

100 Jahre Rheinfähre Linz-Kripp GmbH

Schiffe fahren auch bei Nacht und Nebel – Nur extremes Hoch- oder Niedrigwasser kann sie aufhalten

Andrea Rönz

Am 24. September 1919 trafen sich auf dem Bürgermeisteramt in Remagen Beigeordnete der Städte Linz und Remagen zu einer Besprechung. Es ging um die Neuordnung des Fährbetriebs zwischen Linz und Kripp, der Anlass zu vielfältigen Klagen bot. Die beiden Städte entschlossen sich daher, gemeinsam das Fährrecht zu pachten. Nach mehrmonatigen Verhandlungen unterzeichneten am 29. April 1920 in der Villa Nagel in Kripp der Linzer Bürgermeister Dr. Paul Pieper und sein Remagener Amtskollege Josef Froitzheim den Gründungsvertrag der Rheinfähre Linz-Kripp GmbH.¹⁾

Fährbetrieb erstmals 1409 erwähnt

Das Besitz- und Nutzungsrecht an der Überfahrt zwischen den beiden Rheinufern hatte über Jahrhunderte alleine bei der Stadt Linz gelegen. Die linksrheinischen Städte Remagen und Sinzig hatten hier kein Fährrecht. Ein geregelter Fährbetrieb wird erstmals 1409 urkundlich erwähnt²⁾, die seit 1443 erhaltenen Pachtbriefe geben Auskunft über die Modalitäten. Eine erste Gebührenordnung liegt schon aus dem Jahr 1564 vor.³⁾ Die Fährpacht zählte zu den wenigen Einnahmeposten, die den schmalen städtischen Etat bildeten. Und natürlich brachten auch die Durchreisenden Geld in die Stadt.



„Die Stadt Linz gegenüber der Ahrmündung mit der Krippe“; der Stahlstich von Ernst Grünewald nach Zeichnung von Bernhard Hundeshagen und Christian von der Emden zeigt den Fährbetrieb mit Nachen um 1830 (Bildmitte).

*Die Querseilfähre,
1932-34*



Dementsprechend alarmiert reagierten die Linzer Stadtoberen auf drohende Konkurrenz. Ein von der Stadt Linz angestrebter Prozess wegen einer neuen Rheinfähre bei Erpel trug man 1578 bis vor das Reichskammergericht in Speyer.⁴⁾ Und als 1706 plötzlich die Regierung des Herzogtums Jülich, zu dem die gegenüberliegende Rheinseite gehörte, Anspruch auf das Fährrecht erhob und die Rheinüberfahrt an den Remagener Bürger Christian Unkel verpachtete, wurde dieser am Linzer Ufer prompt festgesetzt. Der Sinziger Vogt ließ daraufhin das linksrheinische Eigentum der Linzer beschlagnahmen. Erst 1730 wurde der Streit mit einem Vergleich beigelegt.⁵⁾

Gut 100 Jahre später jedoch verzichtete die Stadt Linz vollständig auf das Fährrecht und trat alle Ansprüche an den preußischen Staat ab. Bürgermeister Franz Kerp unterzeichnete am 15. Oktober 1832 den entsprechenden Vertrag.⁶⁾ Eine wirtschaftliche Notlage zwang die Stadtoberen zu diesem radikalen Schritt, wie Kerp in einem langen Schreiben an die Königliche Regierung vom Juni 1831 klagte. Diesem Übel werde nur durch eine bessere Verkehrsverbindung mit der Nachbarschaft auf dem anderen Rheinufer abzuhelpen sein.⁷⁾

Im Kripper Volksmund „de Roosekranz“

Die Anschaffung einer modernen, leistungsfähigen Ponte jedoch konnten Stadt und Pächter finanziell nicht stemmen. Bis dato wurde

mit hölzernen Nachen und einer Schalde übersetzt, also relativ kleinen Booten.⁸⁾ Jetzt hatte sich also der Staat verpflichtet, eine hölzerne Gierponte als „fliegende Brücke“ anzuschaffen, die am 3. November 1834 in Betrieb genommen wurde. Die Fähre hing an einer in der Ahrmündung verankerten Kette, die über sogenannte Buchtnachen geführt und im Kripper Volksmund „de Roosekranz“⁹⁾ genannt wurde. 1893 schaffte die Pächterin Witwe Lurz aus Linzhäusen eine eiserne Gierponte an. Dennoch verlief der Fährbetrieb weiterhin unbefriedigend.¹⁰⁾

Durch die Gründung der Fährgesellschaft 1920 besserte sich dieser Zustand bald: *„Im Oktober 1926 wurde an Stelle des bisherigen Gierseiles der Fährbetrieb mit Querseil eingerichtet. [...] Seit dem Jahre 1925 werden regelmäßige Fahrten von Linz-Kripp nach Remagen ausgeführt und seit Bestehen des Strandbades Sinzig eine ständige Verbindung zwischen Linz-Kripp, dem Orte Leubsdorf und dem gegenüberliegenden Strandbad hergestellt.“*¹¹⁾

