

Loreley-Fähre

Rheinfähre zwischen Sankt Goarshausen und Sankt Goar so genannte „Fliegende Brücke“

Schlagwörter: [Fähre](#), [Fähranleger](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Gemeinde(n): Sankt Goar, Sankt Goarshausen

Kreis(e): Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis

Bundesland: Rheinland-Pfalz



Blick von der Loreley auf das Rheintal mit Sankt Goarshausen, Burg Katz und der Loreley-Rheinfähre (2015).
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel



Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2019

Die Anfänge der Fährgeschichte

Aufzeichnungen belegen, dass es bereits seit Anfang des 9. Jahrhunderts n. Chr. eine fährartige Verbindung beider Rheinufer gab, in dessen Bereich sich heute die Städte Sankt Goarshausen und Sankt Goar befinden. Zum Übersetzen über den Rhein wurden so genannte Nachen (traditionell aus Eiche gefertigter Fischer- oder Fährkahn) genutzt. So konnte schon damals eine Verbindung zwischen der alten Römerstraße, welche hinter dem Sankt Goarshausener Bahnhof über Patersberg zum Hausecker Wald aufsteigt, und dem im Sankt Goarer Gründelbachtal endenden vorgeschichtlichen Verkehrsweg aus Gallien geschaffen werden.

Die Zeit der „Fliegenden Brücke“

Im Jahr 1622 ließ der derzeitige Kommandant der Burg Rheinfels im Auftrag des hessischen Landgrafen die erste „Fliegende Brücke“ (Brücke als Synonym für Fähre) einrichten. Zunächst verkehrte der hölzerne Kahn zwischen der linksrheinischen Rheinfels-Kaserne und den „Unteren Wasen“ des rechtrheinischen Ufergeländes bei Sankt Goarshausen. Die „Fliegende Brücke“ wurde im Jahr 1664 vergrößert und 1692 erneuert. 1748 wurde schließlich eine völlig neue „Brücke“ eingeweiht, welche bis ins Jahr 1794 in Betrieb war. Die Kosten für den neuen Fährkahn betragen 8.000 Gulden. Ein Modell der letzten „Fliegenden Brücke“ befindet sich heute noch im Sitzungsraum der Sankt Goarer Hansen auf Burg Rheinfels.

Für den Fährbetrieb wurden ein Brückenmeister und sogenannte Brückenknechte (Gehilfen) eingesetzt. Zusätzlich gab es einen Posten auf der Burg Katz, von wo aus Signale an die Fähre und die auf dem Rhein fahrenden Schiffe gegeben wurden. Drei Glockenschläge und ein Doppelkreuzschlag signalisierten, dass die „Fliegende Brücke“ die Fahrinne räumen musste, so dass die rheinauf- und abwärts fahrenden Schiffe freie Fahrt hatten. Die Besoldung eines Brückenmeisters viel für die damalige Zeit recht hoch aus. Mitte des 18. Jahrhunderts erhielt er jährlich 72 Reichstaler, seine Gehilfen 60 Taler. Hinzu kamen sieben Malter (ehemaliges Volumenmaß) Korn, sowie zu Ostern jeweils zwei Eier von jedem Einwohner der Anliegerstädte. Im Jahr 1737 wurde

zudem eine Brückenabgabe eingerichtet, die durch das Rheinfelser Amt vereinnahmt wurde. Diese betrug für die Stadt Sankt Goarshausen 80 Gulden und für die Stadt Sankt Goar 110 Gulden jährlich.

1794 wurde Sankt Goar und die Burg Rheinfels durch die Franzosen besetzt und der Fährbetrieb unterbrochen. Auf Befehl der Besatzer hin, wurde die „Fliegende Brücke“ 1796 nach Neuwied gebracht. In diesen Zeiten waren es der Brückengehilfe Johann Christoph Menges aus Sankt Goarshausen und sein Mitschiffer Bernhard aus Sankt Goar, die die Bevölkerung im Notstand weiterhin mit Nachen über den Rhein beförderten.

Die Ära der Familie Menges

Nach dem Abzug der Franzosen aus Sankt Goar wurden die Fährerechtsame (das Recht oder Vorrecht) dem Fähr- und Brückenmeister Johann Christoph Menges übertragen. Daraufhin wurde J. C. Menges erster Brückenmeister. Von diesem Zeitpunkt an nannte man den Fährmeister und seine Familie im Volksmund „die Brückermenges“ (vom Familiennamen „Menges“ abstammend). Um die Osterzeit im Jahr 1814 verlegte man die Anlegestelle auf Sankt Goarshausener Seite in die Nähe des Anwesens der Menges nahe beim „Runden Turm“. Bis zum 1. Juli 1831 wurde zur Überfahrt eine Sprengnache (größere Hölzerne Ponte) und eine kleinere Enkernache genutzt.

