

# Geschichte der Fähre – Die Altriper Var

Text- und Bildzusammenstellung: Heimat- und Geschichtsverein Altrip

Die Überfahrt über den Rhein ist schon in früheren Zeiten bekannt.

**Die Römer** zogen z.B. vom Kastell "Alta Ripa" auf einer **Schiffsbrücke** über den Rhein.

Die Fähre von Altrip wird **erstmalig im Jahre 1262 genannt**, als Pfalzgraf Ludwig der II. dem Kloster Himmerod das "passagium" (Überfahrtsrecht) überließ.

Die Fähre, "Var" genannt, musste jedoch **mit Sicherheit älter sein und geht vermutlich zurück bis zu Altrips Klosterzeit**, denn die "Cella Altrepio" (gegründet um 700 n. Chr.) hatte damals schon **Verbindungen zu Neckarau**.

**Altrip gehörte ab 762 zum Kloster Prüm.** Pippin III. übereignete Prüm auch das Neckarauer Rheinufer und den dahinterliegenden Teil der Neckarauer Gemarkung zur Fischerei und "Venne" (= eine besondere Art des Fischfangs).

**Die Einwohner von Neckarau gingen in Altrip zur Kirche.** Später beschwerten sich die Neckarauer bei Kaiser Karls Sohn Ludwig dem Frommen, dass sie wegen der häufigen Überschwemmungen des Rheins nicht den Gottesdienst in Altrip besuchen können.

Schon damals bestanden Verbindungen der Neckarauer über den Rhein zu Altrip.

**Kurfürst Rupprecht der I.** hat nach einer Urkunde das **Fährrecht** von Altrip **am 23. September 1366 dem Heinrich Oricher** und dem **Heintz Müller** verpachtet.

Auch im **Weißtum** von Altrip aus dem Jahre **1602** ist von der "**fahr**" und dem "**fergen**" (Fährmann) die Rede. Das **Fährrecht** mit seinen **Einnahmen** stand grundsätzlich nur dem **Landesherrn** zu.

Dies änderte sich nach den Wirren der französischen Revolution. **Altrip wurde französisch.**

Erstmals **im Jahre 1803** tauchen in den **Gemeinderechnungen Einnahmen aus der Fährversteigerung** auf. Ab diesem Zeitpunkt wurde die Fähre von der Gemeinde Altrip alljährlich versteigert.



Rheinfähre um 1850

Mit der beginnenden Industrialisierung wurde das Transportmittel "Fähre" zu klein.

So wurde von der Gemeinde **1891 eine größere Fähre (16 m lang, 4,50 m breit, 0,85 m hoch)** angeschafft, die als **Gierfähre mit Längsseil** betrieben wurde. **1896** wurde dann der **Versuch** unternommen, den Fährbetrieb mit einem **Querseil** durchzuführen. Aber schon **1898** wurde wieder **umgestellt auf das Längsseil.**

Die arbeitende Bevölkerung von Altrip zog es in die Fabriken nach Neckarau und Rheinau, lagen sie doch vor der Haustür, nur getrennt durch den Rhein. So wurde der Verkehr nach Mannheim immer stärker.



Gierfähre Altrip – Mannheim; Postkarte um 1925

**Lichternachen.** Je nach Stellung pendelte die Fähre dann, durch die Strömung des Rheins angetrieben, von Ufer zu Ufer.

**1909** hat dann die Schiffswerft Braun in Speyer den Auftrag erhalten, eine **neue größere Gierfähre (20,20 m lang, 6,75 m breit, 1,20 m hoch, für 40 to)** auf Kiel zu legen. Ein etwa **400 m langes Seil** wurde **im Strom verankert**. Mit **zehn Buchtnachen** wurde das **Seil über Wasser gehalten**. Der **oberste Nachen** an der Verankerung hieß **Königs- oder**

Die **Fährstelle** lag in der **Mitte eines Rheinbogens**, in dem das Fahrwasser der Schifffahrt am rechten Ufer lag. Hier konnte die Fähre bis zum niedrigsten Wasserstand unmittelbar an der Rampe anlegen, während am linken Ufer der Anlegestelle eine Kiesbank vorgelagert ist. Bei Wasserständen, die unter Mittelwasser lagen, musste ein **hölzerner Steg** aufgestellt werden, der beim niedrigsten Wasserstand ca. 80 m lang war.

