Rheinfähre zwischen Sankt Goarshausen und Sankt Goar

Fliegende Brücke

Loreley-Fähre

Schlagwörter: Fähre, Fähranleger
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Sankt Goar, Sankt Goarshausen
Kreis(e): Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis
Bundesland: Rheinland-Pfalz





Dampffähre Loreley II (1886)
Fotograf/Urheber: Privatarchiv von Klaus Hammerl

Die früher als „Fliegende Brücke“ bezeichnete Rheinfähre Loreley verkehrt zwischen den Schwesterstädten Sankt Goarshausen und Sankt Goar. Verkehrstechnisch verbindet sie die rechtsrheinische Bundesstraße B 42 mit der linksrheinischen Bundesstraße B 9. Diese mehrere Jahrhunderte lang genutzte Fährstelle steht in Verbindung zur Burg Rheinfels, zu den beiden Orten, die durch sie verbunden werden sowie zu vielen weiteren Orten und Kulturlandschaftsobjekten der Region. Zudem lassen sich an diesem Ort die Entwicklung von Verkehr und Mobilität der Region, Zeitgeschichte und nicht zuletzt auch die Familiengeschichte der Fährmannsfamilie Hammerl erzählen.

Lage der Fähre
Grundlegendes zu Fähren
Vom römischen Reich bis zum Mittelalter
Die Zeit der Katzenelnboger
Die „Fliegende Brücke“ der Hessen
Nichts bleibt, wie es ist
1794-1867 Hölzerne Fährnachen
Zeitenwende
1868-1905 „Loreley I“ und „Loreley II“ - Dampfmaschine, Stahlschiff und Schlepp-Ponte
1906-1929 „Loreley III“
Weimarer Republik und Inflation
1930-1944 „Loreley IV“- die „Blindschleich“
1945-1958 „Loreley IV“, Nachkriegszeit
1959-1994 „Loreley V“
Seit 2003 „Loreley VI“
Internet

Lage der Fähre

Vom heutigen Fähranleger in St. Goarshausen blickt man nicht nur auf die Fährlinie und den Fähranleger in St. Goar, sondern auch auf die Burgen Rheinfels und Katzelnbogen sowie auf die Wahrschau am Bankeck. Man kann die beiden Uferstraßen, Schiffsanlegestellen ja sogar Eisenbahntrassen erkennen. Nichts davon, weder die Uferlinien noch die Straßen gab es vor 1850, die Burgen entstanden ab Mitte des 13. Jahrhunderts. Die Fährverbindung an dieser Stelle ist viel älter.

Grundlegendes zu Fähren

Eine Fähre ist ein Wasserfahrzeug, das dem Übersetzen von einem Ufer zum anderen dient. Im Unterschied zur Gegenwart, in der Mobilität als selbstverständlich wahrgenommen wird, war insbesondere überregionale Mobilität vor dem Bau entsprechender Infrastruktur wie durchgängig schiffbare Wasserstraßen, festen Landstraßen und Eisenbahntrassen, mühsam, oft gefährlich und Unfreien – und das war die überwiegende Mehrheit bis zum Beginn des 19. Jh. - meist untersagt. Überregionale Mobilität diente Machterhalt, Kriegen sowie Pilgerreisen oder war von der Notwendigkeit der Migration verursacht. Regionale Mobilität hingegen war zu allen Zeiten eine Notwendigkeit praktischer Lebensbewältigung. So hat es Fähren vermutlich lange vor Binnen- oder Seeschiffen gegeben. Sie waren schlichtweg notwendig und einfach herstellbar: Schiffsarchäologen haben weltweit die Urform der Fähre gefunden: das Floss. Ursprünglich einfach aus zusammengefügten Baumstämmen später aus zusammengefügten Einbäumen, dann aus mittels Dielen zusammengefügten Schwimmkörpern, deren Stabilität oft mit Portalkonstruktionen erhöht wurde (Ulmer Floßfähre). nach oben

Vom römischen Reich bis zum Mittelalter

Spätestens für die Römer war es zur Schaffung und Versorgung der rechtsrheinischen Grenze – des Limes – notwendig, den Rhein an mehreren Stellen häufig mit Gütern und Soldaten in erheblicher Zahl zu überschreiten. Technisch waren sie dazu bestens vorbereitet: Ankereinrichtungen und Ruder setzten sie selbstverständlich bei allen Arten von Wasserfahrzeugen ein. Deshalb ist es sehr wahrscheinlich, wenn auch bisher nicht belegt, dass die Römer eine Art von Gierseilfähre an den tiefen und schnellströmenden Flussabschnitten einsetzten. Um aber zu einer Fährstelle zu gelangen, bedarf es an beiden Ufern Straßen bzw. Wege, die aus dem Hinterland zum Ufer führen. Im Umkehrschluss sind überall dort römische Fähren zu vermuten, wo Straßen an beiden Seiten eines Flusses gegenüberliegend an die Ufer Stoßen. Beispielsweise zwischen den heutigen Orten Sankt Goar und Sankt Goarshausen. Aber auch bei den heutigen Orten Oberwesel, Lorch und Boppard. Dabei darf nicht vergessen werden, dass erst der Rheinausbau von 1850 bis 1970 viele Untiefen beseitigt, eine Uferbefestigung hergestellt und viele ehemals breite Stellen durch Hafenbauten, Stromleitwerke und neue Definition von Uferabschnitten stark eingeengt hat, z.B. in St. Goar und St. Goarshausen. Diese Maßnahmen hatten eine verbesserte Fahrrinne zum Ziel, verursachten dabei eine höhere Strömungsgeschwindigkeit und Änderungen vorhandener Strömungsprofile. 260 n. Chr. gaben die Römer den rechtsrheinischen Limes auf. Die von ihnen geschaffene Infrastruktur waren anschließend weniger stringent organisierten Zeitläuften ausgesetzt. Für die Fährstellen bedeutete das vermutlich einen weitgehenden Verfall durch nicht behobene Beschädigungen durch Hochwasser und Eisgang. In den Jahrhunderten starker Migration der Germanen, Hunnenfeldzügen und Aufkommen und Aufteilen des Frankenreiches wird nicht nur die Erhaltung permanenter Fährstellen, sondern insgesamt die Nutzung des Rheins als Wasserstraße eine eher untergeordnete Rolle gespielt haben. Die ab ca. 800 n.Chr. belegten Zölle am Rhein lassen aber auf eine stärkere Nutzung der Wasserstraße Schließen, zur Eintreibung des Zolls waren zudem Nachen notwendig, die auch als Personenfähren gedient haben dürften. Die Entwicklung des Schiffbaus fand natürlich auch Anwendung beim Bau von Fähren, die oft mehr als einem Zweck dienten. Sogenannte Spadschiffe, Nachen, um Waren von und zu größeren Schiffen zu bringen, die selbst am Ufer nicht anlegen konnten, sowie sogenannte Sprengnachen (als Übersprengen wurde das Übersetzen von Pferden und Wagen bezeichnet) waren vermutlich mehr oder weniger baugleiche Fahrzeuge. Es waren Prahme. Schon die Römer benutzten diese Bootsform, die im Ursprung aus einem längs geteilten Einbaum mit eingesetztem Boden bestand. Dadurch vergrößerte man die Tragfähigkeit und die Ladefläche und vor allem wurden die Zugänge über Bug und Heck erleichtert. Diese Prahme konnten direkt ans Ufer anlegen und über die breiten Bootsenden direkt be- und entladen werden. Sie stellen bis heute eine der Grundformen für Binnenfähren dar. nach oben

Die Zeit der Katzenelnboger

Den Grafen von Katzenelnbogen gelang es 1190, sowohl die links- als auch die rechtsrheinischen Gebiete bei den heutigen Ortschaften St. Goar und St. Goarshausen in ihren Besitz zu bringen. Sie verliehen beiden Siedlungen Stadtrechte, beanspruchten Rheinzoll, verpachteten die reichen Fischfanggründe unterhalb der Loreley und gewährleisteten mit Leibeigenen die Verbindung der Rheinufer. Die Fährknechte nutzten dabei die Prahme als Übersetzboote, als Boote zur Vereinnahmung von Zöllen sowie als Spadschiffe. Burg Rheinfels, von den Katzenelnbogern erbaut, diente den jeweiligen Eigentümern als Residenz, als Zollstelle und als Militärstützpunkt.

