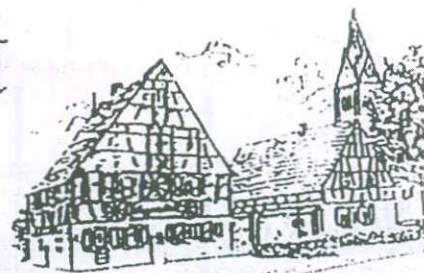


Heimat-Blatt

für Altrip



Herausgeber:
Heimat- und Geschichts-
verein Altrip

Jahrgang XV

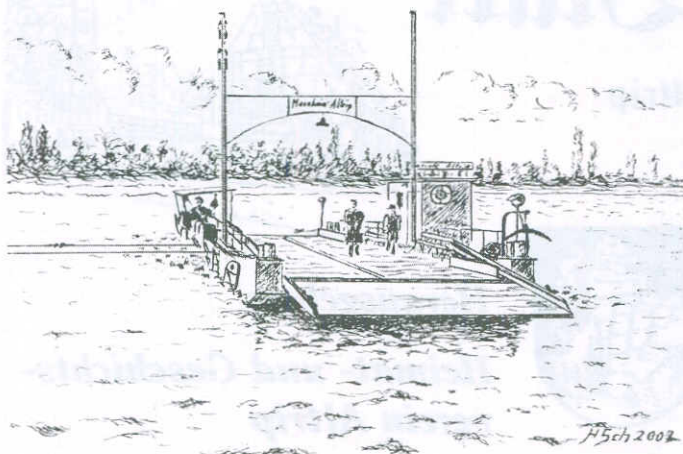
November/Dezember 2008

Nr. 50

Die alte Gierfähre



Die alte Gierfahre



Nachdem die früheren Gierfähren bei Altrip nur für Personen und Karren zugelassen waren, erhielt die Gemeinde 1906 die Genehmigung für den Betrieb mit leichten Fuhrwerken vom Bad. Ministerium des Innern und 1907 von der Königlich-Bay. Regierung der Pfalz. Für den Fährbetrieb waren stets die Genehmigungen von zwei Ländern nötig, zuerst von Bayern und Baden und später von Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Am 11. März 1909 erhielt die Speyerer Werft Braun für 12.600 Mark den Auftrag zur Lieferung einer Fuhrwerksfähre, und schon im August 1909 wurde das Fährschiff geliefert, das bis 25. Januar 1958 (Ablösung durch Motorfähre) seinen Dienst versah. Ab Januar 1912 konnte auch bei Niedrigwasser ein Fuhrwerks- und Kraftfahrzeugverkehr betrieben werden, nachdem, je nach Wasserstand, eine bis zu 120 m lange Holzbrücke angebaut werden konnte. Die Fähre pendelte durch den Wasserdruck auf das Schiff und 10 Boogt(Bucht)nachen in Gierstellung ohne Treibstoff und ohne Lärm von einem Ufer zum anderen. 1923 durch die Separatisten und 1929 durch den Eisgang wurde die Fähre stark in Mitleidenschaft gezogen. Bei Eisgang

lag die Fähre stets im Rheinauer Hafen. 1937 wurden die Zufahrten zur Fähre stark abgeflacht. Vorher brauchten Fuhrwerke sehr oft einen "Vorspann". Das Altriper Ufer diente als Liegeplatz, zumal die an einem 400 m langen Seil in ca. 90 m Entfernung vom Altriper Ufer verankerte Fähre auf badischer Seite die Schifffahrtsrinne versperrte. 1945 versenkte die Wehrmacht die Fähre und erst nach schwierigen Bergearbeiten und den notwendigen Reparaturen konnte sie im Januar 1948 wieder in Betrieb genommen werden. Die Fähre wurde in der Regel auf ein Jahr meistbietend versteigert. 1914, 1923 und ab April 1954 stand der Fährbetrieb (defizitär) in Gemeindefregie. Valentin Hauk hatte die Fähre am längsten gepachtet (1933-1949). Er wurde von einem Pächter abgelöst, der 100 Mark mehr Pacht bot. Letzter Pächter (auf 2 Jahre) war Willi Hasselmann. Die öffentliche Fährverpachtung war für die Altriper stets eine "Gaudi". Wegen zunehmendem Schiffsverkehr (1953 wurden insgesamt 61.236 Schiffsdurchfahrten registriert) stellte die Fähre ein Schifffahrtshindernis dar und benötigte auf badischer Seite einen "Wahrschauer", der die Fähre vor schnell herannahenden Schiffen warnte. 1959 wurde die Gierfähre, die an der Kieskippe im Dornröschenschlaf lag, als Werkstattschiff an die Firma Kief in Ludwigshafen verkauft.

