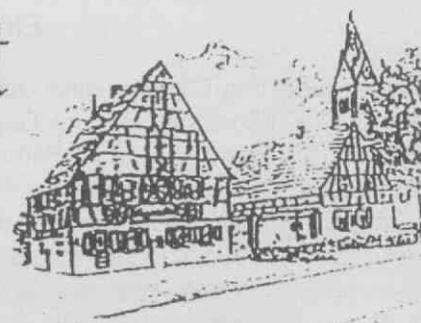
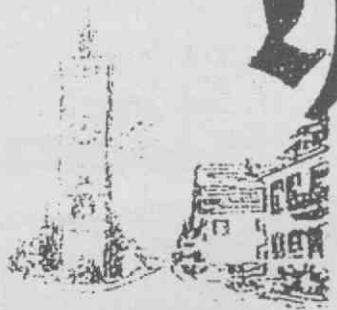


# Heimat-Blatt

für Altrip



Herausgeber:

Heimat- und Geschichts-  
verein Altrip

Jahrgang XV

Januar 2008

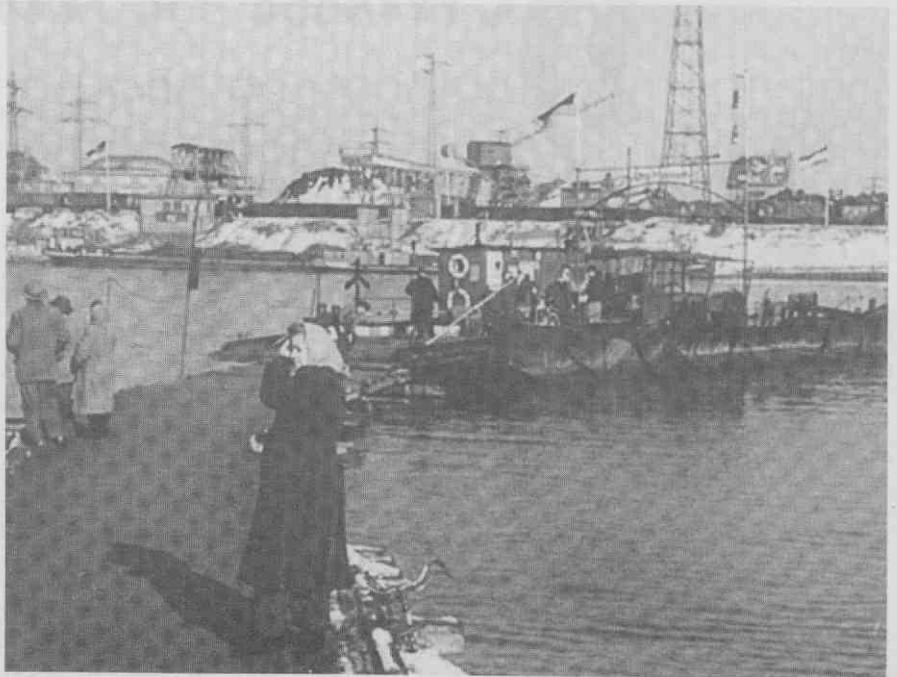
Nr. 48

## Altrip weihte am 25. Januar 1958 die damals modernste Motorfähre auf dem Rhein ein



## Einweihung der ersten Altriper Motorfähre

Lauter Jubel begrüßte das girlandengeschmückte Fährschiff, das im Gegensatz zu den Ehrengästen am Samstag, 25. Januar 1958, pünktlich um 10.30 Uhr, vom Rheinauhafen kommend, an der Altriper Anlegestelle festmachte. Man hätte sich kein besseres Winterwetter wünschen können. Die Sonne strahlte am blauen Himmel und die Landschaft im winterlichen Kleid gab den festlichen Rahmen. Gerade noch rechtzeitig hatte es der Berichterstatter der "Neuen Neckarauer Zeitung", einem Heimatblatt für Neckarau, Rheinau und Altrip, geschafft, mit der alten Gierfähre übersetzen konnte. Bei der Überfahrt vom