Burg Rheinfels wurde damals zum Herrschaftszentrum des reichsten und bedeutendsten Grafengeschlechtes am Rhein: der

Grafen von Katzenelnbogen. Von hier aus regierten sie ihr überwiegend rechtsrheinisches Territorium zwischen Westerwald und Odenwald, hier hielten sie Hof. Und sie verlangten auch Zoll. Auf der Engtalstrecke zwischen Bingen und Koblenz mussten die Schiffer an mindestens 10 Stellen Zoll entrichten, die Ware verteuerte sich dadurch auf diesem Weg um ungefähr zwei Drittel. Diesem Nachteil standen aber gepflegte Leinpfade, hohe Transportsicherheit, niedrige Frachtkosten und eine vergleichsweise beachtliche Reisegeschwindigkeit gegenüber. Deswegen lagen und liegen viele aufnahmefähige Marktstätten am Rhein und seinen Nebenflüssen. Das alleinige Recht des Reiches, Fähren zu betreiben, das sogenannte Fährregal, geht auf fränkische Gesetzgebung zurück. An den jeweiligen Lehensmann wurde das Fährrecht „verliehen“ oder verpachtet. Der Fährverkehr wurde vermutlich noch zu Beginn der katzenelnbogischen Herrschaft von leibeigenen Schiffern erledigt. Die Fährknechte werden auch Zoll eingefordert haben. Ebenso holten sie den Teil der Ladung an Land, der geleichtert werden musste, damit das Schiff „leichter“ durch die Gebirgsstrecke zwischen St. Goar und Bingen bzw. Lorch getreidelt werden konnte. Die Spadschiffe transportierten die Waren zum Lagern ans St. Goarer Ufer oder brachten dort lagernde Waren auf leere Handelsschiffe. Die Spadschiffe dürften in dieser Zeit neben den Sprengnachen auch als Fährschiffe zum Übersetzen von Menschen und Gütern gedient haben. In katzenelnbogischer Zeit muss der Fährverkehr zwischen St. Goar und St. Goarshausen schon relativ rege gewesen sein, denn die Fähre verband die Residenz mit den Hauptländereien der Grafen von Katzenelnbogen. Vor allem musste die Möglichkeit Soldaten überzusetzen, gewährleistet sein. Ab ca. 1430 (Demandt) waren offensichtlich mehrere „Fergen“, so bezeichnete man die Fährleute, für den Übersetzdienst mit verschieden großen Nachen nötig. Für den häufigen Verkehr zwischen der rechtsrheinischen Burg Katzenelnbogen und der linksrheinischen Burg Rheinfels hielt man mehrere „cleyne nach“ und eine „groiß farenach“, also kleine Nachen und einen Großen Fährnachen, bereit. nach oben

Die „Fliegende Brücke“ der Hessen

Im Jahr 1479 wechselten die katzenelnbogischen Besitztümer als Erbe an die Landgrafen von Hessen, die bis zum Ende des 18. Jahrhunderts hier herrschten. St. Goar war für die Hessen ein bedeutender westlicher Brückenkopf, hinein in kurtrierisches Herrschaftsgebiet. Strategisch notwendig waren also der Ausbau der Burg Rheinfels zur Festung (1497-1527), ebenso eine Verstärkung der Truppen und deren ausreichende Versorgung. Aber Burg Rheinfels war auch für die Hessen mehr als ein strategischer Ort: Sie war Residenz und Verwaltungszentrale für das große und reiche Hessenland bzw. einzelner fürstlicher Linien des Hauses Hessen sowie selbstverständlich Zollstation. Wie wichtig der St. Goarer „Rheinpass“ gewesen sein muss, belegen beispielsweise die Aufzeichnungen über Truppentransporte zur Burg Rheinfels mittels mehrerer Fährnachen im September 1522 (5. September: 300 Mann übergesetzt, 21. September: 400 Mann von 11 Fährleuten übergesetzt, 24. September: 800 Mann von 7 Fährleuten übergesetzt). Hinzu kamen noch die Transporte der ständig auf Burg Rheinfels stationierten Truppen, die mangels linksrheinischer Gelegenheit in St. Goarshausen unterhalb der Hasenbachmündung auf dem „Unteren Wasen“ ihre Exerzierübungen abhielten.

Unter Landgraf Philipp v. Hessen gewann der Fährverkehr eine so große Bedeutung und er ließ eine „Schiffbrück“, eine Längsseil-Gierfähre, erbauen. Ähnlich der keltischen Bauweise für Fähren hatten die Schiffbaumeister bei der „Fliegenden Brücke“ zwei große Nachen, auf denen eine Plattform befestigt wurde, mit einer Portalkonstruktion versteift. Diese „Ponte“ wurde an einer Kette ungefähr in Strommitte, vermutlich an der oberstromigen Flanke des Schwarzgrundes, verankert. Damit die Kraft des Stromes die an der schweren Kette hängende Fähre bewegen konnte, wurde die Kette zwischen Anker und Ponte durch sieben bis neun kleine Kähne, sogenannte Buchtnachen, an der Wasseroberfläche gehalten. Auf dem Flussboden schleifend, hätte die Kette wie ein bremsender Anker gewirkt. Vermutlich, weil sie mit bislang nicht gekannter Geschwindigkeit den Fluss überquerte, entstand der Name „Fliegende Brücke“. Das bislang früheste Zeugnis der „Fliegenden Brücke“ ist datiert auf den 25. Mai 1532. An diesem Tag bestellte Landgraf Philipp der Großmütige den Schiffmann Peter Menges aus St. Goar zum „Schiffbrückendiener“. Zeit seines Lebens sollte er dafür jährlich 10 Gulden und ein Hofkleid erhalten.

Ob dieser Peter Menges allerdings ein Vorfahr der Fährfamilie Menges-Hammerl ist, konnte bislang nicht geklärt werden. Ebenso ist ungewiss, seit wann diese „Schiffbrück“ über den Rhein bestanden hatte. Es liegt also im Dunkeln, ob diese genial einfache Fähre erst 1532 eingerichtet wurde oder ob sie schon älter war und vielleicht sogar Vorgängerinnen hatte. Sicher ist, dass diese Fähre nicht einfach am Ufer anlegen konnte, sondern Anlegestellen notwendig waren, die ihrerseits Kräften der Fähre, der Strömung, des Treibguts und des Eisgangs ausgesetzt waren. Mit anderen Worten: eine derartige Fähre erforderte einen erheblichen Aufwand. Um 1555, also schon 23 Jahre nach der ersten Erwähnung der Gierfähre, scheint der Verkehr wieder mit Nachen bewältigt worden zu sein. Erst 1622 wurde erneut eine „Fliegende Brücke“ auf Befehl des Kommandanten der Burg Rheinfels, Johann von Uffeln gebaut. Fahrgäste der „Fliegenden Brücke“ waren, trotz der rein militärischen Beweggründe für ihre Errichtung, nicht nur Soldaten mit ihren Pferden und Geschützen. Auch Bauern vom Einrich, der Taunushöhe zwischen Wisper und Lahn, die ihre Waren auf den St. Goarer Markt trugen und St. Goarer Winzer, die Weinberge auf der rechten Rheinseite bewirtschafteten, waren Fährnutzer. Ebenso besuchten die St. Goarshausener Katholiken, von 1652-1794 in die Pfarrgemeinde St. Goar eingegliedert, die Messe in St. Goar. Bezahlt wurde das Benutzen der Fähre nicht von den einzelnen leibeigenen Bürgern, sondern von den Städten in Form einer jährlichen „Brückenabgabe“ sowie durch Unterstützung mit Geld, Holz und Personal beim

„Schiffbrückenbau“ und bei Reparaturen. nach oben

Nichts bleibt, wie es ist

Ursprünglich waren die Anlegestellen in St. Goar auf Höhe der Burg Rheinfels oberhalb der Gründelbachmündung, rechtsrheinisch oberhalb der Hasenbachmündung eingerichtet. Später verlegte man die Anlegestellen rheinauf. Zu dieser „Fliegenden Brücke“ gehörte auf der rechten Rheinseite ein Gerätehaus, das wie die Anlegestelle etwa 150 Meter unterhalb des St. Goarshausener runden Turmes errichtet wurde. Die linksrheinische Anlegestelle befand sich nahe der Stiftskirche, kurz oberhalb der Lohbachmündung. Damit die stets rechtsrheinisch zu Tal kommenden Schiffe und Flöße nicht mit der „Fliegenden Brücke“ oder ihrer Kette kollidierten, war auf Burg Katz ein „Wahrschauer“ postiert. Mittels Glockenschlägen gab dieser Posten dem Brückenmeister und seinen zwei bis vier Fährknechten unten auf dem Fluss Signal, wann sie zur Räumung der Fahrrinne mit der „Fliegenden Brücke“ auf die linke Rheinseite zu fahren (gieren) hatten. Wenn umgekehrt bei St. Goar ein Schiff zu Berg getreidelt wurde, musste die „Fliegende Brücke“ auf die St. Goarshausener Seite wechseln, um dem Schiff die Fahrrinne zwischen Gierkettenverankerung und Ufer freizumachen und den Treidlern und den Tauen die Passage zu ermöglichen.