Fähre hatte für Altrip schon seit dem Mittelalter eine Bedeutung

Pfalzgraf Ruprecht bekannte für sich und seine Erben, dass er am 23. September 1366 das Schultheißenamt (heutiges Bürgermeisteramt) und das "var" (Überfahrt) für die Dauer von zwölf Jahren für jährlich 40 Gulden an Heinrich Orsicher und Heinzen Müller, ihre Ehefrauen sowie ihre Erben verbrieft hat. Eine Auflage war, dass in all diesen Jahren der Pfalzgraf und sein Hofgesinde kostenlos zu befördern waren und deshalb auch stets zwei "newen" (Nachen) in gutem Zustand bereitzuhalten waren. 1770 verließ Kurfürst Carl Theodor den Altripern das Fährrecht auf ewige Zeiten. Für die Gemeinde war die Fährverpachtung stets eine gute Einnahmequelle. Vor der Einführung einer Gierseilfähre am 1. September 1889 wurde der Fährbetrieb mit Nachen und später mit Nähen (viereckige Holzkähne) bewerkstelligt. Die Nähe wurde gerudert und im flachen Wasser auch gestakt. Noch lange Zeit nach Einführung der Altriper Gierfähre hieß es im Ort: "Wir gehen über die Neeh". Die Bedeutung der Fähre zeigt sich auch in Sagen und Geschichten.

IMPRESSUM:

Verantwortlich für den Inhalt dieser Ausgabe:
Wolfgang Schneider, IX/2008

Weiterführende Literatur:

Heimatjahrbuch des Rhein-Pfalz-Kreises, Ausgabe 2009

Die Altriper Fähre in Sagen und Geschichten

Die Fähre der Unsichtbaren

Viele heimliche Helfer haben die Bauern und Winzer in Feld und Haus, stille Segensbringer mit glückbringenden Händen, in den Ebenen und in den Waldtälern hausen die Völker der Gartenzwerge, im Weinland wohnen unter Wingertsteinen und Kalkfelsen die Rebmännchen, und die Hauswichtel wachen in Keller und Scheune über die Ernte. So wirken sie seit Jahrhunderten, selten von den Irdischen bemerkt. - Nur wenn wieder einmal am Horizont neue Kriegsgefahr wetterleuchtet, geht ein leichtes Beben über die Erde: Die Unterirdischen, abhold jedem Unfrieden, sammeln sich zu großen Heereszügen, um das gefährliche Land zu verlassen und ostwärts an die Rheinfähre nach Altrip zu ziehen. Dann wundern sich die Fährleute, wenn nächstens ihr Fahrzeug von einer unsichtbaren Last tief ins Wasser gedrückt wird und langsam wieder hochsteigt, nachdem sie rechtsrheinisch anlegten. In früheren Zeiten haben einige Bootsleute die kleinen Völker auch sehen können und im Wirtshaus große Reden darüber geführt. Sollte heute einer von ihnen Ähnliches erleben, wird er sicher ganz stille sein; denn wer hat gerne, dass die Wasserschutzpolizei Anzeige wegen Trunkenheit am Steuer erstattet oder den Psychiater ans Bett schickt.

(Aus: "Das große Pfalzbuch", 5. Auflage, 1976)



Er springt wie ein Salzmann ...