**Im Gemeindearchiv befinden sich viele Schriftstücke über Unfälle.**

Ihnen ist u. a. zu entnehmen, dass anlässlich eines Wohnungsumzuges von Neckarau nach Altrip die Pferde an der Fährrampe den Wagen mit dem Umzugsgut nicht mehr halten konnten und stürzten mit dem Wagen in den Rhein. Der Fuhrmann ertrank.

Unfälle mit Schiffen waren an der Tagesordnung. Der Königsnachen wurde des öfteren versenkt, auch war die Fähre mehrmals abgerissen, so dass die Notanker gesetzt werden mussten.

**Ein trauriges Kapitel für die Altriper Fähre war das Kriegsende 1945.**

So wurde in der Nacht vom 21. auf den 22. März 1945 **durch ein Deutsches Pionierkommando die Fähre versenkt**, zwei Tage bevor die Amerikaner nach Altrip kamen. Der damalige **kommissarische Bürgermeister, Rektor Friedolin Braun, bemühte sich sofort bei den Amerikanern um die Hebung der Gierfähre.**

In der Villa Baumann waren amerikanische Brückenbauer, meist Ingenieure und Pioniere, einquartiert, die den Bau der Notbrücke in Ludwigshafen leiteten. Sie suchten auf Bitten des Bürgermeisters im Strom nach der versunkenen Fähre. Sie wurde dann schließlich in der Fahrrinne unterhalb der rechtsrheinischen Anlegestelle entdeckt, 8 m tief liegend. Taucher befestigten starke Stahltrossen am Schiffskörper. Schwere Raupenschlepper zogen die Fähre hoch, doch sobald sich die kiesbedeckte Nase über der Wasseroberfläche zeigte, zerrissen die Trossen und die Fähre sank wieder in die Tiefe. Ein Hebekran konnte nicht herangeschafft werden, da die Notbrücke in Ludwigshafen dies nicht zuließ.

Am 1. September 1946 wurde ein Vertrag mit der Firma Schäfermann geschlossen, und **ein Motorboot unter der Leitung des Bootsführers Albert Gehrke und dem Maschinisten Karl Hofacker ermöglichte dann die Überfahrt nach Neckarau.**

Für eine Pacht von 1.400,- DM wurde ab 1. Januar 1947 die Leimersheimer Gierfähre eingesetzt, damit die Altriper Arbeiter in ihre Fabriken kamen. Einige Altriper aber hatten auch einen eigenen Nachen, mit dem sie mit Kollegen zu ihren Arbeitsstellen am gegenüberliegenden Ufer ruderten. Nach dem Krieg eine Notwendigkeit wegen der fehlenden Fähre, später aber, als die Überfahrt wieder möglich war, um Geld zu sparen.



Gierfähre Altrip - Mannheim

**Erst im September 1947 unter dem damaligen Bürgermeister Adam Jacob gelang durch die Firma Kief, Ludwigshafen, die Bergung.** Die Buchtnachen waren schon 1946 geborgen worden. Nach umfangreichen Reparaturarbeiten auf der Schiffswerft Braun in Speyer **wurde sie dann Anfang 1948 wieder eingesetzt.**

**Bürgermeister Philipp Hermann Hook** setzte sich nach seinem 1952 erfolgten Dienstantritt verstärkt für eine **bessere Fährverbindung** ein, da die Fähre stark von der Altriper Bevölkerung genutzt wurde (siehe: **Daten zur Fährbeförderung**).



Philipp Hermann Hook  
Bürgermeister von 1952-1957

### **Einsatz der Gierfähre wird zunehmend zum Risiko für den Schiffsverkehr**

Durch das auf den Buchtnachen liegende Gierseil **wurde der Schiffsverkehr gesperrt**, solange die Fähre übersetzte und solange sie am rechten Ufer anlag.

Infolge der Umstellung der Schifffahrt vom Schleppzug zum Einzelfahrer und durch die Zunahme des Verkehrsvolumens an sich ist die **Zahl der Schiffe, die damals täglich die Fährstelle passierten, erheblich angestiegen**. Auch musste die Fähre den Liegeplatz am rechten Ufer sofort freimachen, sobald sich ein Schiff näherte. Durch diese Bestimmungen sind **Unterbrechungen des Fährbetriebes bis zu 80 Minuten** beobachtet worden.