Im 17. und 18. Jahrhundert brachten Schiffe den Rhein aufwärts meist Gewürze, Tee, Kakao, Öle, Zinn, Kupfer- und Eisenwaren. Rheinab war Holz das häufigste Handelsgut. Die Flöße, die das enge, windungsreiche Mittelrheintal mit Holland als Ziel passierten, waren bis zu 200 Meter lang und 24 Meter breit. Über 100 Mann Besatzung steuerten diese Flöße an den Kiesbänken, Stromschnellen und Riffen zwischen Bingen und St. Goar vorbei. Die Flößer von Kamp, heute Kamp-Bornhofen, waren besonders bekannt. Die Wiedereinrichtung der fliegenden Brücke 1622 wurde vermutlich für die Truppenbewegungen des Dreißigjährigen Krieges notwendig. Allerdings lag die Fähre während der Not- und Elendsjahre dieses Krieges, in denen die Pest kursierte, vermutlich fast still. 1636 starben von den 250 Bürgern St. Goarshausens 178 an Pest. Als das Land und vor allem die Bevölkerung sich langsam vom Krieg erholt hatte, wurde die Gierfähre 1657 wegen des wieder erwachten Verkehrs vergrößert und zweimal, nämlich 1692 und 1748, durch jeweils größere Neubauten ersetzt. Auf dieser letzten und größten „Fliegenden Brücke“ sind von 1749-1780 Christian Anton Menges und von 1780-1794 sein Sohn Christof Menges, die Urahnen der heutigen Fährfamilie, als „Brückengehilfen“ bezeugt. nach oben

1794-1867 Hölzerne Fährnachen

Der Französischen Revolution 1789 folgte schon bald der erste Koalitionskrieg. Die Revolutionstruppen riefen: „Krieg den Schlössern! Friede den Hütten!“ Sie fühlten sich als gerechte Vorkämpfer gegen Absolutismus und Feudalismus, zudem beanspruchte der Revolutionsrat die „natürlichen“ Grenzen Frankreichs. Gemeint waren damit die Alpen, die Nordsee und der Rhein. So setzten am 9. März 1793 mit der „Fliegenden Brücke“ 1.600 Preußen auf die linke Rheinseite über, um die französischen Truppen zurückzutreiben. Doch schon bald musste das linke Rheinufer, bis auf Mainz und die Feste Rheinfels, den Franzosen preisgegeben werden. Als die Franzosen auch gen Rheinfels marschierten, räumten die 3.000 hessischen Soldaten auf Befehl von General Resius kampflos die bis dahin uneingenommene Festung und setzten am 1. November 1794 auf die rechte Rheinseite über – ein Beleg für die Leistungsfähigkeit der Gierfähre. Französische Truppen legten daraufhin nicht nur die „Fliegende Brücke“ still, sie sprengten auch Burg Rheinfels und einige Zeit später, auf Befehl Napoleons, Burg Katzenelnbogen.

Die Stilllegung der „Fliegenden Brücke“ im Jahre 1794 sollte die Rheingrenze aus französischer Sicht militärisch sicherer machen. 1796 wurde sie von General Vincent nach Neuwied „entführt“, um dort das Übersetzen französischer Truppen auf die rechte Rheinseite zu beschleunigen. Für die St. Goarer und St. Goarshausener hatte der Rhein ohne Fähre keine verbindende Wirkung mehr, sondern war eine trennende Grenze. Damit wenigstens die St. Goarer Winzer mit rechtsrheinischen Weinbergen nicht zum Ruin verurteilt waren und die verwandtschaftlichen Beziehungen zwischen St. Goar und St. Goarshausen nicht zerrissen wurden, richteten die vormaligen St. Goarer Brückengehilfen Johann Philipp Bernhard und Christof Menges, genannt „Brückenmenges“, einen trotz französischen Verbotes zunächst lediglich geduldeten Fährverkehr mit Nachen ein. Christof Menges begründete damit im Winter 1794/95 das Fährunternehmen, das bis bis zum Jahreswechsel 2024/25 ununterbrochen von derselben Familie betrieben wurde. Im September 1795 wurde den Beiden dann offiziell von französischer Seite die „Zwerchfahrt auf eigene Rechnung“ überlassen, mit der Verpflichtung, für den Betrieb zwei Fahrzeuge einzustellen, und zwar einen großen Kahn für Vieh oder für die Überfahrt von 10 Erwachsenen und einen kleinen Kahn für geringe Lasten. Den früheren Brückenmeister der „Fliegenden Brücke“ mussten sie mit einem jährlichen Rentenzuschuss unterstützen. Gut können diese Anfangsjahre nicht gewesen sein: Das Heilige Römische Reich Deutscher Nation wurde aufgelöst, der Rheinbund stand unter dem Protektorat Napoleons, dessen Feldzüge Europa in Atem hielten. Der Handelsverkehr auf dem Rhein nahm damals um mehr als zwei Drittel ab. Auch der Fährverkehr kann lediglich eine regionale Bedeutung gehabt haben. In jenen Jahren war St. Goar französisch und St. Goarshausen hessen-nassauisch bzw. westfälisch, allerdings unter französischer Oberaufsicht. Der Fährdienst bot allenfalls ein Zubrot für die Familien der beiden Fährleute.

Die Franzosenzeit hatte aber auch positive Seiten: 1803 wurde auf der linken Rheinseite eine Uferstraße gebaut. Die „Route Napoleon“ war im Vergleich zur Römerstraße breiter und nahezu hochwasserfrei angelegt. Außerdem schafften die Franzosen mit „Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit“ 1806 die Leibeigenschaft in St. Goar ab. So schreckten viele St. Goarer Geschäftsleute trotz hoher französischer Steuern davor zurück, ihr Gewerbe in St. Goarshausen aufzunehmen. Leibeigenschaft bedeutete neben Steuerpflicht auch Wach- und Militärdienst, beliebige „Hand- und Spanndienste“, Eheschließung nur mit Genehmigung und das Verbot, das Land zu verlassen. Erst 1808 wurde die Leibeigenschaft auch in St. Goarshausen aufgehoben.

Das Ende dieser Franzosenzeit wurde durch die Völkerschlacht bei Leipzig eingeleitet. Napoleon floh mit den Resten seines Heeres, insgesamt 60.000 Mann, über den Rhein vor den Generälen Bernadotte, Blücher und Schwarzenberg. Die Alliierten boten Napoleon den Rhein als Grenze an. Der lehnte jedoch ab. Daraufhin bereitete Generalfeldmarschall Blücher unter äußerster Geheimhaltung den Rheinübergang der schlesischen Armee für die Neujahrsnacht 1813/14 vor. Fährleute kamen mit ihren Nachen und halfen damit beim Übersetzen sowie beim Bau der Schiffbrücke. Eis und Kälte erschwerten die Arbeit. Noch heute erinnern die Blücherdenkmale in Kaub und Weisel an dieses Ereignis. Auch aus St. Goarshausen zogen 15 Männer über die Höhe nach Kaub, auf Fuhrwerken schleppten sie zwei schwere Nachen mit. Es ist anzunehmen, dass auch Christof Menges, der mittlerweile in St. Goarshausen wohnte, als Fachmann für „Zwerchfergerei“ (zwerch = quer zu Stromrichtung, Ferge = Fährmann) in der geschichtsträchtigen Neujahrsnacht mit dabei war. Vom 11. bis 17. Januar 1814 setzte er jedenfalls mit seinem Sprengnachen noch 193 Mann, 22 Wagen und 48 Pferde der Nachhut in Kaub über. Und schon am nächsten Tag, am 18.01.18, steuerte er seinen Nachen nach Koblenz, um dort mit neun anderen St. Goarshausener Schiffern ebenfalls beim Bau einer Pontonbrücke zu helfen. Über diese Koblenzer Schiffbrücke setzte die Kleistsche Armee binnen drei Tagen auf die linke Rheinseite über. Christof Menges treidelte nach getaner Arbeit seinen schweren Sprengnachen auf dem befreiten, linksrheinischen Treidelpfad, den die Römer einst angelegt hatten, zurück an die Loreley. Nach der Einigung der Siegermächte über die Aufteilung der ehemals französischen Gebiete kommt St. Goar zur preußischen Rheinprovinz (1815-1918), St. Goarshausen wird Teil des Herzogtums Nassau (1816-1866). Jeder wollte Zugang und Anteil am Rhein, denn nicht nur versprach das Zolleinnahmen, sondern vor allem Zugang zu einer bedeutenden Wasserstraße. Vor der Einrichtung eines Eisenbahnnetzes und eines festen Straßennetzes waren Wasserstraßen nicht nur für die Mobilität von Menschen, sondern auch von Gütern die einzige, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Kurz: die Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung. Essenziell für die Teilhabe an der gerade beginnenden industriellen Revolution. nach oben