"Er springt wie ein Salzmann!" hört man gelegentlich auch heute noch in Altrip. Woher rührt dieser Vergleich? Die Fähre oder das Fahr bei Altrip vermittelte von jeher einen starken Güterverkehr. Ein sehr wichtiges Handelsgut war das Salz, und weil es lebensnotwendig war, lag ein einträglicher Zoll darauf, die Salzsteuer. Der Salzer oder der Salzmann war der Angestellte, der an der Zollstätte diese Steuer erhob (Altrip hatte über Jahrhunderte hinweg eine Zollstation!). Da mag mancher Schmuggler getrachtet haben, unverzollt davonzukommen. Der Salzer aber rannte ihm nach, die schuldige Abgabe zu fordern. Außerdem erhielt er noch eine Belohnung, das Fanggeld. Die Erinnerung an diese Zeiten lebt noch fort in dem Ausruf: "Er springt wie'n Salzer!" (Karl Kleeberger, 1925)

Gefährliche "Bussaasch", anno 1909

Der 18-jährige Neckarauer Philipp Josef Bradneck "bussierte" die 17-jährige Elisabetha Schneider, Tochter des Tagelöhners Ludwig Schneider und dessen Ehefrau Katharina geb. Kirschner in der Römerstraße. Dieser Vorgang wäre ja eigentlich nicht erwähnenswert, denn es gab schon seit Jahrhunderten Liebschaften über den Rhein hinweg. Doch Josef Bradneck war ein ganz besonderer Bursche. Wenn er an die Fähre kam, so war dies zumeist außerhalb der üblichen Überfahrtszeiten (4.30 bis 24.00 Uhr). Bradneck band dann einfach die "angemährte" Fähre los und kurbelte sie in Gierstellung und setzte mittels Strömungsdruck über den Rhein. Am anderen Ufer kurbelte er flugs wieder in entgegengesetzte Richtung und sprang sodann mit einem Satz ans Ufer. Nunmehr pendelte die Fähre herrenlos an ihren Altriper Liegeplatz zurück. Manchmal reichte die Kurbelei nicht zur Stromüberquerung, sodass die Fähre in einigem Abstand vom Ufer "stehenblieb". Die Fährlaute mussten dann mit einem Nachen erst wieder die Fähre ansteuern und an das Ufer holen. Wem sie dies zu verdanken hatten, das vermuteten die Fährlaute schon, doch zu einer Anzeige beim Königlichen Bezirksamt kam es nie, denn sie erwischten den Täter nie auf frischer Tat. Der Seppel kam zwar oft, aber stets zu unterschiedlichen Zeiten. Aus der späteren Ehe sind übrigens elf Kinder hervorgegangen. (Mitteilung an Wolfgang Schneider von den Bradneck-Kindern, Jan. 1996)

Die Überfahrt bei Altrip



Noch heute kann man in Altrip die Redensart hören: "Er springt wie ein Salzer." Salzer nannte man einst den Beamten, der an der Zollstätte die Steuer für das Salz erhob, und er hat wohl manchem, der sich davor drücken wollte, nicht schnell genug nachspringen können. Das Salz war ein wichtiges Handelsgut, war es doch zum Leben notwendig, und die Altriper Fähre diente besonders dazu, Wein hinüber und Salz herüber zu bringen.

Nun lebte dort einmal ein Fährmann namens Hook. Wer hätte den alten Heiner Hook nicht gekannt? Nein, so alt war er eigentlich noch gar nicht, doch Wind und Wetter hatten ihm die Haut geegert. Vielleicht auch rührte sein müdes Aussehen von seinem harten Berufe her, wurde er doch oft auch mitten in der Nacht herausgeklopft. Immer aber blieb der Hook freundlich; denn er besaß ein friedliches Gemüt. Schon von klein auf hatte sich dies bei ihm gezeigt. Hielt der Vater zwei Birnenhälften hinter dem Rücken und fragte rechts oder links, dann war es gewiß, dass der Bruder immer die größere Hälfte erwischte. Doch den Heiner kümmerte dies wenig. Dafür aß er langsamer und hatte noch an seinem Teil, während der Bruder längst mit seinem fertig war.

