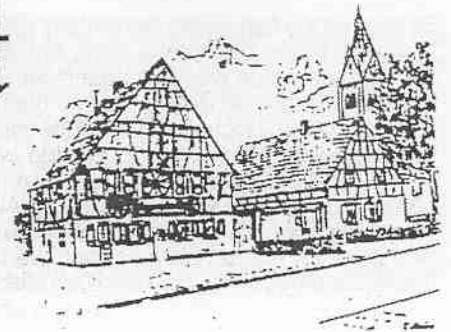
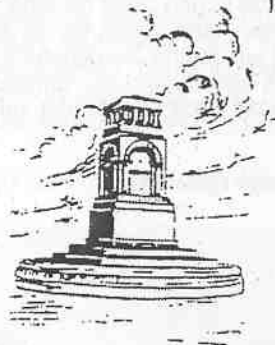
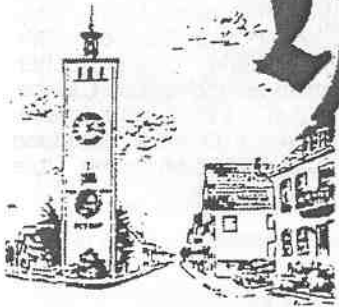


# Heimat-Blatt

für Altrip



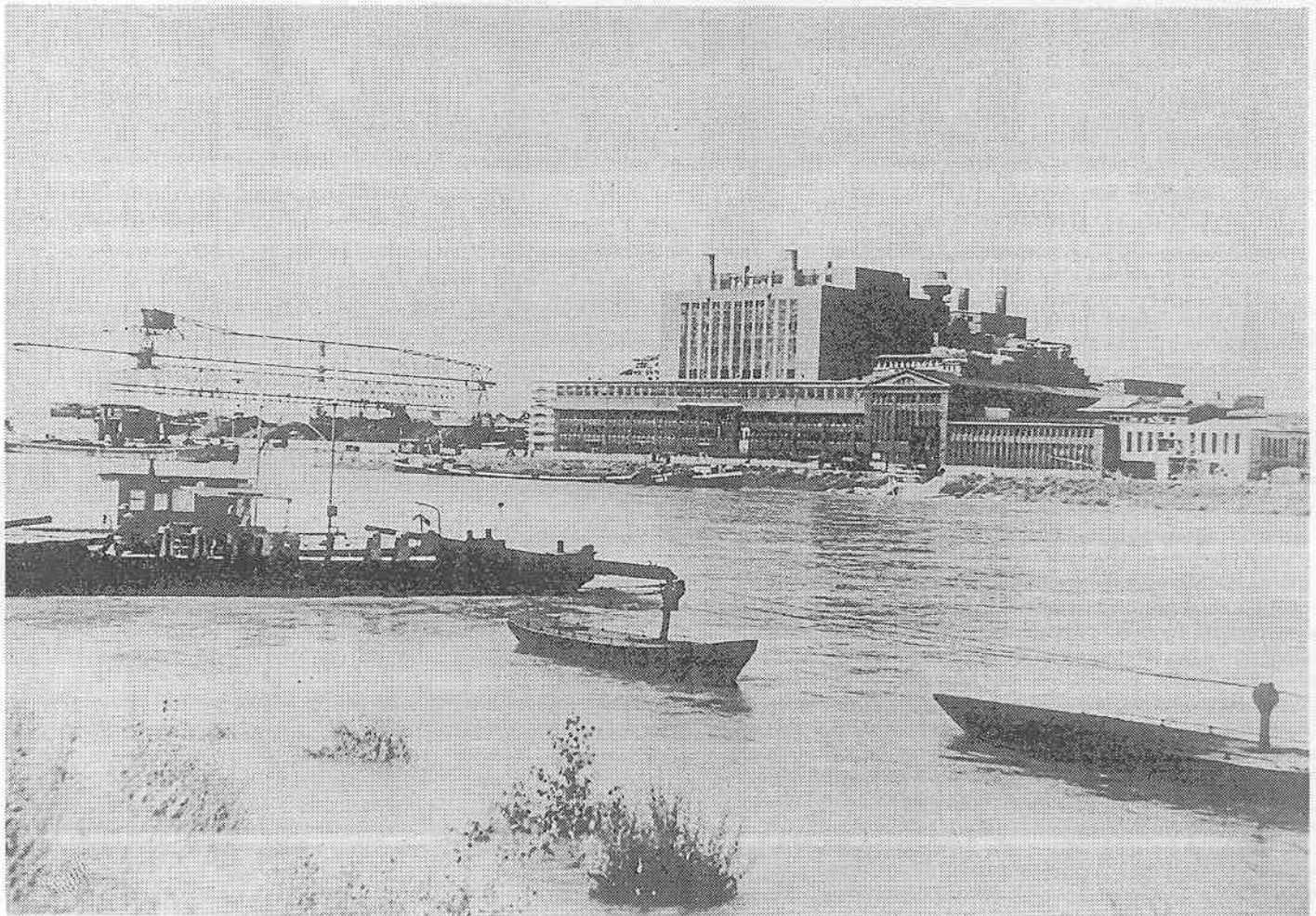
Herausgeber:

