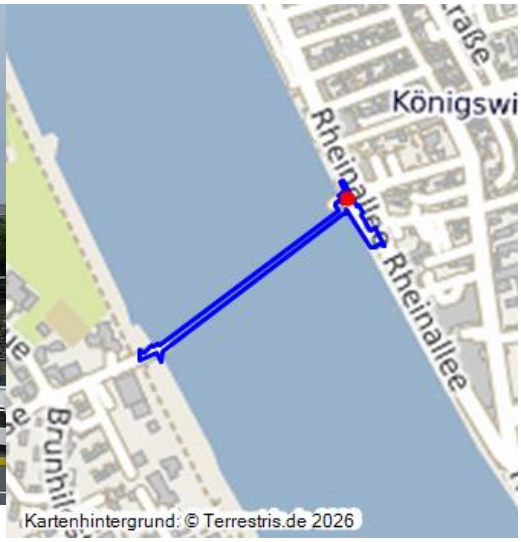
Rheinfähre Königswinter

Fähre zwischen Königswinter und Bonn-Mehlem

Schlagwörter: Fähre, Fähranleger
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Bonn, Königswinter
Kreis(e): Bonn, Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





An Bord des seit 1997 verkehrenden Fährschiffs "Königswinter IV" der Rheinfähre zwischen Königswinter und Bonn-Mehlem (2018).

Die Auto-Rheinfähre Königswinter verkehrt bei Rheinkilometer 645 zwischen der Stadt Königswinter rechtsrheinisch (Anlegestelle Rheinallee) und dem Ortsteil Bonn-Mehlem im Stadtbezirk Bad Godesberg linksrheinisch (Austraße / John-Jay-McCloy-Ufer). Wenn es die Verkehrslage auf dem Rhein erlaubt, werden Fahrten im 8-Minuten-Takt durchgeführt – an Werktagen zwischen 5:45 und 21:50 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 7:45 bis 21:50 Uhr.

Geschichte der Fährverbindung Königswinter – Mehlem
Die Fährschiffe
Königswinter I
Königswinter II
Königswinter III
Königswinter IV
Technische Daten der Fährschiffe Königswinter II und IV im Vergleich
Internet

Geschichte der Fährverbindung Königswinter - Mehlem

Spätestens seit dem 15. Jahrhundert gab es einen zu dieser Zeit noch mit Nachen und Schalden betriebenen Fährverkehr zwischen Königswinter und Mehlem. Beide Orte gehörten seit jeher zum Kürkölnischen Besitz (Janssen 2008) und es sind bereits früh Zölle des Kölner Erzbischofs belegt: Ein Rheinzoll (1291/92) und ein Landzoll (1300) in Königswinter sowie ein Landzoll (ca. 1385) in Mehlem (Pfeiffer 2000). Urkundlich wird eine entsprechende „Fährgerechtigkeit“ in landesherrlichem Besitz zum 25. März 1473 in einem inzwischen verschollenen Weistum genannt (Hofmann 2006, S. 17).
„Aus einem Weistum (eine mündliche überlieferte Rechtsquelle, Verf.) *von 1558 und einer Urkunde von 1739 geht hervor, dass der Erzbischof von Köln das Königswinterer Fährrecht hälftig an das Bonner Cassius-Stift und das Kölner Stift St. Aposteln übertragen hatte. Diese belehnten in Form der Erbpacht jeweils vier Männer als Fährleute ('Fährbeerbte') und Eigentümer der Fährnachen mit dem Fährrecht, also der Wahrnehmung des Fährdienstes. Die Fähre verkehrte seinerzeit in Mehlem von einem auf Höhe der späteren Gastwirtschaft Küster gelegenen Anleger und in Königswinter von der Fährstelle 'Am Fahr' nördlich der heutigen*

Kreuzung von Rheinallee und Hauptstraße am Südrand von Königswinter, wo sich auch die Unterkünfte der Fährleute befanden.“ (de.wikipedia.org)

Nach der Franzosenzeit und dem Übergang an Preußen (1815) wurde das Fährrecht 1843 von der preußischen Regierung den in Form der Erbpacht tätigen Fährleuten (*„Fährbeerbte“*) bestätigt. Am 12. Mai 1900 wurde die heutige Betreiberfirma „Rheinfähre Königswinter“ in der seit 1892 rechtlich möglichen Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) mit einem Stammkapital von damals 280.000 Mark gegründet.