Freilich, wenn er die großen Weinfässer oder die Säcke mit Salz auf seiner Fähre sah, dann dachte er wohl auch manchmal, wie schön es wäre, einmal selbst so viel beisammen zu haben. Doch ein solcher Anflug ging rasch wieder bei ihm vorüber.

Wieder einmal pochte es noch spät am Abend an seiner Hütte. Zwei seltsame graue Männlein forderten, ans andere Ufer gefahren zu werden. Bereitwillig wie stets betrat der Heiner sogleich mit ihnen die Fähre, doch die Männlein baten, noch ein wenig zu warten. Dabei spähten sie aus, als ob noch jemand nachkäme. Der Heiner sah niemand, aber die Fähre senkte sich tiefer und tiefer. Er konnte es nicht verstehen. Nun winkte eines der grauen Männlein, und da stieß er vom Ufer ab. Wie schwer

nur die Fähre ging! Heiner, der schon so lange Fährmann war, konnte sich nicht entsinnen, dass ihn eine Fähre voll Weinfässer je so in Schweiß gebracht hätte. Doch glücklich kam er mit ihr ans andere Ufer. "Willst du das Fährgeld nach der Kopfzahl oder einen Sack Salz?", fragte nun wieder der Sprecher von den beiden Männlein. Das Fährgeld nach der Kopfzahl hätte nur ein paar Kreuzer ausgemacht, und weil der Heiner sich ja schon lange einen Sack Salz wünschte, antwortete er ohne Besinnen: "Einen Sack Salz!"

Dies war nun aber genauso wie beim Vater, wenn er rechts oder links gefragt hatte. "Du hast nicht gerade gut gewählt", sagte das Männlein mit schlecht verhohlenem Spott, "schau mir nur einmal über die Schulter!"

Ja, da sah der Heiner nun, wen er in Wahrheit übergesetzt hatte. Einer riesigen Schafherde gleich schoben und drängten sich die grauen Männlein am Ufer und verzogen sich mehr und mehr nach den Rheinauer Sandhügeln hin.

Der Heiner Hook stand noch eine Weile wie im Traume. Doch jetzt entdeckte er den Sack Kochsalz auf seiner Fähre, und da fuhr er übergelukkig mit dem Lohn der grauen Männlein zurück. "Die Kopfzahl? Pah!", dachte er, "bei den Hunderten und Aberhunderten hätte ich mir ja das Fährgeld nie im Leben errechnen können."

Vielleicht hatte er gar noch von jenem Salz erwischt, das nie alle wird. Darüber schweigt die Sage, doch wie es immerhin auch gewesen sei, der Hook war zufrieden.

