine Boote, vorrangig Personenfähren, in Fahrt. Kurz danach entstanden auch die ersten Autofähren einer neuen, wirtschaftlichen Fährschiff-Generation. Vorreiter war hier die Werft Ferdinand Clausen in Oberwinter. Dort wurde 1950 die bei Speyer eingesetzte Motorfähre „Pfalz“ gebaut, die erste Fähre auf dem Rhein mit einem Voith-Schneider-Propeller als Antrieb.

Mit dem Ausbau des Straßennetzes und der Verbreitung des Individualverkehrs verschwanden immer mehr Fähren vom Rhein, allen voran die kleinen Personenboote. Wo früher viele Hände gebraucht wurden, reichen heute Motorkraft und Elektronik aus. Übrig geblieben sind vorwiegend große Motorfähren, die in kurzen Intervallen Personen und Fahrzeuge übersetzen.

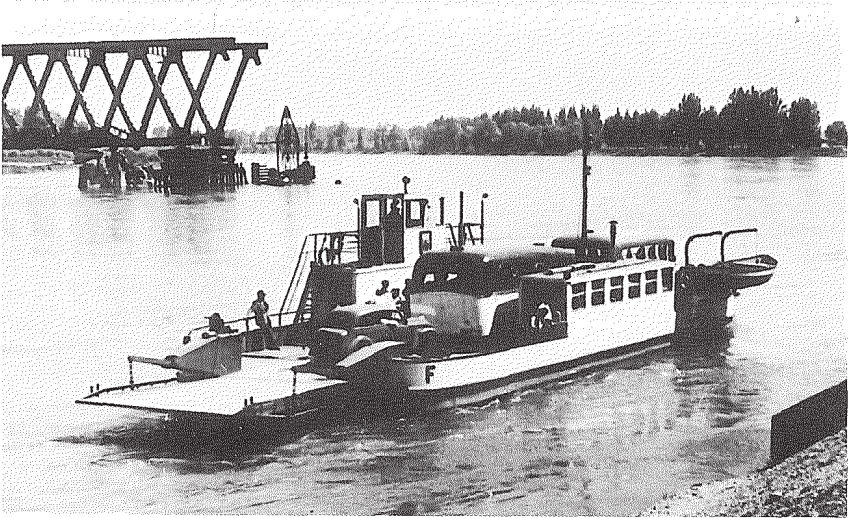


Abb. 7: Doppelendfähre „Pfalz“, Baujahr 1950, vor der im Bau befindlichen Rheinbrücke (Fertigstellung 1956) mit Blick flussaufwärts.



Abb. 8: „Königswinter IV“, Baujahr 1997, die größte Wagenfähre auf dem Rhein.

Seit den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts besinnen sich regionale Vereine oder Gemeinden aufgrund des zunehmenden Nahtourismus wieder der ehemaligen Übersetzmöglichkeiten. Fahrradrouten entlang des Rheins binden Fähren ein. An ehemals stillgelegten Fährübergängen werden in der Sommerzeit wieder Personenfähren mit Erfolg betrieben, so z. B. in Rees oder Bislich am Niederrhein, am Übergang Himmelgeist–Uedesheim oder zwischen Rheinhausen und Speyer.

Arbeitsgemeinschaft „Binnenfähren in Deutschland“

In der Vergangenheit fanden Fähren in der Schiffsliteratur kaum Beachtung. Außer vielleicht in Gemeindeakten, ist wenig Information überliefert, obwohl die Verbindung zwischen den Ufern wichtig und allgegenwärtig war. So ist in den 90er Jahren eine Gruppe Fährinteressierter auf die Idee gekommen, dieses Thema näher zu erforschen. Die Arbeitsgemeinschaft „Binnenfähren in Deutschland“ hat sich diesem vernachlässigten Thema zugewandt, sammelt und dokumentiert Material über ehemalige und heutige Binnenfähren auf deutschen Flüssen und Seen, Unterlagen zum Fährrecht, zur Fährtechnik und einiges mehr. Jedes Jahr wird eine aktuelle Fährdatei erstellt. Sie enthält alle zurzeit in Deutschland in Betrieb befindlichen Fähren (soweit bekannt). Die AG „Binnenfähren in Deutschland“ untersteht dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