Die Fährschiffe

Im Oktober 1844 wurde an der heutigen Fährstelle erstmals eine hölzerne Gierseilfähre in Betrieb genommen. Eine Gierseilfähre wird mit Hilfe der Strömungskraft, einem Heckruder und einem Drahtseil (Scharseil, hier eine 200 Meter lange Eisenkette) auf die andere Uferseite befördert. Dabei gleitet die Fähre an dem gespannten Drahtseil entlang, da das Boot durch ein Seil (Giertau) und eine Rolle mit dem gespannten Drahtseil verbunden ist.
Es folgten zwei weitere Fähren gleicher Art, bis 1893 eine vierte Gierseilfähre mit eisernem Schiffsrumpf in Betrieb genommen wurde.

Königswinter I

Das seinerzeit erste Dampffährschiff auf dem Rhein wurde ab 1902 bis April 1929 eingesetzt. Es war 32 Meter lang und 9 Meter breit.

Königswinter II

Das von 1929 bis 1987 verkehrende Fährschiff Königswinter II wurde zum Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 versenkt, konnte aber am 15. September 1945 gehoben und bereits am 12. November des Jahres wieder in Betrieb genommen werden. Auf dem „Oma“ genannten Fährschiff mussten die Fahrzeuge zwischen der Auf- und der Abfahrt noch umrangiert werden.
Nach 1945 unterstützten zeitweise auch ein bis zwei Siebelfähren den Betrieb (eigentlich militärische Landungsboote, die aber häufig provisorisch als Fähren oder Transportschiffe genutzt wurden). Bis 1949 war die Fähre Königswinter ausschließlich für die Nutzung durch das Militär in Betrieb und ab Juni 1949 zumindest zur Hälfte für Zwecke der seinerzeitigen „Besatzungsmacht“ reserviert. Die Angehörigen der 1949 eingerichteten Alliierten Hohen Kommission, die bis 1952 ihren Sitz auf dem Petersberg hatte, benutzten die Fähre kostenlos, wofür der Betreiber mit einer Tagespauschale von 350 Deutschen Mark entschädigt wurde. Ferner durften in diesen Jahren Geschäftsleute die Fähre mit einer Sondergenehmigung benutzen (chinaschiff.de, Medien).
Lange vor dem Bau der später nach ihm benannten Bonner Südbrücke fuhr dann auch Konrad Adenauer (1876-1967) häufig auf dem Weg von seinem Zuhause in Rhöndorf zur Arbeit im Bundeskanzleramt mit der Fähre und *„nutzte den kurzen Schiffsaufenthalt auf seinem Arbeitsweg nach Bonn schon mal zum Luftschnappen. Meistens blieb er allerdings in seinem schwarzen Mercedes sitzen. Stets wurde die Limousine von einem weißen Porsche der Polizei eskortiert.“* (ebd.)
Neben dem „Alten“ und seinen Söhnen Paul und Georg Adenauer, die die Fähre regelmäßig auf ihrem Schulweg nutzten, gab es weitere prominente Fahrgäste, darunter die Staatsgäste Queen Elizabeth II. von England, der französische Präsident Charles de Gaulle, der Schah von Persien oder König Hussein von Jordanien, der sogar selbst das Ruder übernahm (ebd.).

1989/90 wurde das Schiff in Rotterdam von chinesische Handwerkern und mit original chinesischem Arbeitsmaterial in nur sechs Monaten zum fahrenden Restaurantschiff umgebaut. Bis April 2012 wurden Panoramafahrten zum Bonner Stadtgebiet angeboten, bevor diese aufgrund neuer Bestimmungen im Schifffahrtsrecht eingestellt werden mussten. Seitdem liegt die frühere Königswinter II als Restaurantschiff „Ocean City“ (seit 2004 „Ocean Paradise“) an der Beueler Seite an der Bonner Kennedybrücke.

Königswinter III

Das in der Oberwinterer Schiffswerft Clausen gefertigte 150-Tonnen-Fährschiff Königswinter III unterstützte ihr Schwesterschiff Königswinter II ab November 1960.
Am 25. Juni 1961 kenterte bei Königswinter eine Fähre *Kriemhild* bei einem Zusammenstoß mit einem rheinaufwärts fahrenden Güterschiff. Der Schiffsunfall forderte sechs Todesopfer und hatte zur Folge, dass die Nachtfahrten der Fähren eingestellt wurden (de.wikipedia.org, Unglücke und zeitpunkt.nrw). Die Personenfähre *Kriemhild* entsprach *nicht* der Autofähre Königswinter III, sondern war ein anderes Personenfährschiff der Rheinfähre Königswinter GmbH (Hinweis Herr Hölper).
Nachdem die Königswinter II im Jahr 1987 außer Dienst gestellt wurde, führte die Königswinter III den Fährbetrieb bis 1997 alleine fort.

Königswinter IV

Das im Jahr 1997 in Betrieb genommene aktuelle Fährschiff ist wie bereits die Vorgänger II und III als Seitenpfortenschiff

konzipiert. Bei der Königswinter IV werden die Fahrzeuge und Fahrgäste über zwei seitlich angebrachte Rampen an Bord genommen und das Schiff dreht sich während der Rheinüberfahrt.
2013 wurden die Motoren und die Abgasanlage der Fähre durch modernere, abgasärmere und leisere Aggregate ersetzt.