Erst 1948 wurde die 1945 versenkte Fähre wieder eingesetzt

Der 5. Januar 1948 war für Altrip ein großer Tag, denn die alte Fähre aus dem Jahre 1909 nahm wieder ihren Betrieb auf. Im März 1945 hatte eine Pioniereinheit der Deutschen Wehrmacht die Gierseilfähre versenkt, um den weiteren Vormarsch der Amerikaner zu behindern. Niemand im Dorf wusste, wo die Fähre genau lag. Zwei Drittel der Altriper Arbeitnehmer arbeiteten damals in Mannheimer Betrieben und mussten deshalb nach dem Krieg zunächst, ausgestattet mit "Brückenpässen", über Ludwigshafen pendeln. Möglich war dies ohnehin erst, nachdem die Kilometerbeschränkung, in deren Radius sich die Bewohner bewegen durften, aufgehoben wurde. Oft zu Fuß, und nur ausnahmsweise mit dem Fahrrad, nahmen die Altriper den beschwerlichen Weg auf sich. Erst 1946 ließ die französische Besatzungsbehörde einen Motorbootverkehr bei einem strengen Grenzregime zu. Auf beiden Rheinseiten der "Zonen-grenze" fanden Kontrollen der Franzosen beziehungsweise der Amerikaner statt. Nachdem das Boot aber schon bald ausfiel, musste ein großer Ruder Kahn Fußgänger und Radfahrer über-setzen. Im Dürresommer 1947 konnte durch den niedrigen Wasserstand die Altriper Fähre im Schiffahrtsgraben geortet werden. Eine Bergung gelang jedoch zunächst nicht. Bürgermeister Adam Jacob war es zu verdanken, dass die im Luitpoldhafen in Ludwigshafen liegende Leimersheimer Gierfähre nach Altrip geholt werden konnte. Da jedoch nahezu täglich mit einem Abruf dieser Leihfähre gerechnet werden musste, wurde gegen Jahresende 1947 bei niedrigem Wasserstand erneut ein Versuch zur Bergung der Altriper Fähre unternommen. Und tatsächlich gelang dies der Firma Karl Kief aus Ludwigshafen in sechswöchiger Schwerarbeit. Die Fähre war rund 80 Zentimeter hoch mit Rheinschlick überzogen, das Schiffsoberdeck mit seinen Maschinenteilen war abgerissen, aber, mit Ausnahme einiger Sprenglöcher, noch gut erhalten. Die Altriper Schmiede Baumann übernahm, trotz größter Hemmnisse in der Materialbeschaffung, die Reparaturarbeiten. Neben dem eigentlichen Fährschiff waren die Reparatur und Montage von zunächst acht so genannten Buchtnachen an dem rund 400 Meter langen Brittleseil (Drahtseil) notwendig. Diese Buchtnachen waren geschlossene eiserne Nachen, die das Fährseil über der Wasseroberfläche hielten und zusammen mit dem Schiff durch Kurbelbewegung in eine Schrägstellung gedreht wurden. Durch die Kraft der Strömung wurde sodann die Gierseilfähre zum gegenüberliegenden Ufer gedrückt. Beim Anlegen auf badischer Seite wurde jedoch der Schiffahrtsgraben vollkommen versperrt, weshalb bei herannahenden Schiffen die Fähre schnell wieder "ablegen" musste. Trotzdem: Altrip war nun nicht mehr von seinem "Lebensnerv" abgeschnitten, sondern konnte wieder zuversichtlich in die Zukunft schauen. Und wie im Nibelungenlied, so hallte es wieder über den Rhein: "Hol mich über, Fährmann!"



Fähr-Gebührentarif.

A. Für Personen-Beförderung.

I. Innerhalb der regelmäßigen Fahrzeit:

- | | |
|---|-----|
| a) Erwachsene pro Person und einfacher Fahrt | 3,- |
| b) Kinder unter 4 Jahren sind frei, von 4-10 Jahren | 2,- |

Arbeiter werden im Abonnement befördert, dieses wird auf M 1.-- pro Person und Monat festgesetzt. Die Abonnementskarte ist voraus zahlbar und kann nur gegen Vorzeigung des Arbeitsnachweises erlangt werden. Die Fahrt kann im Abonnement beliebig oft täglich wiederholt werden.

- II. Außerhalb der regelmäßigen Fahrzeit werden die obigen Preise mit Ausnahme der Abonnementspreise, sowie die Preise für Beförderung von Tieren und Gegenständen verdoppelt.

B. Für Beförderung von Tieren etc.

- | | |
|--|------|
| a) Großvieh | 20,- |
| b) Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen | 10,- |
| c) Kleinvieh, bei Herden bis zu 50 Stück | 3,- |
| d) Kleinvieh, jedes weitere Stück die Hälfte. | |
| e) Kinderwagen, Karren und größere Lasten | 10,- |
| f) Größere Hunde und Velociped | 3,- |

C. Von Fuhrwerken und Kraftfahrzeugen.

- | | |
|--|------|
| a) Pro Einspanner, gleichviel ob geladen oder nicht | 30,- |
| b) Pro Zweispänner, gleichviel ob geladen oder nicht | 50,- |
| c) Pro Kraftwagen mit 2 Sitzen | 30,- |
| d) Pro Kraftwagen mit 3 Sitzen und mehr | 50,- |
| e) Pro Motorrad | 10,- |

Der Lenker des Fahrzeuges hat keine Gebühr, ev. Inzassen haben die üblichen Gebühren für Personenbeförderung zu entrichten.

Für richtige Abschrift

Altrip, den 15. Juni 1911.

Das Bürgermeisteramt: Baumann.