Rheinauhafen nach Altrip spielte das Assenheimer Blasorchester den "Jäger aus Kurpfalz", und die Fähre schien alsbald einen Walzer auf das Wasserparkett zu legen. Später, als die alte Fähre inmitten des Stromes bei ihrer letzten Fahrt war, vollführte die neue Fähre einen "Dreher" und, begleitet von einer Flottille der Wasserschutzpolizei, der Fluss- und Hafengebäudeämter sowie vom "St. Nikolaus", dem Boot des katholischen Schifferpfarrers - von dort war Glockengeläut auf Schallplatten zu hören -, fuhr das stolze Motorschiff ans jenseitige Ufer. Doch zuvor gab es viele Reden auf dem Fährschiff. Geschäftsführer Philipp Hermann Hook begrüßte die Vertreter der Landesregierungen von Rheinland-Pfalz und von Baden-Württemberg, Landrat Dr. Becker-Marx, Bundes- und Landtagsabgeordnete sowie Vertreter der Stadt Mannheim sowie Stadt- und Gemeinderäte und nicht zuletzt den Werftbesitzer



Clausen aus Oberwinter. Hook streifte die wechselvolle Fährgeschichte, die sich von einer reinen Nachenüberfahrt im Mittelalter über eine Überfahrt mit einer "Nähe", sodann einer Gierseilfähre nur für den Personenverkehr und ab 1909 als Fuhrwerksfähre entwickelte. Die nun außer Dienst gestellte Gierseilfähre war in der Schiffswerft Braun in Speyer im Jahre 1909 gebaut worden, 1945 von der Wehrmacht versenkt und erst im Januar 1948 wieder in Dienst gestellt worden. Hook verwies auf die Schwierigkeiten bei der Finanzierung des Vorhabens und dass letztlich alles zu einem guten Abschluss gekommen sei. Regierungspräsident Dr. Pfeiffer von der Bezirksregierung überbrachte die Glückwünsche des Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz, und Ministerialdirektor Kübler aus Stuttgart die

besten Wünsche der Landesregierung von Baden-Württemberg. Für die Stadt Mannheim sprach im Auftrag von Oberbürgermeister Reschke der Bürgermeister Dr. Fehsenbecker. Landrat Dr. Becker-Marx bezeichnete Fähren als "unterlassene Brücken", lobte aber ausdrücklich die Tatsache, dass sich länderübergreifend sieben Geldgeber zusammengefunden hätten. Und unter starkem Beifall meinte der Landrat: "Die Altriper Fähre ist ein Beispiel für die sich bei uns gerade formierende Zusammenarbeit und Eintracht der Kommunen." Der Erste Beigeordnete der Gemeinde Altrip, Karl Unverrich, der den erkrankten Bürgermeister Emil Lebherz vertrat, dankte für die dem Dorf zuteil gewordene Hilfe und Unterstützung.

Auf badischer Seite nahm die Fähre als "ersten Passagier" einen Pkw auf. Wie ein Tanzknopf drehte sich die Fähre plötzlich um sich selbst. Die Versammlung an Bord schaute verdutzt. Und der Landrat stellte beruhigt fest, dass es keine Seekranken gegeben hatte. Die vielen Altriper Schaulustigen lachten am Ufer und klatschten vor Freude über "ihr" wieselflinkes neues Fährschiff. Wieder am Altriper Ufer angekommen, ließ der Werftbesitzer Clausen die Werftflagge einholen, und unter den Klängen des Deutschlandliedes wurde der schwarz-gelbe Altriper Fährwimpel hochgezogen. Fred Clausen wünschte dem Fährschiff "stets eine Handbreit Wasser unterm Kiel". Nun durften die Schulkinder auf das Schiff, und die Festgäste wechselten den Schauplatz.



Eine lange Autoschlange fuhr zum Gasthaus "Himmelreich", um die Einweihung kräftig zu feiern. Bedächtig schlug auch Altbürgermeister Adam Jacob diesen Weg ein. Es war die dritte Fähreinweihung, die er erlebte, und er äußerte den Wunsch, dass er auch noch die Einweihung der geplanten Rheinfähre erleben möge.