Da die Fährstelle in einem Bogen liegt, sind schnell zu Tal fahrende Schiffe selbst bei klarem Wetter erst dann zu sehen, wenn sie der Fähre schon sehr nahe gekommen sind. Bei diesigem Wetter werden die Sichtverhältnisse noch schlechter, so dass damit eine **erhebliche Gefahr für die Fähre und die Schifffahrt** gegeben war.

Die **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung** als Aufsichtsbehörde verlangte damals, **dass die vorhandene Fähre durch eine andere Fähreinrichtung**, die die Schifffahrt nicht behindert, **ersetzt werden soll**.

**1955** befasste sich die **Gemeinde Altrip** mit der **Bildung der Rheinfähre Altrip GmbH**. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft "Rhein-Neckar" war maßgeblich an der Gründung beteiligt.

Die **Gesellschaftergründung** erfolgte am **27. Juli 1955** in Mannheim, gegründet mit dem **Ziel, eine motorbetriebene Fähre für Altrip** anzuschaffen.

**Mitgesellschafter** waren neben der **Gemeinde Altrip mit 40 %**, die **Stadt Mannheim mit 40 %** und der **Landkreis Ludwigshafen mit 20 % Beteiligung**.

Die **Geschäftsführung** wurde der **Gemeindeverwaltung** übertragen, die technische Überwachung oblag dem Tiefbauamt Mannheim.

**Geschäftsführer** wurde der **damalige Bürgermeister Philipp Hermann Hook**. Sofort nach der Gründung wurde sich verstärkt für die Anschaffung einer Motorfähre eingesetzt.

Die Planung für die Motorfähre und den Umbau der Anlegestellen wurde vergeben. Den Auftrag zum **Bau der für damalige Verhältnisse modernsten freifahrenden Fähre auf dem Rhein** erhielt die **Schiffswerft Clausen** in Oberwinter zum Preis von **270.000 DM**. Die beiden Landepritschen kosteten nochmals **20.000 DM** und der Umbau der Anlegestellen rechts und links des Rheins verschlang **163.000 DM**.



**Am 25. Januar 1958 wurde die Motorfähre in Dienst gestellt.**

Postkarte um 1960

**Die Männer der ersten Stunde auf dieser Motorfähre** waren die Fährführer Anton Fatho, Franz Holdermann, Ferdinand Wegh sowie die Fährgehilfen Adam Gustav Hauk, Jakob Hook 13., Roland Hofacker, Richard Kollmannsperger, Wilfried Fatho, Fritz Mauß und Nachtwächter Albert Gehrke. Als Aushilfen waren eingesetzt Heinrich Kimpel und Georg Siehl.

Aufgrund der gestiegenen Reparaturkosten, der geringen Bodenstabilität und des Alters der Fähre fasste die Gesellschafterversammlung\* am 25. November 1987 den Beschluss, ein neues Fährschiff anzuschaffen. Während die alte Motorfähre nur maximal zehn PKW's fassen konnte, sollte bei der Planung Wert auf eine größere Kapazität gelegt werden. So wurde eine größere Fähre mit drei Fahrspuren (bisher zwei) für 17 Pkw geplant. Den Auftrag zum Bau erhielt die neue Germersheimer Schiffswerft zum Preis von ca. 3 Mio DM. So versieht eine große, moderne Motorfähre seit 9. Januar 1992 ihren Dienst am Rhein.



