

# Rüwwer un nüwwer – 200 Jahre Fährbetrieb der Familie Menges-Hammerl zwischen St. Goar und St. Goarshausen

von *Klaus Hammerl*

## Vorwort

Seit 200 Jahren betreibt die Familie Menges-Hammerl die Fähre zwischen St. Goarshausen und St. Goar. 200 Jahre sind für ein Familienunternehmen keine Kleinigkeit. Kriege, wirtschaftliche Notzeiten, der schnell fortschreitende technische Wandel, Nachfolgeprobleme usw. - die Hürden, die es zu überwinden galt und gilt, sind ebenso zahlreich wie die Chancen. Fehler in den Entscheidungen können die Existenz gefährden. So einfach ist das - und so schwer. Aber dass ein Familienbetrieb überhaupt so lange besteht, hat nicht nur mit unternehmerischen Planungen und Entscheidungen zu tun. Ohne Glück, ohne eine eigenständige und tatkräftige Frau in der Familie, ohne engagierte und flexible Mitarbeiter, ohne weitblickende Vorfahren und schließlich ohne das Vertrauen unserer Geschäftspartner und Fahrgäste hätte unser Familienunternehmen nicht seit so langer Zeit Bestand. Als der Fährmann in unserer Familie, dem es vergönnt ist, das 200jährige Jubiläum zu feiern, sage ich allen herzlichen Dank. Für die Unterstützung bei der Arbeit an dieser Festschrift danken wir Frau Haupt, Archiv St. Goar und Herrn Nassau, Stadtarchiv St. Goarshausen, Herrn Dipl.-Ing. Joerg Bergmann gilt unser Dank für seine konstruktive Kritik am Manuskript. Mit dieser Festschrift wird der Fähre von St. Goar-St. Goarshausen und der deutschen Fährfamilie mit der längsten Tradition erzählt. Sie soll sowohl ein dankbarer Blick zurück sein als auch eine Ermutigung für kommende Fährmänner und -frauen.

Wolfgang Hammerl St. Goarshausen, im Mai 1994

## Einleitung

Wenn man nach der Geschichte seiner Heimat sucht oder Ahnenforschung betreibt, schwebt man leicht in der Gefahr, sein Thema zu wichtig zu nehmen. Andererseits besteht "große" Geschichte aber aus vielen kleinen Geschichten. Ebenso interessant wie die Geschichte der Schwesternstädte St. Goar und St. Goarshausen ist die der Fähre, die diese kleinen Städte verbindet. Vermutlich ist die Ursache für die frühe Ansiedlung der Kelten gerade an dieser Stelle auch im Fischreichtum des Wassers unterhalb der Loreley zu suchen. Außerdem war hier ein besonders günstiger Ort, um über den Rhein zu gelangen. Nach den Kelten haben das im Verlauf der letzten 2000 Jahre die Römer, die Germanen, die Burgunder, die Franken und der Mönch Goar genutzt. Und danach die Katzenelnbogener, die Hessen, die Franzosen, die Preußen und, und, und ... Zwischen Mainz und Koblenz gibt es bis heute keine Brücke. Hier im Mittelrheintal sind die Fähren ein ebenso leistungsfähiges wie unverzichtbares Verkehrsmittel, das sich trotz technischer Modernität harmonisch in das Weltkulturerbe Mittelrheintal einfügt. Und wenn irgendwo der "Mythos Rhein" noch erfahrbar ist, dann hier. Wegen der Anziehungskraft dieser