Zeitenwende

Die Folgen der Grenzziehung waren für die Bevölkerung weniger angenehm, wie beispielsweise die Zoll- und Steuerprobleme der linksrheinischen Winzer mit ihren rechtsrheinischen Weinbergen zeigen. Und die Zwerchfahrer mussten mit der Regelung leben, dass der Fährmann Bernhard nur Fahrgäste von St. Goar nach St. Goarshausen übersetzen durfte, nicht aber umgekehrt. Christof Menges seinerseits durfte niemanden von der preußischen Seite zur nassauischen Seite mitnehmen. Diese aus heutiger Sicht fast komische, jedenfalls aber umständliche Vorschrift endete erst mit dem Übergang des Herzogtums Nassau an Preußen 1866. Auch der britische Maler William Turner war vom „Zauber des Rheins ergriffen“ und hielt in jener Zeit die Schönheit der Flusslandschaft fest. Er wanderte 1817 auf der „Route Napoleon“ von Koblenz über St. Goar nach Mainz und fuhr, wie damals üblich, mit dem Schiff nach Köln zurück. Seine bezaubernden Aquarelle lockten zahlreiche Engländer, unter ihnen den Dichter Lord Byron, zu einer Bildungsreise an den Strom. Damit die Rheinschifffahrt trotz des zunehmenden Schiffsverkehrs sicher blieb, mussten damals schon die Zwerchfahrer nach der nassauischen „Regierungsverordnung über Kleinschifferei“ ihre Befähigung nachweisen. Christof Menges erhielt sein Patent, nachdem die St. Goarshausener Schiffer Sauerwein und Koch folgendes Zeugnis ausstellten:

„Wir endesunterschriebene patentierte Schiffer ertheilen hiermit dem Zwerchfahrer Christof Menges dahier das gewissenhafte Zeugniß, daß er schon seit über 30 Jahren die Rheinschifferey von St. Goar nach St. Goarshausen mit kleinem und größerem Nachen betrieben, und daß ihm die erforderlichen Eigenschaften zum ferneren Betrieb vollkommen zu Theil geworden sind, daher er auf Ertheilung eines Patent gerechte Ansprüche hat. St. Goarshausen, den 9. September 1826 Christian Sauerwein, Wigand Koch.“

Christof Menges starb 1831. Sein Sohn Johannes Menges übernahm als „Beständer“ die Ausübung der „Fährgerechtsamen“ des Landesherren. Die Fährgerechtsame, also die ausschließliche Berechtigung, an diesem Ort eine Fähre gewerbsmäßig zu betreiben, pachtete man auf jeweils neun Jahre. Damit verknüpft war die Fährpflicht. Die Pacht betrug zwischen 1831 und 1840 jährlich 62 Gulden und war an die herzoglich-nassauische Rezeptur in St. Goarshausen zu zahlen. 1838 hatte Johannes Menges einen besonderen Gast: den französischen Dichter Victor Hugo. Er setzte ihn, wie Hugo selbst in seiner „Rheinreise“ vermerkte, „für den Fahrpreis mit einem Pariser Omnibus über den Rhein (6 Sous)“. Ein anderer Dichter wird die Fergen wohl öfter in Anspruch genommen haben: Ferdinand Freiligrath. Er wohnte von 1842 bis 1844 in St. Goar. Sicher wird er im Frühjahr - wie viele St. Goarer - die erste Sonne im Tal auf der St. Goarshausener Seite für einen Spaziergang genutzt haben.
Während der St. Goarshausener Johannes Menges und die Nachfolger von Philipp Bernhard, die St. Goarer Herren Schwarz,

Bogler und Wannert sich den Fährdienst „teilten“ und die Städte mit ihren Nachen verbanden, veränderte sich deren Bild stark: 1849 eröffnete die Nassauische Sparkasse ihre Filiale in St. Goarshausen. 1853 wurde der Bau der rechtsrheinischen Uferstraße vollendet. Im gleichen Jahr war man in St. Goarshausen stolz auf die Gründung einer höheren Schule, des Instituts Hofmann. Der Sohn des Fergen Johannes Menges, Jakob, war einer der ersten Schüler. Im Lauf der Zeit gehörte für die zunehmende Anzahl linksrheinischer Schüler das „Fähre fahren“ zum täglichen Schulweg. 1857 begann der Bau der links-rheinischen Bahnstrecke und des Rheinfelshafens. 1858 starb Johannes Menges 54-jährig. Seine energische Witwe Johanna Wilhelmine Menges nahm den Schiffer Philipp Adam Colonius als Teilhaber auf, weil sie als alleinstehende Frau den Fährverkehr nicht aufrechterhalten konnte. Erst durch Witwenschaft wurden Frauen im 19. Jahrhundert geschäftsfähig. Der Verkehr zu Land und vor allem zu Wasser nahm ab Mitte des Jahrhunderts deutlich zu: Zwischen den Jahren 1836 und 1866 steigerte sich der Rheinverkehr um das Fünffache. Philipp Adam Colonius verdiente sich ein Zubrot, indem er den vielen Längsfahrern Lebensmittel an Bord brachte und, da es noch keine Anlegestellen gab, auch Personen von oder zu den Schiffen befördert. Viele Reisende zogen nämlich die neu aufkommende Personendampfschifffahrt der unbequemen Postkutsche und der Fahrt mit den langsamen Frachtschiffen vor. 1821 war mit der „Concordia“, unter großem Argwohn der Treidler, das erste Mal ein Dampfschiff am Mittelrhein zu sehen, Um 1860 gehörten diese schon zum gewohnten Bild auf dem Rhein. Seit 1827 betrieb beispielsweise die „Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ einen regelmäßigen Personenverkehr zwischen Köln und Mainz. Die Bürger der Schwesterstädte St. Goar und St. Goarshausen baten bis in die 1850er Jahre die nassauische und die preußische Regierung zunächst um die Wiedereinrichtung einer „Fliegenden Brücke“ bzw. um den staatlichen Betrieb einer Dampffähre. Die Anträge wurden stets mit der Begründung abgelehnt, die Sicherheit der Schifffahrt werde durch eine Gierfähre zu sehr beeinträchtigt. Außerdem wurde erkannt, dass eine Dampffähre zwischen zwei Ländern wegen der rechtlichen und finanziellen Schwierigkeiten von keinem Land mit Gewinn zu unterhalten sei. Man versuchte deshalb, Wilhelmine Menges zum Betrieb einer modernen Dampffähre zu bewegen. Sie zögerte aber ihrerseits eine Fähre mit Dampfmaschinenantrieb anzuschaffen: Folgende Fragen wird sie sich damals gestellt haben: Wird nicht doch noch eines Tages eine „Fliegende Brücke“ installiert und macht damit die Zahlung der Fährpacht und erst recht eine Kredittilgung unmöglich? Wer kann so ein Schiff steuern und wer wartet und repariert die Dampfmaschine? Wo soll ein Schiff mit so großem Tiefgang anlegen? Und vor allem: Wie soll sich der Fährverkehr rechnen, wenn man nur Menschen und Lasten von St. Goarshausen nach St. Goar übersetzen darf, aber nichts und niemanden zurück? Zumal kann der Fährbetrieb nur ein kleiner Bestandteil des Familieneinkommens gewesen sein. Die Gastwirtschaft und der Weinbau dürften die Einnahmen aus dem Fährbetrieb deutlich überschritten haben. Mobilität spielte noch keine zentrale Rolle für den „normalen“ Bürger. nach oben

1868-1905 „Loreley I“ und „Loreley II“ - Dampfmaschine, Stahlschiff und Schlepp-Ponte

Im Jahr 1866 wurde auch die rechte Rheinseite preußisch und die nun allein zuständige Regierung in Koblenz lehnte eine Wiedereinrichtung der „Fliegenden Brücke“ bzw. einer staatlichen Dampffähre endgültig ab. Pächterin für den Fährverkehr von beiden Ufern war ab diesem Jahr Johanna Wilhelmine Menges. Die Wende für die Fährverbindung der Schwesterstädte kam dann 1867: Jakob Menges übernahm den Fährbetrieb von seiner Mutter. Der 25jährige Jungunternehmer wollte gern ein „Schraubendampfboot“ bauen lassen. Philipp Adam Colonius wiederum war das zu riskant - er stieg aus dem Fährbetrieb aus. Jakob Menges gewann seinen 51 Jahre alten Vetter Gottfried Schneider aus St. Goar für sein Vorhaben.