### Pech und Pannen

Da das Fährschiff seinem Zweck entsprechend geformt war, verfügte es infolge des rechteckigen Zuschnitts mit breiten Landeklappen nicht über einen schnittigen Bug und Heck. Insofern war klar, dass die Fähre nicht mit eigener Kraft ihre Jungfernfahrt unternehmen konnte, sondern stromauf der Hilfe eines Schleppers bedurfte. Diese Hilfe besorgte der Schlepper "Rheinau". Am 22. Januar 1958 sollte die Fähre auf ihrer Fahrt zum Rheinauhafen gegen 15.00 Uhr in Ludwigshafen an der Wredestraße Reporter und Landrat Dr. Kurt Becker-Marx mitnehmen. Die kleine Delegation wollte sich von der Güte des Fährschiffes vor der eigentlichen Einweihung am 25. Januar überzeugen. Doch offenbar hatte der Schleppzug keinen Auftrag, an der Rheinbrücke anzulegen. **Trotz verzweifelten Winkens der Wartenden hielt das Zweigespann auf der Mannheimer Rheinseite seinen Kurs beharrlich bei.** Dem Lotsenboot "Spido II" fiel daraufhin die Aufgabe zu, den Irrtum zu "reparieren". Es stoppte den Schlepper und die Fähre in Höhe der "Orderstation Stadtpark", und nach einem Wendemanöver, das beide Wasserfahrzeuge bei eingezogenem Schleppseil durchführten, wurde die entgegengesetzte Richtung eingeschlagen. Über eine Stunde später als beabsichtigt, legten sie schließlich unterhalb der Rheinbrücke an. Jedenfalls war die kleine Delegation von der Wendigkeit des Fährschiffes begeistert, und Landrat Dr. Becker-Marx ließ es sich nicht nehmen, mit den Besatzungen aller drei Schiffe ein paar Sektflaschen zu leeren. Sein besonderer Glückwunsch galt an diesem Tag dem Fährführer Anton Fatho aus Altrip. Bis zur Einweihung wurde die Fähre anschließend im Rheinauhafen stationiert.



Am Tag der Fähreinweihung, dem 25. Januar 1958, war das Ufer auf der Altriper Rheinseite schwarz von Menschen, trotz Kälte und Schnee. Ganze Schulklassen waren anmarschiert, denn sie sollten nach dem offiziellen Festakt die Fähre kostenlos benutzen dürfen. **Erst mit 35-minütiger Verspätung begann der Festakt.** So lange hatte sich Regierungspräsident Dr. Pfeiffer verspätet. Die Zaungäste erlebten allerdings im wahrsten Sinne des Wortes nur ein "Schau"-Spiel, denn **der Veranstalter hatte vergessen, eine Lautsprecheranlage aufzubauen, die den Festakt auf der Fähre hätte ans Ufer übertragen können.** An beiden Rheinufern wetteiferten die Farben der Stadt

Mannheim mit denen der alten Pfalz - **eine Flagge des Landes Rheinland-Pfalz war in der Eile wohl nicht aufzutreiben gewesen.** Obwohl die neue Fähre nun ein frei fahrendes Wasserfahrzeug war, konnte man sich nicht auf einen Schiffsnamen einigen, sondern blieb, wie ehemals, bei "Altrip - Mannheim" bzw. "Mannheim - Altrip". Allerdings wurde eigens für die Fähre ein Wimpel in Schwarz-Gelb entworfen. **Der Vertreter der "Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung (BAVAV)" weigerte sich standhaft, eine Rede zu halten,** obwohl die BAVAV einer der größten Geldgeber war. "Mer wolle all nit so spät ins "Himmelreich" komme!", war sein treffender Einwand. Im Wirtshaus "Zum Himmelreich" feierten die Honoratioren nämlich bei Speis' und Trank das gelungene Werk.

In der ersten Zeit nach der Fähreinweihung **fuhr die Fähre nicht nach einem festen Fahrplan, sondern teilweise nur auf Zurufen.** Bei der winterlichen Witterung konnte da schon mancher Fahrgast heiser werden. Außerdem durfte es nicht gerade windig sein - oder es durften auch nicht zu viele Zaungäste sich am Ufer aufhalten, die mal gerne winkten.