Heimat- und Geschichts-  
verein Altrip

Jahrgang XI

Juli 2004

Nr. 36

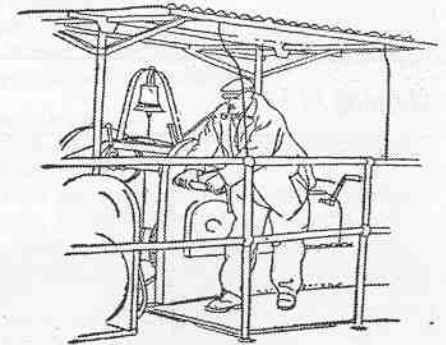
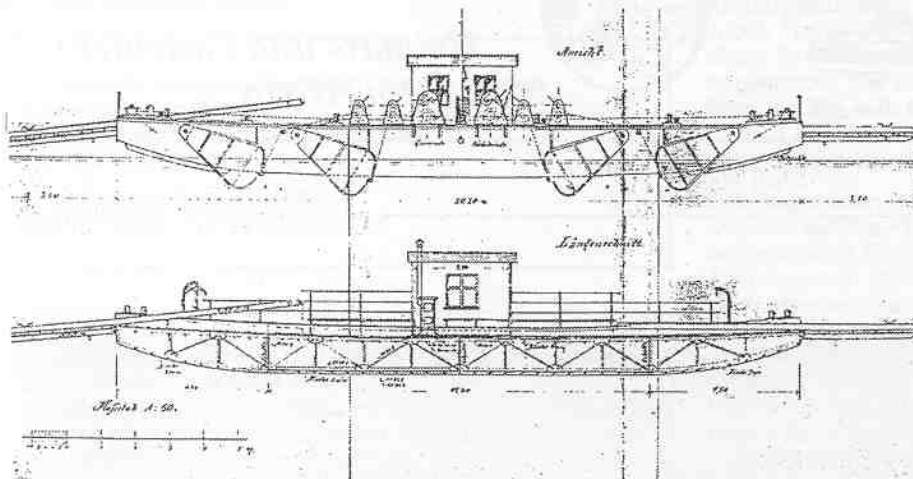


**Altriper Gierfähre  
- 1950er Jahre -**

## Altriper Fährre vor 50 Jahren in Gemeinderegierung übernommen

Es kam schon fast einem Aprilscherz gleich, als die Gemeinde Altrip am 1. April vor 50 Jahren den seither verpachteten Fährbetrieb in eigene Regie übernahm, denn drei Wochen später kam vom Wasser- und Schifffahrtsamt Speyer die Hiobsbotschaft, dass die Fähre in Bälde wegen mangelnder Verkehrssicherheit und als Schifffahrtshindernis stillgelegt werden müsse. Jahrzehntlang hatte die Gemeinde die Rheinfähre höchst lukrativ verpachtet, und die jährlichen Auktionen waren stets auch für die Bevölkerung ein Spektakel. Doch die Gemeinde wollte immer mehr, aber da machte der letzte Fährpächter, Willi Hasselmann, der 1952 immerhin noch 23.500 Mark geboten hatte, nicht mehr mit. "Das rechnet sich nicht mehr. Aus und vorbei!", waren seine letzten Worte. Dafür frohlockte die KPD im Altriper Gemeinderat, denn sie hatte schon 1949 für eine "Gemeindefähre" plädiert. Dabei hätte ein Blick ins Geschichtsbuch gut getan, denn zu Beginn des Ersten Weltkrieges tat der Gemeinde die Eigenregie ebenso wenig gut wie 1923. Schon nach wenigen Monaten ging man damals wieder zur Verpachtung über. Am 1. Oktober 1923 fand sich gar ein Pächter, obwohl das "Billet" für Erwachsene 840.000 Mark kostete und an Weihnachten bereits 35 Milliarden. Über beide Weltkriege war die Fähre verpachtet, und sowohl die Gemeinde als auch die Pächter kamen auf ihre Kosten.