Die beiden wagten es: Am 18. März 1868 stellten sie die erste Fähre auf dem Rhein in Dienst, die mit einer Dampfmaschine angetrieben wurde. Damit war das mehr als 2.000 Jahre alte Übersetzen mit Nachen abgelöst. An die Stelle des mühseligen Ruderns des einzelnen Fergen trat nun die Arbeitsteilung von Steuermann und Heizer. Nur nachts und bei Treibeis wurde von da an der Nachen von den Fergen noch zum Übersetzen benutzt. In der Längsschifffahrt hatte die Dampfmaschine das uralte Treidlerhandwerk in diesem Jahr bereits endgültig zum Erliegen gebracht. Die „Loreley“ wurde mit hölzernem Rumpf in Holland gebaut, weil deutsche Werften am Rhein nicht die notwendige Erfahrung mit dem Dampfmaschinenbau und dem Einbau von Schiffsschrauben hatten. Für den ganzen Mittelrhein war das Schraubendampfboot „Loreley“ eine Sensation, wenn auch nicht vergleichbar mit der Einrichtung des Eisenbahnverkehrs 1859 auf der linken und 1862 auf der rechten Rheinseite. Für die Herren Schneider und Menges war es ein unternehmerisches Wagnis.

Die Anlegestelle für die Dampffähre befand sich auf der linken Rheinseite bei der heutigen Landebrücke des Fahrgastschiffes „Felix“, auf der rechten Rheinseite beim runden Turm. Die Zeit im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts ließ die Wirtschaft wachsen und damit auch den Verkehr auf dem Fluss, auf der Schiene und in geringem Umfang auch auf Straßen weiter zunehmen. Carl Benz meldete das Patent für seinen Motorwagen schließlich erst 1886 an. 1878 übernahm Felix Schneider im Alter von 25 Jahren die Anteile seines Vaters Gottfried am Fahrbetrieb. Weil mit der „Loreley“ selbst keine großen Fahrzeuge z. B. Kutschen oder Ochsenkarren transportiert werden konnten, wurde eine sogenannte Ponte, eine Art großer hölzerner Nachen mit breitem befahrbarem Bug und Heck, also wieder ein Prahm, von der „Loreley“ geschleppt. Wegen der schwachen Dampfmaschine der „Loreley“ heuerte man nach Bedarf Männer aus dem Ort an, die diese hölzerne Ponte zusätzlich durch Rudern zu bewegen halfen. Da Stahl aber dem Baustoff Holz weit überlegen war, ließen Felix Schneider und Jakob Menges 1884 eine „eiserne“ Ponte mit Landeklappen bauen, die groß genug und bequem befahrbar war. Diese Nähe wurde von dem Holzschiffbaumeister Christof

Ruthof in Mainz-Kastel gebaut; es war seine erste „Eisenarbeit“. Durch die Straßenbauarbeiten zwischen St. Goarshausen und Kaub sowie zwischen St. Goarshausen und Bornich und vor allem durch Flussregulierungsarbeiten ab 1880 war der Bereich der bisherigen Dampffähre-Anlegestelle am runden Turm in St. Goarshausen versandet. In diesem Jahr wurde auch der erste Schraubenschlepper auf dem Rhein gesehen. Um genug Wasser unter dem Schiffsrumpf zu haben und um näher am Bahnhof zu sein, wurde die Anlegestelle 1885 in den Bereich zwischen evangelischer und katholischer Kirche verlegt. Dort hatte Jakob Menges, wegen des Preises für eine Überfahrt „Grosche-Jakob“ genannt, für die Ponte (Nähe) auf eigene Kosten eine neue Fährrampe gebaut. Es war genau die Stelle, an der früher auch die „Fliegende Brücke“ angelegt hatte und die deswegen „Neubrückhausen“ genannt wurde. In den Friedensjahren des ausgehenden 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Dampfschifffahrt enorm. Weil Dampfschiffe aber ein breiteres und tieferes Fahrwasser als Treidelschiffe benötigen, wurden zwischen 1851 und 1894 allein in der „Gebirgsstrecke“ zwischen St. Goar und Bingen fast 7 Millionen Mark für Felssprengungen im Fahrwasser aufgewendet. Während 1875 ca. 3,3 Millionen Tonnen Güter von der Rheinschifffahrt befördert wurden, stieg die Transportleistung - und damit auch die Zahl der Schiffe im Längsverkehr - 1895 bereits auf 12 Millionen Tonnen beförderte Güter. Oftmals hatte die „Loreley“ Mühe mit der schweren, stählernen Nähe im Schlepptau, trotz der Unterstützung durch Ruderer, zwischen den Schleppzügen auf die andere Seite zu kommen.

Notwendigerweise mussten die Fährmänner Schneider und Menges in Holland ein stärkeres Fährschiff mit Stahlrumpf in Auftrag geben. Am 1. November 1888 machte die „Loreley II“ ihre Jungfernfahrt. Im Jahr 1889 bezog Jakob Menges mit seiner Familie endlich das von ihm erbaute Haus, den „Rheinischen Hof“ in St. Goarshausen. Das frühere Haus der Familie Menges, das Gasthaus „Der Schwan“, musste bereits 1860 dem Eisenbahnbau weichen; die Familie kam zwischenzeitlich bei Verwandten unter. Ein Neubau außerhalb der Stadtmauer war also dringend nötig geworden. In jener Zeit begann auch die Blüte des Lotsengewerbes. Da man als Lotse sehr gut verdiente, stieg Felix Schneider 1893 aus dem Fährgeschäft aus und wendete sich ganz dem Lotsenberuf zu. An seine Stelle im Fährunternehmen trat einer der fünf Söhne von Jakob Menges, Karl. Es war ein schwerer Schicksalsschlag, als Karl Menges bereits 1896 mit 27 Jahren starb. Jakobs Sohn Felix, der erst kurz zuvor eine Laufbahn als Weinhändler in Wiesbaden begonnen hatte, übernahm daraufhin die Aufgaben seines Bruders. Ein großes Ereignis für den Fährbetrieb war das Kaisermanöver 1905. Wilhelm II., sonst eher Kriegsschiffe favorisierend, wurde samt Gattin, Kronprinz und Gefolge von Jakob Menges auf der „Loreley II“ übergesetzt. In Schlepptau steuerte sein Sohn Felix die Nähe, auf der das kaiserliche Automobil stand. Als Anerkennung für den 40jährigen unfallfreien Fährdienst verlieh der Kaiser nach der Fahrt Jakob den preußischen Kronenorden IV. Klasse; Sohn Felix bekam die Medaille hierzu überreicht. nach oben

1906-1929 „Loreley III“

Ende des Jahres 1905 überließ Jakob den Fährbetrieb ganz seinem Sohn. Mittlerweile wurden 30 Millionen Tonnen Güter im Jahr von der Rheinschifffahrt transportiert. Die immer zahlreicher werdenden Schleppzüge wurden nicht nur stärker, sondern auch schneller. Felix Menges beauftragte bei der Werft Christof Ruthof in Mainz-Kastel ein neues Fährschiff. Am 1. Juni 1906 wurde die „Loreley III“ in Dienst gestellt; sie war nur wenig größer aber mit 67 PS wesentlich stärker als die „Loreley II“ mit 35 PS. Die alte „Loreley I“ (16 PS) wurde noch im gleichen Jahr auf den Fluss Save, im heutigen Kroatien, verkauft. Man hatte sie bis 1906 behalten, damit trotz der reparaturanfälligen Dampfmaschinen immer ein Fährboot im Einsatz sein konnte. Schon ein paar Jahre nach der Indienststellung jedoch wurde die „Loreley III“ im ersten Weltkrieg von 1914 bis 1918 für Kriegszwecke, in diesem Fall Kontrollfahrten auf dem Rhein, vom kaiserlichen Heer beschlagnahmt. So musste die „Loreley II“ wieder einspringen. Von 1916 bis 1918 war der mittlerweile 73jährige Jakob Menges gezwungen mit anderen Ruheständlern den Fährdienst zu versehen. Sohn Felix war „im Feld“ wie auch sein Bruder Wilhelm, der 1918 an der Westfront fiel.
Zum Ende des 1. Weltkrieges bauten deutsche Pioniere zur Räumung des linken Rheinufers eine Schiffbrücke. Vom 27. November bis 3. Dezember 1918 setzte die 5. Armee nach St. Goarshausen über. Am 10. Dezember 1918 war St. Goar schon amerikanisch besetzt. Eine Woche später waren bereits 1.000 Franzosen an die Stelle der Amerikaner getreten. Erst 1929 zogen die letzten französischen Besatzungstruppen aus St. Goar ab.