1937 konnte man die freifahrende Motorfähre „Franziska“ günstig erwerben, die jedoch am 9. Februar 1945 durch einen Bombenangriff versenkt wurde, bei dem auch der Fährmeister Peter Valentin und seine Ehefrau ums Leben kamen. Ab dem 1. April 1949 schließlich setzte die erste eigene Motorfähre der Fährgesellschaft mit dem Namen „Linz-Bad Kripp“ über, ab dem 30. Dezember 1953 außerdem die „Finte“.¹²⁾



Fähre „Linz-Remagen“, 2018

Größte Auto- und Personenfähre zwischen Basel und Rotterdam

Doch für den wachsenden Autoverkehr wurden diese Fähren schnell zu klein. Bereits ab Juni 1960 wurde daher die neue Autofähre „St. Johannes“ eingesetzt, am 8. Mai 1971 nahm die „Stadt Linz“ den Betrieb auf, die seinerzeit größte Auto- und Personenfähre zwischen Basel und Rotterdam. Für den Personenverkehr zwischen Remagen und Erpel schaffte die Gesellschaft im September 1973 zusätzlich die kleine „Nixe“ an.¹³⁾

1974 strukturierte die Rheinfähre Linz-Kripp GmbH ihre Verwaltung um. Mit der allgemeinen kaufmännischen Betreuung wurde mit Vertrag vom 8. März 1974 die Energieversorgung Mittelrhein (EVM) betraut, in deren Händen sie bis heute liegt.¹⁴⁾ Am 14. Oktober 1987 wurde die neue Autogroßfähre auf den Namen „Linz-Remagen“ (I) getauft, bereits zehn Jahre später abgelöst durch die „Linz-Remagen“ (II). Die bis dato letzte Neuanschaffung ist die seit 2014 betriebene Auto- und Personenfähre „Linz-Remagen“ (III).

Die Rheinfähre Linz-Kripp GmbH ist heute eine der größten am Rhein, denn nur wenige der verbliebenen Gesellschaften besitzen mehr als eine Autofähre und noch weniger fahren fast rund um die Uhr. Die eingesetz-

ten Fährschiffe sind durch ihre Ausstattung völlig wetterunabhängig und fahren sprichwörtlich auch bei Nacht und Nebel. Nur extremes Hoch- oder Niedrigwasser kann sie aufhalten.¹⁵⁾

Anmerkungen:

- 1) Dieser Beitrag erschien erheblich umfangreicher zuerst in: Heimat-Jahrbuch Landkreis Neuwied 2020, S. 218-232. Vgl. Fuchs, Hermann Josef, Seit 550 Jahren ist die Rheinfähre Brücke zwischen Westerwald und Eifel, in: Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 1995, S. 68-71. Eine ausführliche Zusammenstellung umfangreicher Literatur- und Quellenexzerpte findet sich bei Bohrer, Alexander, Chronik über die Fährverbindung zwischen Linz und Kripp (1409-2014), Höhr-Grenzhausen 2014, (im Folgenden zit.: Bohrer).
- 2) Landeshauptarchiv Koblenz 2/373 (= Urkunde v. 12. Dezember 1409).
- 3) Vgl. Stadtarchiv Linz am Rhein (StAL) M 1, S. 10.
- 4) Vgl. Molitor, Hans-Ludwig, Aus dem Rechtsleben der Stadt Linz am Rhein im Übergang vom Spätmittelalter zur frühen Neuzeit nach dem Schriftgut des Stadtarchivs Linz, Teil 2, unv. Manuskript (= StAL Nachlass Molitor).
- 5) Vgl. Festchronik Kripp 1705-2005, o.O. [2005], S. 11; vgl. Siebertz, Josef, Aus der Geschichte der Rheinfähre Linz-Kripp, in: 1100 Jahre Linz am Rhein 874-1974, hg. v. Hans Peter Petri, Linz am Rhein 1974 (im Folgenden zit.: Siebertz), S. 274f., der sich auf die umfangreichen Konvolute StAL M 2 und M 3 sowie auf StAL 2/10-5 bezieht.
- 6) Vgl. StAL 2/10-5, fol. 107f.
- 7) Vgl. ebd., fol. 70.
- 8) gl. StAL 2/10-6 u. 2/10-7, jeweils unpag.
- 9) Fährmotiven von Willy Weis, <http://www.geschichte-kripp.de/3.html> (Abruf v. 6. Juni 2019).
- 10) Vgl. Siebertz, S. 278.
- 11) StAL 4 Nr. 17, unpag. vgl. die ausführlichen Dokumentationen zu den einzelnen Schiffen bei Bohrer, hier S. 38f.
- 12) Vgl. Bohrer, S. 40-45; vgl. Siebertz, S. 280-282.
- 13) Vgl. Bohrer, S. 46-50, S. 53.
- 14) Vgl. StAL Rheinfähre, unverz.
- 15) Vgl. Bohrer, S. 54.