Am 18. März 1868 wurde das erste Dampfboot, die „Loreley I“ durch Johann Jakob Menges und seinen Teilhaber Gottfried Schneider in Betrieb genommen. Gebaut wurde es in einer holländischen Werft. Die „Loreley I“ war das erste Fährboot auf dem Rhein, welches mit Dampf angetrieben wurde. Auf Grund niedriger Pegelstände im Bereich der Fähranlegestelle, u. a. in Folge der Regulierung des Rheines, und durch den Bau der rechtsrheinischen Bahnstrecke, wurde die Anlegestelle erneut innerhalb von Sankt Goarshausen verlegt. Am neuen Platz, im Bereich zwischen den beiden Kirchen, wurde 1885 eine feste Stationsrampe errichtet.

Wegen des zunehmenden Verkehrs und einer neuen, aus Eisen gefertigten und damit schwereren Ponte, wurde 1888 ein zweites, größeres Dampfboot namens „Loreley II“ in den Dienst gestellt. Es wurde ebenfalls in einer holländischen Werft gefertigt. Die „Loreley III“ kam mit wesentlichen Verbesserungen und einer stärkeren Maschine ab dem 11. April 1906 zum Einsatz. Sie wurde in der Schiffswert Ruthof in Kastel erbaut und war bis 1930 als Fähre auf dem Rhein unterwegs. Wegen der stetigen Weiterentwicklung im Verkehrswesen musste ab 1926 ein zusätzliches Motorboot mit dem Namen „Felix“, gefertigt in der Werft J. Stauf in Königswinter, betrieben werden. Am 1. April 1930 wurde die „Loreley III“ schließlich durch die Wagen- und Personenfähre „Loreley IV“ ersetzt. Dieses Schiff trug vorher den Namen „Königswinter I“ und wurde als Fähre zwischen der Eifel und dem Siebengebirge eingesetzt. Sie beförderte bis ins Jahr 1945 den anwachsenden Personen- und Kraftwagenverkehr, den Reiseverkehr zwischen Ost und West und ab 1939 sogar deutsche Truppen über den Rhein. Am 19. März 1945 wurde die „Loreley IV“ auf Befehl des Führers hin durch deutsche Nachhut-Einheiten im Loreley-Hafen in Sankt Goarshausen versenkt.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs kam das Verlangen auf, das versenkte Fährschiff wieder zu bergen. Besonders die Familie Menges setzte sich für dieses Vorhaben ein. Die Amerikaner hatten einen Hebebock nach Sankt Goarshausen bringen lassen, um für ihre Zwecke die Loreley-Hafenmündung wieder schiffbar zu machen. Nach dem Abzug der Besatzer wurde dieser Hebebock zurückgelassen. Mithilfe des Krans und der Unterstützung durch schiffskundige Experten konnte das Wrack der „Loreley IV“ geborgen werden. Das Schiff war größtenteils zerstört, konnte aber in harter Arbeit durch die Firmen Ruthof aus Kastel und Helbach aus Oberlahnstein wieder aufgebaut werden. 1947 konnte das Fährboot in den Einsatz nach Sankt Goarshausen zurückkehren.

Im März 1959 wurde dann eine neue, modernere Auto- und Personenfähre „Loreley V“ in Betrieb genommen. Sie stammte aus der Schiffswert Ruthof aus Mainz-Kastel. Das Schiff hatte eine Länge von 32 Metern, eine Breite von 11 Metern und eine Tragfähigkeit von 100 Tonnen. Angetrieben wurde es von zwei Deutz-Dieselmotoren von je 150 PS und zwei Voith-Schneider-Propellern. An Bord gab es sogar eine Toilette für die Fahrgäste. Ab diesem Zeitpunkt verband die Fährverbindung die rechtsrheinische Bundesstraße 42 mit der linksrheinischen Bundesstraße 9.

Die Fähre heute

1974 übergab der kinderlose Willy Menges den Fährbetrieb an seinen Neffen Wolfgang Hammerl. Um die Fähre weiterhin wirtschaftlich betreiben zu können, wurden neue Landerampen aus Beton an beiden Rheinufern angelegt. Auf Grund der zunehmenden Belastung durch die zu befördernden Fahrzeuge wurde im Mai 2002 die „Loreley VI“ in Tangermünde an der Elbe fertiggestellt. Sie ist seit April 2003 bis heute zwischen Sankt Goarshausen und Sankt Goar als Fähre im Einsatz. Das Schiff hat eine Traglast von 150 Tonnen und kann somit etwa 30 PKW transportieren. Angetrieben wird es von zwei MAN-Motoren mit einer Leistung von je 279 kW.

(Julian Pfeiffer, Universität Koblenz-Landau, 2015)

Internet

www.faehe-loreley.de: Geschichte (abgerufen 25.11.2015)

www.faehe-loreley.de: Technik (abgerufen 25.11.2015)

Literatur

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

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

Loreley-Fähre

Schlagwörter: Fähre, Fähranleger

Ort: 53646 Sankt Goarshausen

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Fernerkundung

Historischer Zeitraum: Beginn 800 bis 900

Koordinate WGS84: 50° 09 6,25 N, 7° 43 3,51 O / 50.15174°, 7.71764°

Koordinate UTM: 32U 408388.04 5556288.78

Koordinate Gauss/Krüger: 3408426.49 5558071.75

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: „Loreley-Fähre“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-245764> (Abgerufen: 23. Januar 2019)

Copyright © LVR