Im Juli 1920 kehrte auch die „Loreley III“ nach französischer Beschlagnahmung 1918 als Patrouillenboot zu ihrem Besitzer zurück. Aber der Fährdienst konnte in der für ganz Deutschland katastrophalen Nachkriegszeit kaum aufrechterhalten werden. Zu gering war der Verkehr, zu schwer war es, Kohlen zu bekommen. Felix Menges wollte, wie jeder andere auch, über die Runden kommen. Doch es gelang ihm nicht. Kein Wunder, denn die französisch besetzte Zone galt Geschäftsleuten und Touristen gleichermaßen als totes Land. Die französischen Besatzungstruppen mussten kostenfrei befördert werden. Felix Menges musste die „Loreley II“ im Juli 1920 als Hafenboot nach Ludwigshafen notverkaufen und konnte trotzdem weder Löhne noch Kohle bezahlen. Im August 1920 wurden schließlich die Landebrücken, die „Loreley III“ und die Nähe in den Loreleyhafen gebracht. Der Fahrbetrieb wurde eingestellt.

Tragischerweise ertrank beim Schleppen der Landebrücken ein Mann der Fährbesatzung. Auch Johann Jakob Menges starb in diesem Jahr. Wenige Wochen lang wurde der Fährbetrieb von einem Assmannshausener Schiffer erledigt. Die Bevölkerung war

mit der Zuverlässigkeit und dem willkürlichen Tarif diese Fährmanns aber bald sehr unzufrieden. Deshalb baten die Stadträte beider Städte um Unterstützung der Kreise. Im November 1920 wurde der Fährverkehr von Felix Menges mit Hilfe einer kleinen Anlaufunterstützung durch die Verwaltung der preußischen Rheinprovinz wieder aufgenommen. Während der folgenden Jahren 1921 und 1923 balancierte das Unternehmen ständig am Rande des Ruins vorbei. Ohne den Weinbau und Weinhandel, den die Familie Menges seit 1866 zusätzlich betrieb, hätte der Fährbetrieb Fähre wirtschaftlich nicht überlebt. Felix Menges hatte seit 1905 insbesondere den Weinhandel ausgebaut, der die Familie nicht nur durch Krisenzeiten brachte, sondern bis in die 1950er Jahre deutlich mehr Umsatz und Gewinn erwirtschaften konnte als der Fährbetrieb und somit die wirtschaftliche Basis der Familie darstellte. nach oben

Weimarer Republik und Inflation

Nicht lange nach Gründung der Weimarer Republik begann die Inflation, die sich im Herbst 1923 dramatisch zuspitzte. Kostete beispielsweise zu Beginn dieser „goldenen Zwanziger Jahre“, nämlich 1921, die Beförderung eines PKW über den Rhein 15 Mark, mussten im Juli 1923 schon 15.000 Mark, am 9. August 1923 60.000 Mark und am 15. August 1923 120.000 Mark bezahlt werden. Der Fährmann Felix Menges hatte Mühe, täglich den Lohn an seine Angestellten und die Kohle zum Antrieb der Dampfmaschine zu erwirtschaften, zumal kaum noch ein zahlender Fahrgast übersetzte. Natürlich nahm er zu dieser Zeit statt Fährgeld viel lieber Sachwerte, beispielsweise Lebensmittel und Kohle und teilte diese unter seinen Leuten auf. Als dann im Oktober 1923 ein Dollar den Wert von 4,2 Billionen Papiermark erreichte, rannte er täglich mit Zigarrenkisten, in denen die wertlosen Geldscheine aufbewahrt wurden, zur Bank oder gleich zum Kohlenhändler, um das Geld sofort in Feuerungsmaterial für die Dampffähre einzutauschen. Wirtschaft und Verkehr kamen in der Weimarer Republik im Herbst 1923 komplett zum Erliegen. Mitten in dieser Zeit erkrankte Felix. Als er 47jährig im Sommer 1924 starb, mussten seine Frau Frieda und der 18jährige Sohn Willy Franz die Führung des Fährbetriebs übernehmen. Ebenso wie 66 Jahre zuvor Wilhelmine Menges, musste nun Frieda versuchen, sich bei den fünf Angestellten des reinen Männerbetriebes in einer Männerwelt durchzusetzen. Mit Strenge, Umsicht und unglaublicher Disziplin führte sie mit ihrem Sohn das Unternehmen, zu welchem, seit der Zeit Johannes Menges, neben der Fähre auch noch ein Weinlokal und der erwähnte Weinbau gehören sowie die Haupterwerbsquelle, der Weinhandel, gehörten. Ohne wohlwollende Ratgeber, treue, tatkräftige Mitarbeiter und ihren Sohn hätte Frieda verzweifeln müssen. Um bei Reparaturen oder Hochwasser nicht gezwungen zu sein, den Fährbetrieb stillzulegen und um dem Bedürfnis der zahlreicher werdenden Touristen zu genügen, wurde 1926 das Fahrgastschiff „Felix“ in Betrieb genommen. Ab 1924 nahm der Schiffsverkehr auf dem Rhein deutlich zu, ab 1927 spielte der PKW-Verkehr eine zunehmend wichtige Rolle. Nach der Einrichtung eines engen Eisenbahnnetzes bis 1914 war dies die zweite „Revolution“ für die Individualmobilität. nach oben

1930-1944 „Loreley IV“- die „Blindschleich“

Ab 1929 führte Willy Franz Menges den Fährbetrieb selbständig. Seit seiner Kindheit hatte er den Autoverkehr wachsen sehen. Gab es 1914 im Deutschen Reich ca. 60.000 Automobile, so waren es 1926 schon über 200.000, 1938 wurden es dann 715.000. Dementsprechend war es für die Fährleute vor dem Krieg etwas Besonderes, ein Auto mit der Nähe überzusetzen. Ende der zwanziger Jahre war es normal. Hingegen war der „eiserne Gustav“, der auf seiner Protestfahrt von Berlin nach Paris hier am 2. April 1928 mit seiner Kutsche übersetzte, in keiner Beziehung mehr ein alltäglicher Fahrgast. An den Ostertagen 1928 sollten schon 5.000 Kraftwagen durch St. Goar gefahren sein. Die Rheinuferstraße soll zu dieser Zeit für Fußgänger kaum noch passierbar gewesen sein; Geschwindigkeitsbeschränkungen gab es ja damals auch innerhalb von Ortschaften noch nicht. Und so brausten wohl oft mehr als ein Dutzend Automobile hintereinander mit der unglaublichen Geschwindigkeit von 70 oder gar 80 Stundenkilometern die Rheinstraße entlang. Um Autos und auch kleinere LKW nicht dauernd umständlich mit der Nähe zwischen den immer schneller werdenden Schleppzügen hindurch überzusetzen, sondern schnell und bequem, kaufte Willy Franz Menges 1930 die seit 1903 in Königswinter fahrende Dampffähre „Königswinter I“. Diese damals zwischen Worms und Koblenz größte und modernste Fähre konnte zehn PKW befördern und wurde von zwei Dampfmaschinen mit je 50 PS angetrieben. Der Tradition gemäß wurde sie auf den Namen „Loreley IV“ umgetauft, von der Bevölkerung aber - nicht ohne Zuneigung - „Blindschleich“ genannt. Als nämlich Publikum, Festgäste und Schiffer wartend am Ufer standen, wollte und wollte die neue Fähre nicht erscheinen. Schließlich entdeckte sie ein „Schiffiger“ mit seinem Fernglas in der Höhe von Wellmich: Anthrazitfarben, grau und weiß und langsam. Er soll gerufen haben: „Do kimmt die Blindschleich“.