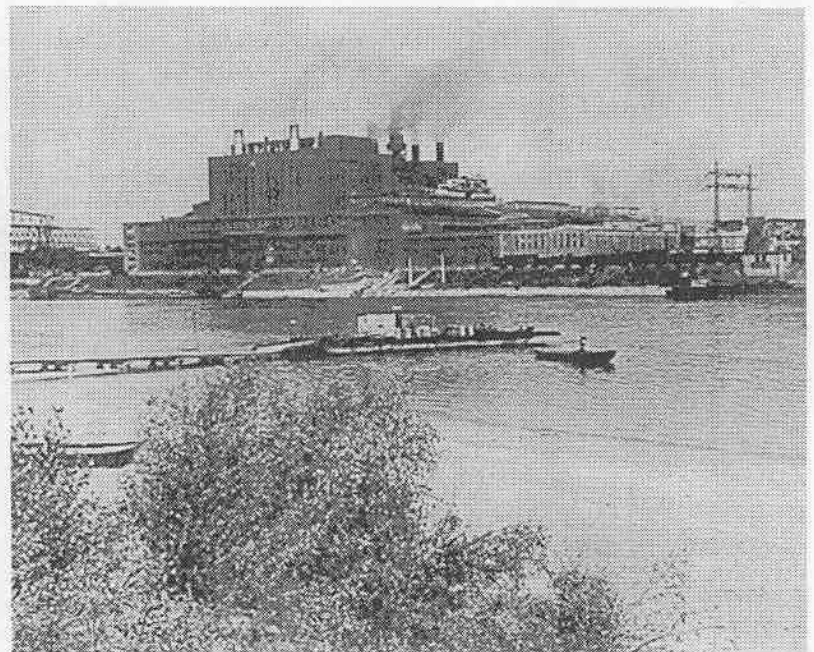
### Vom "Nachenfahr" zur Gierfähre



Plan der Gierfähre von 1909

Fährmann bei der Arbeit auf der Altriper Gierfähre

Schon 1366 wurde die pachtweise Übertragung \*) der Fähre urkundlich erwähnt, und 1770 übertrug Kurfürst Karl Theodor den Altripern die Überfahrtsrechte auf "undenkliche Zeiten". In der vorbayerischen Zeit übernahm die Mannheimer Hofkammer die Verpachtung und später die Gemeinde Altrip. Von Alters her bestand bei Altrip ein so genanntes Nachenfahr, eine Überfahrt mit einer viereckigen, hölzernen Nache oder einem Prahmkahn. Der alte Ausdruck: "Wir gehen über die "Neh"" geht auf diese Art der Rheinquerung zurück. Seit 1889 experimentierte die Gemeinde mit einer größeren Fähre, einmal mit einer "Zwergseilfähre", mal im Längsseil, dann wieder Querseil und immer wieder mit Gierseilfähren. Doch erst 1896 kam mit einer Fähre im Längsseilbetrieb der Durchbruch, und ab 1906 konnten neben Fußgängern, Karren und Viehherden auch Fuhrwerke transportiert werden. Die 1954 in Eigenregie übernommene Fähre wurde 1909 in Speyer gebaut, war 20 Meter lang und 8,45 Meter breit, wog 40 Tonnen und konnte 400 Personen aufnehmen. Treibstoff brauchte sie nicht, denn neun Buchtnachen hingen an einem 270 Meter langen Seil, das vom so genannten Königsnachen aus mit einer starken Kette an einem unter der Flusssohle versenkten Betonklotz verankert war. Der Fährmann drehte die Buchtnachen mit Hilfe einer Kurbel gegen die Strömung, und schon setzte sich das Schiff in Bewegung. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 2,50 Meter in der Sekunde. Problematisch war allerdings der Umstand,



Gierfähre mit Brücke

dass durch das Seil beim Anlegen auf badischer Seite der Schifffahrtsgraben "verdrahtet", also abgesperrt, war. Und 1954 fuhren pro Tag über 100 Selbstfahrer und Schleppzüge an der Rheinüberfahrtsstelle vorbei. Da hieß es oft, wenn sich auch nur ein Schiff im Altriper Rheinbogen zeigte, "schnell ab nach Altrip". Wartezeiten von bis zu 80 Minuten waren damals keine Seltenheit.

