

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



Zwischen Mainz und Koblenz gibt es keine Brücke. Deshalb sind die Fähren im Oberen Mittelrheintal bis heute ein unverzichtbares Verkehrsmittel. Aber nicht nur das: Auch touristisch sind sie eine Attraktion und prägen das Bild des UNESCO -Weltkulturerbes „Oberes Mittelrheintal“ genau wie die Burgen und der Weinbau.

Im 4. Jahrhundert v. Chr. setzten bereits die Kelten und Germanen Doppel-Einbäume und einfache Flöße zum Übersetzen ein. Später übernahmen die Römer das Wegenetz und die Fährstellen. So konnte man über die Straßen vom Hunsrück Güter über den Rhein und weiter im Taunus bis zum Limes transportieren.

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts gewann der Fährverkehr eine so große Bedeutung, dass Landgraf Philipp von Hessen eine „Schiffbrück“ einrichtete. Zwei große Nachen wurden ähnlich einem Katamaran mit einer Plattform verbunden und mit Portalkonstruktionen verstrebt. Diese Ponte wurde dann an einer Kette ungefähr in Strommitte verankert und pendelte dann je nach Ruderstellung zum rechten oder linken Ufer. Und weil sie das mit bisher ungekannter Geschwindigkeit tat, sprach man von der „fliegenden Brücke“.

Nachdem der Fährverkehr zeitweilig wieder mittels einfacher Nachen erledigt wurde, verkehrte ab 1622 erneut eine fliegende Brücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen. Sie wurde 1794 stillgelegt, um die Rheingrenze für die französische Besatzung sicherer zu machen.

Fährbetreiberfamilie Menges-Hammerl

Jetzt beginnt die Tradition der St. Goarer Fährbetreiberfamilie Menges-Hammerl, die sich über 230 Jahre bis in das Jahr 2025 fortsetzen wird. Man fing klein an - mit Nachen und Muskelkraft, und das zunächst auch nur geduldet. Eine fliegende Brücke wurde nicht mehr genehmigt. Aber die Technik blieb nicht stehen und 1868 war es dann soweit: Mit der Loreley I ging die erste mittels Dampfmaschine angetriebene Fähre auf dem Rhein in Dienst. Große Fahrzeuge hatten auf ihr noch keinen Platz, sondern wurden auf einer Ponte von der Loreley geschleppt. Die hatte dann aber trotz Verstärkung mit Ruderern auf der Ponte Mühe, zwischen

dem mittlerweile starken Längs-Schiffsverkehr auf dem Rhein ans andere Ufer zu kommen. Gut 20 Jahre später (1886) nahm mit der Loreley II ein stärkeres Fährschiff den Dienst auf.

Die etwas größere, aber wesentlich stärkere Loreley III übernahm 1906, wurde aber 1914 für Kriegszwecke beschlagnahmt. Gut, dass man die Vorgängerin noch nicht verkauft hatte, denn sie kam jetzt wieder zum Einsatz. In der Nachkriegszeit ging der Verkehr so weit zurück, dass der Fährverkehr für 4 Monate eingestellt werden musste und nur dank des zur Familienfirma gehörenden Weinbaus überstand der Fährbetrieb die Inflationszeit.

In wirtschaftlich schwieriger Zeit wurde 1930 mit der Loreley IV, der sog. Blindschleich, eine gebrauchte Fähre mit zwei Dampfmaschinen angeschafft, die selbst bis zu 13 Fahrzeuge befördern konnte. Der Zweite Weltkrieg endete für den Fährbetrieb damit, dass die „Blindschleich“ von der Wehrmacht im Hafen von St. Goar versenkt wurde.

„Blindschleich“

Das Heben und Instandsetzen der „Blindschleich“ 1946 war langwierig und teuer und erforderte einiges Improvisations- und Organisationstalent bis sie 1947 ihren Dienst wiederaufnehmen konnte.

In der Wirtschaftswunderzeit stiegen Straßen- und Schiffsverkehr an. 1959 löste mit der Loreley V eine Doppelendfähre mit zwei Dieselmotoren ihre Vorgängerin ab. Hier können die Fahrzeuge beim Befahren und Verlassen der Fähre die Fahrrichtung beibehalten. In den nächsten 40 Jahren wurde die Loreley V immer wieder nachgerüstet, um auf jeweils aktuellen technischen Stand zu sein. Aber Länge, Breite und Gesamtgewicht der zu befördernden Fahrzeuge einerseits und die Geschwindigkeit der Längsschiffahrt andererseits haben stark zugenommen.

Die Loreley VI, der wir heute beim Übersetzen zusehen können, versieht seit 2003 ihren Dienst und kann bis zu 30 Pkw befördern. 2025 wurde der Familien-Fährbetrieb nach 230 Jahren an die Flensburger Reederei FRS übergeben.

(Tourist-Info Hunsrück-Mittelrhein, Mai 2025)

Internet

regionalgeschichte.net: Rüwwer un nüwwer – 200 Jahre Fährbetrieb der Familie Menges-Hammerl zwischen St. Goar und St. Goarshausen (abgerufen am 11.06.2025)

faehre-loreley.de: Geschichte der Fähre Loreley (abgerufen am 11.06.2025)

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.

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: Literatúrauswertung, 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: Tourist-Info Hunsrück-Mittelrhein, „Rheinfähre zwischen Sankt Goarshausen und Sankt Goar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-245764> (Abgerufen: 5. Februar 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