Die „Loreley III“ wurde nach Bingen verkauft und versorgte von dort aus Binnenschiffe mit Trinkwasser. Die Finanzierung der „Loreley IV“ (etwa 38.000 Reichsmark) und der für sie neu installierten Landeanlagen (etwa 14.000 RM) durfte Willy Franz Menges in den Zeiten der Weltwirtschaftskrise Anfang der dreißiger Jahre ziemlich schwergefallen sein. Nach seinen eigenen Erzählungen war es allerdings noch schwerer, den Betrieb durch die der Wirtschaftskrise folgenden Zeit des Nationalsozialismus zu steuern. Wenigstens die „Blindschleich“ selbst konnte sicher zwischen den zahlreichen Schleppzügen hindurch auf die andere Seite gesteuert werden. Hindurch zwischen 27 Millionen Tonnen Güter, überwiegend Kohle und Erz, die beispielsweise 1936 an der „Loreley IV“ vorbei auf Schleppkähnen transportiert wurden. nach oben

1945 - 1958 „Loreley IV“, Nachkriegszeit

Während des zweiten Weltkrieges gab es zum Teil wesentliche Betriebseinschränkungen wegen Kohle- und Personalmangels. Am 2. September 1944 war der Fährmeister, wie er selbst spöttelte, „zu den Fahnen geeilt worden“. Treue Angestellte und Mutter Frieda Menges kümmerten sich in dieser für alle leidvollen Zeit um den Fährbetrieb. Als die deutschen Truppen im März 1945 auf dem Rückzug von Frankreich waren, versenkte die „SS“ gemäß des Hitlerbefehls „Z“ auch die „Loreley IV“ im Loreleyhafen durch Sprengung. Besatzungsmacht in den Schwesterstädten waren zunächst die Amerikaner, danach wieder einmal die Franzosen. Soweit diese es gestatteten, wurde der Fährverkehr bis zum Frühjahr 1947 u.a. durch das von Zerstörung verschont gebliebene Personenboot „Felix“ und der „Loreley III“ mit der Nähe im Schlepptau, bewältigt. Nur kurz war der „Felix“ 1945 von den Franzosen nach Weißenthurm zum Fährdienst requiriert worden. Mein Großonkel Willy Franz Menges erzählte, wie es dann zur Hebung der „Loreley IV“ durch den Schwimmkran „Hai“ im Januar 1946 kam: Die Verhandlungen um die Hebung des Fährschiffes zwischen dem noch nicht zuständigen französischen und dem gerade noch zuständigen amerikanischen Offizier, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und ihm selbst wurden immer zäher, der Kran sollte baldmöglichst anderswo eingesetzt werden. Kurz entschlossen ging Willy Franz Menges mit einem Freund und einer Kiste seines besten, durch den Krieg geretteten Weins zu den alliierten Offizieren. Der Wein löste wohl zuerst die Zungen und brach schließlich auch das Eis zwischen den Menschen, die schreckliche Kriegserlebnisse und eine angebliche „Erbfeindschaft“ trennte. Im Rausch soll einer der beiden Offiziere schließlich Willy Franz Menges vor dem mitgebrachten Zeugen mit seinem Ehrenwort versprochen haben, dass die Fähre gehoben wird.

Der Anblick des gehobenen Schiffes muss trostlos gewesen sein. Durch die Sprengung waren die Aufbauten, die Maschinen und teilweise die Außenhaut zerfetzt. Auf der Helbach-Werft in Lahnstein und bei Ruthof in Mainz-Kastel wurde die Fähre von wahren Improvisations- und Organisationskünstlern, so gut es ging, repariert. Im März 1947 wurde die gerade erst wieder in Betrieb genommene „Loreley IV“ von den Franzosen zuerst nach Andernach, dann nach Neuwied „entführt“. Den Befehl dazu unterschrieb ein Offizier Vincent. Ein General gleichen Namens hatte 1796 die „Fliegende Brücke“ nach Neuwied befohlen. Wehrlos musste Willy Franz Menges das geschehen lassen. War doch in jener Zeit, „in der es nichts gab“, unter Mühe und Opfern alles Mögliche und Unmögliche besorgt und geschoben worden, damit die Fähre die Ufer wieder verbinden konnte. Und jetzt sollte sie woanders hin? Der Maschinist Sager wollte „seine Blindschleich“ nicht fremden Händen überlassen. Kurzerhand blieb er an Bord und fuhr mit, bis die „Loreley IV“ im Juli 1947 wieder zurückkehrte. Der mühsame Aufbau des Fahrbetriebes nach dem Krieg wurde weder vom Bund noch vom Land finanziell unterstützt. Um die Kosten für die Hebung der „Loreley IV“ aufzubringen, musste die „Loreley III“ 1948 verkauft werden. Sie wurde dort zur Versorgung der Schiffe mit Trinkwasser in Bingen eingesetzt. Im selben Jahr verlor Magda Hammerl, die Schwester von Willy Franz Menges, ihren aus Kriegsgefangenschaft heimgekehrten Mann Dr. Franz Hammerl. Magda sorgte mit Hilfe ihres kinderlosen Bruders Willy Franz für den Sohn Wolfgang und die Tochter Ursula und führte zusammen mit ihrer Mutter Frieda die Weinstube „Rheinischer Hof“. Mitte der fünfziger Jahre, der „Wirtschaftswunderzeit“, wuchsen sowohl der Straßenverkehr als auch der Güterverkehr auf dem Rhein wieder an. 1959 passierten ca. 58 Millionen Tonnen Güter, hauptsächlich Kohle, Sand und Erz auf Schiffen die Loreley und mittlerweile gab es in der Bundesrepublik Deutschland 3,5 Millionen PKW. Willy Franz Menges plante den Bau einer neuen Fähre. Eine Fähre, die an Strömung, Ufergegebenheiten und Anlegevorrichtungen angepasst sein muss, kann ohne Kenntnis dieser technischen Details, über die nur die Fährleute vor Ort verfügen, ihre Aufgabe nicht erfüllen. nach oben

1959-1994 „Loreley V“

Wieder baute die Ruthof-Werft in Mainz-Kastel das Fährschiff für die Familie Menges. Während der Bauzeit 1958/59 war Willy Franz Menges häufig auf der Werft und begutachtete das Fortschreiten seines Vorhabens. Die „Loreley V“ war eine Doppelendfähre, d.h. das Fahrzeug hat beim Befahren und Verlassen der Fähre die gleiche Fahrtrichtung. Der Fahrgast musste also sein Fahrzeug nicht mehr rangieren. Diese Bauart bietet dem Fahrgast, im Vergleich zu der umständlich von der Seite zu befahrenden „Loreley IV“, wesentlich mehr Einfachheit und Schnelligkeit. Mit Jubel, Freude und Böllerschüssen begrüßten die St. Goarer und St. Goarshausener am 19.3.1959 die „Loreley V“, die mit zwei Dieselmoren mit je 165 PS zwei Voith-Schneider-Propeller Größe 10E antreibt und in der Lage ist, 21 PKW überzusetzen.
In den folgenden Jahren nahm der unverheiratete Willy Franz Menges seinen Neffen Wolfgang Hammerl in die Geschäftsführung der Firma auf. 1974 legte er die Geschäfte vollständig in dessen Hände. Wurde in den 200 Jahren der „Zwerchfergerei“ einerseits die Lebensdauer der Fährschiffe immer länger, so war andererseits der Aufwand an Investition, Instandhaltung und an Modernisierung unter sich immer schneller ändernden Bedingungen enorm gewachsen. So tauschte man 1970 und 1993 die Dieselmotoren der „Loreley V“ aus. 1978 wurde das Holzdeck der Fähre durch ein Stahldeck ersetzt. Gleichzeitig baute man Schotten, wasserdichte Quer- und Längswande, in den Schiffsrumpf ein. Durch diese aufwendige Maßnahme verfügte die beladene Fähre selbst dann noch über ausreichende Sinksicherheit, wenn die Außenhaut beschädigt werden sollte. Dem Stand der Technik entsprechend wurde sowohl in der Fähre als auch im Fahrgastschiff 1970 jeweils eine Rheinfunkanlage und 1985 eine Radaranlage installiert. Um bei Hochwasser möglichst lange den Fährverkehr aufrechterhalten zu können, baute Wolfgang

Hammerl von 1976-1978 die Fahrrampen aus. Bedingt durch unterschiedliche Anlegestellen konnte man mit der „Blindschleich“ bis zum Kauber Pegel (KP) von 5,1 Meter Fahrzeuge übersetzen, mit der „Loreley V“ dagegen nur bis KP 4,4 Meter. Dieser Rampenausbau beschleunigte ebenfalls jeden Be- und Entladevorgang aller Fahrzeuge.