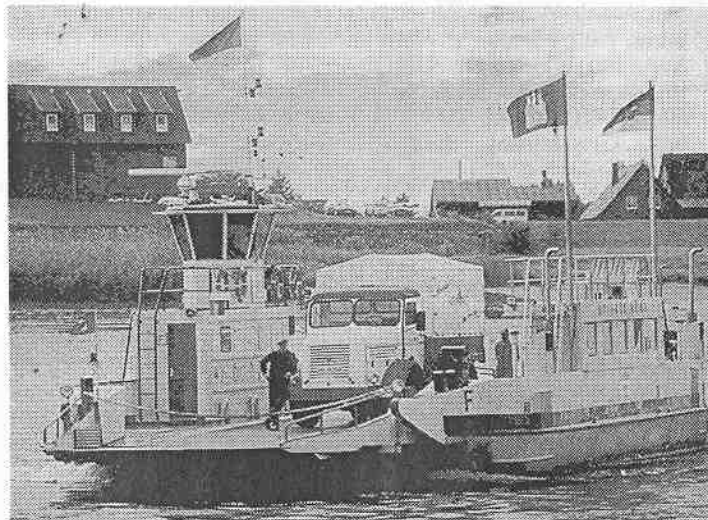
Die Fährleute wurden oftmals von den Berufspendlern gar unter Androhung von Schlägen zur riskanten Überfahrt genötigt. Um den Fährbetrieb zu retten, musste die Gemeinde auf Rheinauer Seite einen Warschauer einsetzen, der tagsüber mittels Flagge und bei Dunkelheit über Signallampen "Freie Fahrt" gab.



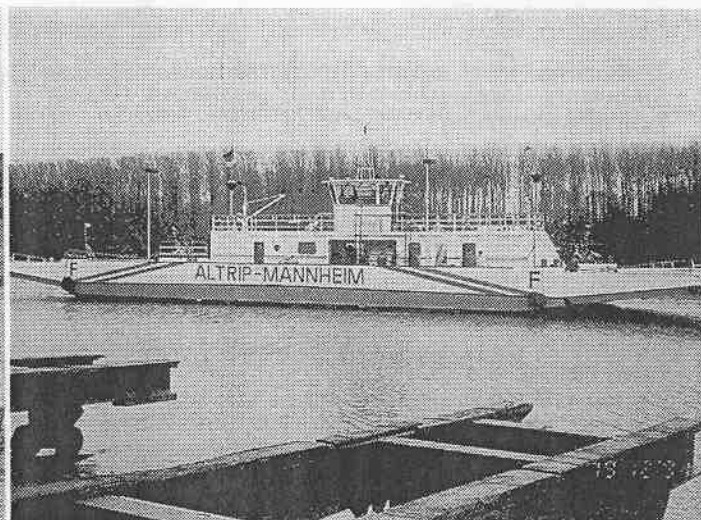
### Motorfähren "schwimmen" im Defizit

Am 25. Januar 1958 wurde das fast 50 Jahre alte Gierfährschiff, das nur noch Teer und Rost zusammenhielt, durch eine frei fahrende Fähre abgelöst. Diese Motorfähre war damals das modernste Fährschiff auf dem gesamten Rheinstrom, hatte Radar und konnte nicht nur vor- und rückwärts, sondern auch seitlich fahren. Sogar einen beheizbaren Aufenthaltsraum für 35 Personen gab es an Bord. Doch das neue Fährschiff, das von einer GmbH betrieben wurde, dessen Stammkapital die Gemeinde Altrip, die Stadt Mannheim und der Landkreis Ludwigshafen aufbrachten, fuhr schon bald hohe Defizite ein. Bei der 25-Jahr-Feier im Jahre 1983 hatte das halbe Million teure Schiff schon über eine Million Verlust eingefahren, aber immerhin über 450.000 Kilometer zurückgelegt. Da die einst so sehnsüchtig gewünschte Brücke in immer weitere Ferne rückte, wurde am 9. Januar 1992 eine noch größere und rund drei Million Mark teure Motorfähre in Dienst gestellt. Das Altriper Feuerwehrschiiff und zwei Fährrboote der Bundeswehr grüßten mit Seemannsehren, Fontänen und einem Hubkonzert. Elsbeth Janda nahm die Sekttaufe vor, und Alt-Landraß Dr. Kurt Becker-Marx betonte wie schon 1958, dass die Geschichte der Altriper Fähre auch die Geschichte der unterbliebenen Rheinbrücke sei. Doch der Wind hatte sich in dieser Frage bereits gedreht ... (Wolfgang Schneider, III/2004)

\*) Die erste urkundliche Erwähnung datiert aus dem Jahre 1262; 1496 wird die Fähre auch im Weistum von Neckarau erwähnt.