Technische Daten der Fährschiffe Königswinter II und IV im Vergleich

Fährschiff	**Königswinter II**, Spitzname „Oma“	**Königswinter IV**
Baujahr	1929	1996
Betrieb	1929 bis 1987 (mit Unterbrechung 1945)	seit Februar 1997
Hersteller	Boeles Scheepswerven & Maschinefabriek N.V., Bolnes, Niederlande	Lux-Werft und Schifffahrt GmbH, Niederkassel-Mondorf, Bau Nr. 144
Länge	40 Meter	46,24 Meter
Breite	12,20 Meter über alles, Rumpf 9,90 Meter	20,09 Meter
Tiefgang	1,30 Meter	0,92 Meter
Wasserverdrängung	keine Angabe	455 Kubikmeter
Motoren	Zwei Dampfmaschinen, ab 1956/57 zwei Dieselmotoren der Motorenwerke Mannheim (MWM)	Seit 2013 vier Deutz BF 6M 1013MCP
Maschinenleistung	2 x 80 kW (zusammen 160 kW / 220 PS), ab 1956/57 2 x 169 kW (zus. 338 kW / 460 PS)	Seit 2013 4 x 182 kW (zus. 728 kW / 990 PS)
Steuerung	keine Angabe	4 x Schottel Pump-Jet 57
Leergewicht, Tragfähigkeit	keine Angabe, 199 Tonnen	keine Angabe, 150 Tonnen
zulässiges Gewicht des schwersten Einzelfahrzeugs	keine Angabe	20 Tonnen
Kapazität	20-24 PKW, 125 Personen	ca. 40 PKW, 500 Personen

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2018/2026)

Quelle

Freundliche Hinweise von Herrn Cedric Hölper, 2026.

Internet

www.faehre-koenigswinter.de: Rheinfähre Königswinter (abgerufen 11.06.2018)
www.kreis-ahrweiler.de: Abbildung „Die 150-Tonnen-Fähre ‚Königswinter III' wird zur Reparatur auf Helling genommen“, in: „Auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen nicht unbekannt, Schiffswerft Schmidt GmbH, Remagen-Oberwinter“ (Text Hermann Comes, Heimatjahrbuch 1985 des Landkreises Ahrweiler, abgerufen 04.05.2026)
zeitpunkt.nrw: Historische Zeitungen, hier „Toter Feuerwehrmann an Bord der 'Kriemhild'“, in: Honnefer Volkszeitung vom 28.06.1961 (abgerufen 04.05.2026)
de.wikipedia.org: Rheinfähre Königswinter (abgerufen 11.06.2018)
de.wikipedia.org: Liste der Rheinfähren (abgerufen 11.06.2018)
de.wikipedia.org: Liste von Unfällen der Binnenschifffahrt (abgerufen 05.07.2021 und 04.05.2026)
www.chinaschiff.de: Zhang Gastronomie GmbH, China - Schiff - Restaurant (abgerufen 11.06.2018)

www.chinaschiff.de: Zhang Gastronomie GmbH, Medien – Ein Neujährchen von Adenauer für den Kapitän (abgerufen 11.06.2018)

Literatur

Hofmann, Gustav / Verein für Heimatpflege und Heimatgeschichte Bad Godesberg (Hrsg.) (2006): Über die Fähren im Raum Bonn und Bad Godesberg, 2. Teil. In: Godesberger Heimatblätter, S. 17-39. Bonn.

Hofmann, Gustav / Verein für Heimatpflege und Heimatgeschichte Bad Godesberg (Hrsg.) (2005): Über die Fähren im Raum Bonn und Bad Godesberg, 1. Teil. In: Godesberger Heimatblätter, S. 9-36. Bonn.

Janssen, Wilhelm (2008): Die Entwicklung des Territoriums Kurköln. Rheinisches Erzstift. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, V. 14-15.) Köln.

Pfeiffer, Friedrich (2000): Transitzölle 1000-1500. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, VII.10.) S. 62, Köln.

Rheinfähre Königswinter

Schlagwörter: Fähre, Fähranleger
Straße / Hausnummer: Rheinallee
Ort: 53639 Königswinter
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Fotos
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1473
Koordinate WGS84: 50° 40 22,19 N: 7° 11 32,06 O / 50,67283°N: 7,19224°O
Koordinate UTM: 32.372.264,17 m: 5.615.002,30 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.584.321,94 m: 5.615.929,29 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: „Rheinfähre Königswinter“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-281082 (Abgerufen: 30. Oktober 2026)

Copyright © **LVR**