### Impressum

Verantwortlich für den Inhalt dieser Ausgabe:

Wolfgang Schneider (1/2008); Fotos: Horst Hook

## Modernstes Fährschiff auf dem Rhein

Am 25. Januar 1958, es war ein kalter Samstagmorgen, bekamen rund 2000 der insgesamt 4200 Altriper das modernste frei fahrende Fährschiff auf dem gesamten Rheinstrom zu sehen. Einschließlich der Landeklappen hatte es eine Gesamtlänge von 32 Meter, eine Breite von 9,5 Meter und eine Tragkraft von 40 Tonnen. Angetrieben wurde es von zwei Dieselmotoren mit je 75 PS. Es waren so genannte Voith-Schneider-Propeller, die anstelle der sonst üblichen Schrauben unter dem Rumpf quasi große, rotierende Messer hatten, die es der Fähre ermöglichte, jede beliebige Richtung aus dem Stand heraus einzuschlagen: vorwärts, rückwärts und auch seitlich. Das Fährschiff war für 300 Personen ausgelegt. Zehn Personenkraftwagen konnten gleichzeitig aufgenommen werden. Und sogar eine beheizbare Fahrgastkabine mit 35 Sitz- und Stehplätzen gab es. Von einer Kommandobrücke aus mit freier Sicht nach allen Seiten konnte der Fährführer (im Volksmund allgemein als "Kapitän" bezeichnet) alle Fahr- und Motorwerte sowie etwa vorhandene Störungen ablesen. Gekrönt wurde das Ganze durch eine britische Radaranlage, die auch den Fährverkehr bei Nacht und Nebel ermöglichte. Die hydraulischen Landeklappen konnten von der Kommandobrücke aus bewegt werden. Das Fährschiff hatte ein rot-grün-weißes Farbenkleid. Gebaut wurde das Fährschiff bei der Werft Clausen in Oberwinter. Die Gesamtkosten beliefen sich auf eine halbe Million Mark. Umgebaut werden mussten auch die Landestellen auf beiden Uferseiten. Sieben Geldgeber ermöglichten das Projekt. Für den Fährbetrieb wurde bereits 1955 die "Rheinfähre Altrip GmbH" gegründet, bei der das Stammkapital zu je 40 Prozent von der Stadt Mannheim und dem Landkreis Ludwigshafen sowie zu 20 Prozent von der Gemeinde Altrip gehalten wurde. Die Geschäftsführung wurde im Altriper Rathaus angesiedelt. Erster Geschäftsführer der Gesellschaft wurde Philipp Hermann Hook, obwohl zu jener Zeit bereits Emil Leberherz hauptamtlicher Bürgermeister der Gemeinde war. An Personal wurden zehn Personen einkalkuliert. In drei Schichten jeweils ein Fährführer, ein Kassier und ein Helfer. Hinzu kam ein Nachtwächter. Als Jahreslohnsomme wurden 74.000 Mark veranschlagt. Ein Fährführer verdiente 2,20 Mark, und ein Einzelfahrschein für einen Fußgänger kostete 20 Pfennige. Der Fährbetrieb ging von 4.45 Uhr bis 24.00 Uhr an sieben Tagen in der Woche.

## Die "Wellen" der fünfziger Jahre

1. **Die Fresswelle** war die Folge der langen Entbehrungen an Nahrungsmitteln.
2. **Die Kleiderwelle** beendete den kriegs- und nachkriegsbedingten "Spinnstoffmangel".
3. **Die Bauwelle** war notwendig, um die Kriegszerstörungen zu beseitigen und Wohnraum für Kriegsheimkehrer, Flüchtlinge und Vertriebene zu schaffen.
4. **Die Möbelwelle** sorgte für ein gemütliches Heim, aber auch für "Stauraum".
5. **Die Kühlschrankschiffwelle** war zwangsläufige Folge der Fresswelle.
6. **Die Waschmaschinenwelle** sorgte für Sauberkeit und Hygiene und diente der Entlastung der Hausfrau.
7. **Die Staubsaugerwelle** garantierte staubfreie Wohnungen.
8. **Die Radio- und Fernsehwellen** erfüllte den Traum vom "Schlappenkino".
9. **Die Motorisierungswelle** diente der Unabhängigkeit und Mobilität.
10. **Die Reisewelle** "bediente" das Fernweh und war teilweise eine Prestigesache.

(Die Wellen 9 und 10 halten noch immer an. Ausgeblieben ist jedoch bis heute eine begrüßenswerte "Bildungswelle".)