Unsere alte Motorfähre an der Elbe



Neue Motorfähre vor der Auslieferung

### Vor 50 Jahren: Denkschrift zur Fährsituation

Jahrelang verpachtete die Gemeinde Altrip ihre alte Gierfähre, obwohl sie nicht mehr verkehrssicher war. Die Gemeinde war sich dessen sehr wohl bewusst, und auch die Genehmigungsbehörden wussten dies. Leidtragende waren in aller Regel die Fährpächter. Setzten sie zum Teil nach über einstündigem Warten bei starkem Schiffsverkehr über den Rhein, so konnten sie wegen Gefährdung des Schiffsverkehrs angeklagt werden. Oder sie hielten sich an ihre Vorschriften und wurden sodann von den Berufspendlern regelrecht bedroht und zu verkehrswidrigen Überfahrten gezwungen. Das war Anfang der 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Speyer brachte im April 1954 endlich Bewegung in Sachen "Überfahrtsanstalt", indem es feststellte: "So ist die Fähre Altrip heute für die Schifffahrt ein Gefahrenpunkt und birgt selbst für die Fährenbenutzer große Gefahren in sich." Das Amt stellte klipp und klar fest, dass der Fährbetrieb nicht mehr verkehrssicher war und einer Umgestaltung bedurfte oder stillzulegen sei. Zu Hilfe kam dem Amt eine Bestimmung aus dem Jahre 1898, wonach die Betriebsgenehmigung "jederzeit ohne Entschädigung widerrufen werden konnte". Diese Drohung zeigte Wirkung, und die Gemeinde reagierte prompt.

### Eisenbahnbrücke oder Motorfähre

Bürgermeister Philipp Hermann Hook legte bereits im Juni 1954 eine Denkschrift vor, gab die "unhaltbaren Zustände" an der Fähre zu und beklagte zugleich, dass die bisherigen Hilferufe der Gemeinde, die sich in etlichen Presseartikeln niederschlugen, von den zuständigen Behörden nie gehört wurden. "Eile tut Not", schrieb Bürgermeister Hook, denn die Speyerer Behörde gab nur einen Aufschub von einem halben Jahr. Um insbesondere für die Altriper Berufspendler etwas zu erreichen, trug der Dorfschultes in seiner Denkschrift "dick" auf. So machte er seine Gemeinde gleich stolz über 400 Jahre älter - und auch das alte Fährschiff wurde ein paar Jährchen älter eingestuft, als es wirklich war. Und dass die Gemeinde durch den Fährbetrieb schon seit Jahrzehnten "auf das Schwerste finanziell belastet war", stimmte auch nicht gerade, denn die Gemeinde erwirtschaftete bei den Fährverpachtungen stets erkleckliche Gewinne. Doch es galt ja, etwas zu erreichen! Seltsam waren auch die Lösungsvorschläge. So wurde der "Bau einer Rheinbrücke, wenn auch zunächst nur einspurig" vorgeschlagen. Aus finanziellen Gründen sollte dabei erwogen werden, die im Zuge der Verbreiterung der Stadtbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen frei werdende Eisenbahnbrücke nach Altrip zu verlegen. Als Alternative sah man dann eben nur noch einen Motorfährbetrieb mit Radar. Um diese wohl einzig gangbare Lösung schmackhaft zu machen, wurde bei den Anschaffungskosten eines solchen Fährschiffes "tief" gestapelt. Schon ein Jahr später wurde tatsächlich eine Satzung über die "Firma Rheinfähre Altrip GmbH" verabschiedet, die als Zweck den Betrieb einer frei fahrenden Fähre hatte und bei der die Gemeinde Altrip und die Stadt Mannheim je 40 Prozent und der Landkreis Ludwigshafen 20 Prozent des Stammkapitals stellten. Bis zum Betrieb der Motorfähre musste die Gemeinde den Verkehr über einen Warschauer regeln, der die Fähre in der Rheinkrümmung jeweils das Freisignal zum Übersetzen gab. 1957 wurden die Landesanlagen, insbesondere die "Fährschachtel" auf dem rechten Rheinufer, umgebaut, und im Januar 1958 war es dann endlich so weit: Altrip erhielt das damals modernste Fährschiff, das auf dem Rhein verkehrte. Doch bis es so weit war, fuhr die Fähre jahrelang an einer möglichen Katastrophe vorbei.

(c Wolfgang Schneider, VII/2004)