Zur Arbeitsgemeinschaft kam ich selbst vor ca. drei Jahren. Mein Interessensgebiet umfasst vorwiegend die Fähren auf dem Rhein vom Bodensee bis Emmerich. Als Randgebiete erscheinen die Moselfähren und die Fähren in den Niederlanden auf Lek und Waal. Erstaunt horchen Gesprächspartner auf, wenn ich mein Hobby

nenne und unweigerlich kommt die Frage: Wie sind Sie „Fährensammlerin“ geworden? So ein ausgefallenes Thema!

Ja, das kam so:

Durch meine Liebe zum Rhein und das Interesse an Brücken als verbindendes Element, sowie das Interessensgebiet meines Mannes „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt“, entwickelte sich allmählich die Vorliebe für Fähren. Erst nur in Form von Ansichtskarten, doch später, nach der räumlichen Begrenzung des Sammelgebietes, erweiterte ich die Recherche auf Fährstellen, Fährschiffe und Fährleute – gestern und heute. Inzwischen archiviere ich in meinem privaten „Rheinfährenarchiv“ Fotos, Literatur, Konstruktionspläne mit technischen Daten und mit besonderer Vorliebe mündliche Überlieferungen. Der Kontakt zu bisher unbekanntem Menschen ist sehr vielfältig und die mit dem Hobby verbundene Reisetätigkeit ein angenehmer Nebeneffekt.

Das Thema „Fähren auf dem Rhein“ wird für mich noch viele Jahre ein spannendes und kurzweiliges Forschungsgebiet sein.

Anschrift des Verfassers:
Hanna Fastenrath
Spessartstraße 27
42699 Solingen

Quellenangaben:

Ellmers, D.: Kogge, Kahn und Kunststoffboot, Bremerhaven 1976.

Ellmers, D., Zimmermann, W.: Die Heilbronner Einbaumfähre, Heilbronn 1987.

Mütze, Baurat: Die Motorboote auf dem preußischen Rhein, in: „Der Niederrhein“ 11. Dezember 1902.

Signon, H.: Brücken in Köln am Rhein, Köln 1966.

Spohr, E., Küffner, H.: Düsseldorf Brücken über den Rhein, Düsseldorf 2001.

Steiger, H. O., Beetschen, W.: Rheinübergänge, Basel 1996.

Alle Abbildungen entstammen der Sammlung Fastenrath.

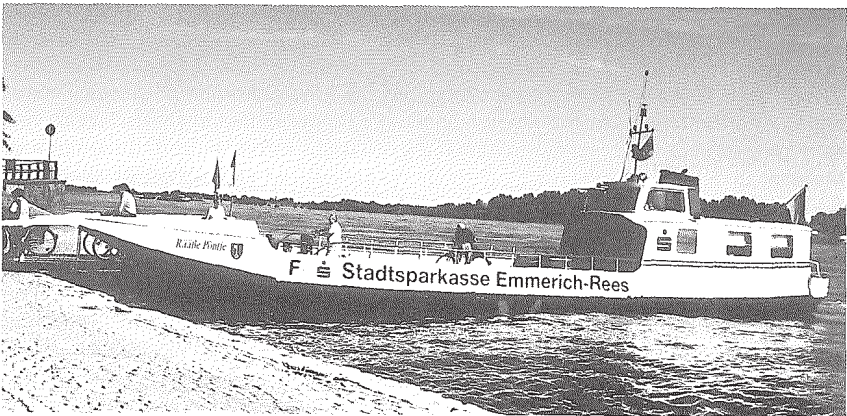


Abb. 9: „Räåbe Pöntje“ am Anleger in Rees, Juni 1999.