---

\*mittlerweile hatten sich die Geschäftsanteile der Fähr-GmbH verändert: Die Beteiligung der Stadt Mannheim erhöhte sich um 10 auf 50 %, die des Landkreises Ludwigshafen ebenfalls um 10 auf 30 %, während die Gemeinde Altrip an der GmbH nur noch mit 20 % beteiligt war

# Wortlaut der Urkunde zur Fährverpachtung vom 23.09.1366 von Pfalzgraf Ruprecht I. an Henirich Orsicher und Heintzen Müller

## *... Verpachtung des Fahrs zu Altrip 1366 Sept. 23*

*Von des faris wegen zu Altrippe.  
Wir Ruprecht der elter  
phalnezgraf...bekennen für uns und  
unser erben, daz wir Henirich Orsicher  
und Heintzen Müller, iren husfrauwen  
und iren erben verluwen haben und  
verlihen mit disem briefe unser  
scholteizen ampt zu Altruppe und  
unser var do, selbes off dem Rine zwolf  
gantze iar; und sollent die zwolf iar,  
anegen off pfingestage neste kompt  
nach datum diz briefs und sollent bliben  
und weren zwolf ganze iar uber, die  
nesten nach eynander kommnet. und*

## *...Verpachtung der Fähre zu Altrip, 23. Sept.1366*

Wegen der Fähre zu Altrip.  
Wir Ruprecht der ältere Pfalzgraf ...  
anerkennen für uns und unsere Erben,  
dass wir Heinrich Orsicher und Heinz  
Müller, ihren (Haus-)Frauen und ihren  
Erben verliehen haben und verleihen  
mit diesem Briefe unser Amt des  
Schultheißen zu Altrip und unsere  
Fähre daselbst auf dem Rhein zwölf  
ganze Jahre; und die zwölf Jahre sollen  
anfangen am nächsten Pfingsttage nach  
dem Datum dieses Briefes und bleiben  
und währen die nächsten 12 Jahre lang.  
Und sie (Heinrich Orsicher und Heinz

*sie sollent uns die selben zwolf iare, iegliches iares do vone dienen und reychen 40 gulden, off ie die fronefasten 10 gulden. Auch sollent sie daz var halten mit zweyn newen (Nachen) und mit guter schiffunge ane geverde, und sollent uns und alle unser hofgesinde in denselben zwolf iaren uber furen umbe sunst, als dicke des not dut, und wieder diz briefes sage sol sie keyn unser amptmann, die wir ietzunt haben oder her nach gewynnen, uber farn in keyne wise...<sup>2</sup>*

Müller) sollen uns diese 12 Jahre (ein jegliches Jahr davon) dienen und uns 40 Gulden geben, am Fronfasten<sup>1</sup> 10 Gulden. Auch sollen sie Fähre bewirtschaften mit zwei neuen Nachen und guter Schifffahrt und ohne Betrug und sie sollen uns und unser gesamtes Hofgesinde in diesen zwölf Jahren umsonst übersetzen, wann immer es nötig ist, und gegen die Aussage dieser Urkunde soll sie keiner unserer Amtmänner die zur Zeit oder später einmal für uns arbeiten...in irgendeiner Weise bedrängen ...

<sup>1</sup> Fronfasten: dreitägige Fasten, die das kirchliche Jahr in vier Jahreszeiten teilen; [Quatember](#). Sie fallen auf den 1. Mittwoch, Freitag und Sonnabend je nach Aschermittwoch, Pfingsten, 14. September, 13. Dezember.

<http://www.rzuser.uni-heidelberg.de/~cd2/drw/e/fr/onfa/sten/fronfasten.htm>

<sup>2</sup> abgedruckt in „Altrip – Portraits eines Dorfes“, Hg: Thoedor Maurer, Dieter Kirsch, Altrip, 1970, S. 125



Ruprecht den man den Roten nant  
Die Pfaltz bracht er in gulen landt.  
Zwei furstin waren im uferborn  
Von Namur und Berg geboren.  
Et accord nach dem Original, welches 5. Buch 5. Zell Long und 3. Buch hat ist  
mit der griften man.

**Pfalzgraf Ruprecht I. der Rote** (geb. 9.6.1309 in Wolfratshausen, gest. 16.2.1390 in Neustadt), regierte 1329-53 zusammen mit Bruder Rudolf II., danach 1353-90 allein. Ab 1354 war er erster Kurfürst von der Pfalz.

Abgebildet mit ihm sind seine beiden Gemahlinnen Elisabeth von Namur (gest. 1382) und Beatrix von Berg (gest. 1395).

**Ruprecht I. gründete am 1.10.1386 die Universität Heidelberg**, die älteste Universität auf dem Gebiet des heutigen Deutschlands.

<http://www.blb-karlsruhe.de/blb/blbhtml/2005/schneidmuller.php>