Durch die Umbaumaßnahme konnte die „Loreley V“ seit 1978 den Fährdienst bis KP 5,4 Meter gewährleisten. Die „Blindschleich“ wurde nun, da ihre Dienste auch bei Hochwasser nicht mehr benötigt wurden, nach 50 Jahren treuen Dienstes 1979 nach Bonn verkauft. Manch einer vergoss ein paar stille Tränen, als er „seinem“ alten Fahrschiff auf der Talfahrt Richtung Bonn nachsah. Den 54 Jahre alten „Felix“ verkaufte Wolfgang Hammerl 1980 nach Gertruidenberg, Holland. Um moderne, touristische Bedürfnisse befriedigen zu können, wurde 1980 die Bonner Personenfähre „Rheinnixe“ gekauft und zu einem Zeitgemäßen, komfortablen Fahrgastschiff umgebaut. Stieg das Hochwasser höher als Kauber Pegel 5,4 Meter, war „Felix“ nicht mehr auf Vergnügungstour, sondern ausschließlich als großzügige und sichere Personenfähre auf „Zwerchfahrt“ (Querfahrt). Bei einem höheren Wasserstand als KP 7 Meter konnte man über die Hochwassernotstege nicht mehr sicher zu den Anlegebrücken gelangen, bei diesem Wasserstand wurde auch der Personenfährverkehr eingestellt. Nach der Indienststellung der „Loreley V“ nahm nicht nur der Schiffsverkehr auf dem Rhein und dessen Geschwindigkeit weiter zu, sondern auch der Verkehr an Land mit PKW und Personen. Beides hatte Konsequenzen für den Fährbetrieb: Die Fährverbindung musste angepasst werden. Einerseits musste die Fähre schneller und wendiger sein, andererseits musste sie eine größere Ladefläche bieten, weil PKW und LKW nicht nur in Bezug auf ihre Anzahl zugenommen haben, sondern auch deren Größe und Gewicht. Andererseits wurde die Finanzierung einer neuen Fähre schwer durch die politische Diskussion um eine Rheinbrücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen erschwert, da eine Brücke, den Fährbetrieb überflüssig und wirtschaftlich unmöglich machen würde. Außerdem war indessen der Weinhandel, der eigene Weinbau sowie die Weinwirtschaft unrentabel geworden. Wolfgang Hammerl musste dem Rechnung tragen und den Weinhandel 1976, den eigenen Weinbau 1980 und die Weinwirtschaft 1993, die die Familie so lange getragen hatten, einstellen. nach oben

Seit 2003 „Loreley VI“

Der Sohn von Wolfgang Hammerl, Klaus, der 2002 den Fährbetrieb übernahm, stellt nicht nur die Fahrgastschifffahrt im selben Jahr ein, sondern sah sich vor einem existentiellen Dilemma: investierte er in die Aufrechterhaltung eines zu kleinen und zu langsamen Fährschiffes, das in die Jahre gekommen war und den Verkehr nicht mehr zeitgemäß bewältigen konnte oder in ein neues, sehr viel teureres, leistungsfähiges Fährschiff. Wegen der Brückendiskussion bat Klaus Hammerl die Landesregierung um eine Landesbürgschaft für den Schiffskredit. Die Bitte wurde abgelehnt. Trotzdem erhielt er von einer der angefragten Kreditinstitute eine Finanzierungszusage. Im Jahr 2002 verbreiterte der Fährbetrieb die Fährrampe und den Rampenwagen in St. Goarshausen, um das Anlegen einer breiteren Fähre dort zu ermöglichen. Im Mai 2002 wurde die „Loreley VI“ in Tangermünde an der Elbe auf Kiel gelegt. Auf den Rhein kam die Fähre in drei Etappen: Von Tangermünde nach Hamburg wurde die Fähre elbeabwärts wegen niedriger Brückendurchfahrtshöhen noch ohne Steuerhaus von einem Schubschiff gebracht. Nach Aufsetzen des Steuerhauses im Hamburger Hafen wurde sie über die Nordsee von einem Schleppschiff in den Rotterdamer Hafen geschleppt. Rheinauf fuhr die Fähre an der Seite eines großen Containerschiffes gekuppelt. Dieser Umweg war wegen der Höhe und der Breite der Fähre notwendig. Am 10.4.2003 wurde die „Loreley VI“ in Dienst gestellt. Die Fähre kann bis zu 29 PKW befördern, wird von 2 Dieselmotoren mit je 380 PS und zwei Voith-Schneider-Propellern Größe 12K angetrieben. „Loreley V“ wurde 2007 als Teil der Finanzierung nach Irland verkauft.

Zwischen 2003 und 2024 investierte der Fährbetrieb in eine neue Fährzufahrt in St. Goar, in einen neuen Rampenwagen in St. Goarshausen, zweimal wurden die Antriebsmotoren, einmal die Stromerzeuger getauscht, die Hydraulikanlage wurde grundlegend verbessert, das Radar und andere elektronische Bauteile wurden durch bessere ersetzt. Seit Christof Menges im Dezember 1794 das familiengeführte Fährunternehmen gründete, hatte es nur zweimal eine Unterstützung der öffentlichen Hand gegeben: im November 1920, um den Fährbetrieb nach kurzer Pause wieder einzurichten und 2021, um während der Corona-Pandemie die Aufrechterhaltung des Fährverkehrs zu unterstützen. Seit Bestehen hatte der Fährbetrieb stets auf Entwicklungen auf der Wasserstraße oder später auch auf der Straße reagiert. Seit den 2000er Jahren war kaum noch eine Steigerung der Geschwindigkeit der Längsschifffahrt zu verzeichnen. PKW werden nicht mehr wesentlich breiter oder länger gebaut. Trotzdem sind die Herausforderungen an den Fährbetrieb bemerkenswert: autonomes Navigieren von Schiffen und möglicherweise PKW stehen bevor, demografischer Wandel, Ersatz für Verbrennungsmotoren und andere Anpassungen an gesetzliche Vorgaben, die für ein Familienunternehmen kaum darstellbare Finanzierung eines Fährneubaus, die Personalgewinnung in einer Region mit schwindender Bevölkerung, zunehmende Niedrigwasserperioden, um nur einige zu nennen. Künstliche Intelligenz hat wahrscheinlich auch im Fährbetrieb das Potential unsere Zukunft so grundlegend zu ändern, wie die Änderungen zur Gründerzeit vor 150 Jahren. Zum Januar 2025 veräußerte Klaus Hammerl den Fährbetrieb an die Flensburger FRS-Gruppe, die zahlreiche Fährverbindungen in Deutschland und international betreibt. Damit soll die langfristige Fortführung der traditionsreichen Fährverbindung gewährleistet werden.

(Klaus Hammerl, Sankt Goarshausen, 2026)

Internet

www.regionalgeschichte.net: Zur historischen Stadtentwicklung von Oberwesel, Beitrag von Josef Heinzelmann (abgerufen 08.09.2026)

www.frs-rheinfaehren.de: Fähre Loreley (abgerufen 08.09.2026)

www.frs-rheinfaehren.de: Tradition trifft Zukunft – die Historie der Fähren am Rhein (abgerufen 08.09.2026) nach oben

Literatur

Demandt, Karl Ernst (1960): Rheinfels und andere Kalzenelnbogener Burgen als Residenzen, Verwaltungszentren und Festungen 1350-1650. Darmstadt.

Ellmers, Detlev (1976): Kogge, Kahn und Kunststoffboot. Bremerhaven.

Hammerl, Klaus (1994): Rüwwer und Nüwwer. Festschrift zum 200jährigen Firmenjubiläum. o.O.

Hiltram, Roman F. (1984): Fährmann hol über! Eine Fähre am Rhein, St. Goar - St. Goarshausen. Münster.

Honnef, Klaus; Weschenfelder, Klaus; Haberland, Irene (1992): Vom Zauber des Rheins ergriffen .... Zur Entdeckung der Rheinlandschaft vom 17. bis 19. Jahrhundert. München.

Institut für geschichtliche Landeskunde der Rheinlande an der Universität Bonn (Hrsg.) (1950): Geschichtlicher Handatlas der deutschen Länder am Rhein (Mittel- und Niederrhein). Köln u. Lörrach.

Jasmund, Robert (1901): Die Arbeiten der Rheinstrom-Bauverwaltung 1851-1900. Berlin.

Nies, Ludwig (1959): 165 Jahre Rheinfähre St. Goar - St. Goarshausen, 1794-1959. Koblenz.

WSD Duisburg (Hrsg.) (1951): Der Rhein: Ausbau, Verkehr, Verwaltung. Duisburg.

(1992): 2000 Jahre Rheinschiffahrt. Koblenz.

Rheinfähre zwischen Sankt Goarshausen und Sankt Goar

Schlagwörter: Fähre, Fähranleger
Ort: 56329 Sankt Goar
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Koordinate WGS84: 50° 09 6,25 N: 7° 43 3,51 O / 50,15174°N: 7,71764°O
Koordinate UTM: 32.408.388,04 m: 5.556.288,78 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.408.426,49 m: 5.558.071,75 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Klaus Hammerl (2026), „Rheinfähre zwischen Sankt Goarshausen und Sankt Goar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-245764 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**