verletzlichen Landschaft kommen die Touristen aus aller Welt hierher. Vom Tourismus leben die meisten Bewohner des Mittelrheintals. So sind auch die Entwicklung und das Bestehen des Fährbetriebes bis heute ohne Tourismus nicht denkbar. Die Geschichte der Vorfahren, der eigenen Herkunft und Heimat wird uns wichtig und lebendig durch Erzählung. Erst durch sie fühlen wir uns der Heimat verbunden, lernen uns als ein Teil von ihr verstehen. Ohne die Sammelleidenschaft meines Großonkels Willy Franz Menges und ohne das vielfältige Material des Stadtarchivs St. Goarshausen wäre mein Bild der 200jährigen Firmen- und Familiengeschichte, und damit die Festschrift ziemlich trocken und karg geworden. Besonders danke ich meinem verstorbenem Großonkel Willy Franz Menges und dem Stadtarchivar Heinz Nassau für viele schöne und aufschlussreiche Gespräche. In den 200 Jahren "ruwwer un nuwev (hin und her) kommt viel zusammen: Von Hochwasser bis Niedrigwasser, von Treil bis Nebel, vom Nachen bis zur modernen Schwerlastfähre, vom Krieg bis zum Wirtschaftswunder. Dahinter stehen immer Menschen - mit ihrer harten Arbeit, mit ihrem Leid und ihrer Freud'. Die Vorstellungen von "der guten, alten Zeit" einerseits oder andererseits von bedauernswerten Menschen, die nur mit praktischer Lebensbewältigung ihr Dasein fristeten, sind zu einfach. Zu jeder Zeit war und ist Leben mehr als pures Überleben oder Streben nach Macht und Erfolg.

Klaus Hammerl März 1994

### **Vor 1794: Einbaum, Floß und Ponte - Kelten und Römer**

Odysseus brachte - nach Homers Epos - die Schifffahrt nach Mitteleuropa. Die Kelten, die spätestens seit 500 v. Chr. rechts- und linksrheinisch lebten und Handel trieben, benutzten als Verkehrswege Flüsse und Höhenwege. Die Höhenwege beiderseits des Rheins waren untereinander verbunden, so dass vom Hunsrück und Taunus Wege zum Rhein herunterkamen und ein "Uferwechsel", also eine Möglichkeit des Übersetzens, nötig war. An der Stelle, wo heute St. Goar und St. Goarshausen liegen, muss eine Fähre diesen Uferwechsel ermöglicht haben. Die Existenz einer Furt, einer seichten Stelle, an der das Durchwaten des Flusses möglich war, kann in diesem Gebiet ausgeschlossen werden.

Die ersten Fähren waren wohl Flöße aus drei oder vier Baumstämmen. Bereits seit dem 4. Jahrhundert v. Chr. sind am Rhein Fährponten nachweisbar, bei denen zwei ausgehöhlte Einbäume eine Plattform zwischen sich tragen. Um ein Durchbiegen der Plattform zu vermeiden, hat man bei diesen Fährponten starke Pfosten durch Querbalken über Kopfhöhe portalartig miteinander verbunden und verspannt (D. Ellmers). Wenn auch die Kelten um 300 v. Chr. von Germanen (Ubiern, Mattiaken, Chatten) vertrieben wurden bzw. sich teils mit ihnen vermischt haben, so behielt man doch die Weg- und die Fahrtechnik bei. Als die Römer 50 v. Chr. den Rhein erreichten, den rechtsrheinischen Limes anlegten und unterhielten, benutzten sie ebenfalls die alten Wege und "Rheinübergänge". Als Fährschiffe dienten wahrscheinlich sowohl Flöße als auch Nachen aus "zwei stammrunden Halbeinbäumen mit zwischengefügten Bodenplanken" sowie Abwandlungen der keltischen Fährponten.

Die strategisch wichtigen Fährstellen waren befestigt. Auf Burg Rheinfels (St. Goar) ist römisches Mauerwerk gefunden worden, das eine derartige Befestigung vermuten lässt. In römischer Zeit erlebte der Schiffsverkehr auf dem Rhein seine erste Blüte. Neben Kurier- und Versorgungsschiffen für die Soldaten gab es auch sehr viele Handelsschiffe. Der Transport auf Wasserstraßen war damals wesentlich sicherer, billiger, bequemer und schneller als auf Landstraßen. Wo es möglich war, wurde gesegelt. Zwischen Koblenz und Bingen jedoch war sowohl Segeln als auch Rudern höchstens als Unterstützung für die Menschen geeignet, die die Schiffe mittels Seil vom Ufer aus "zu Berg", d.h. gegen die Stromrichtung, fortbewegten. Zu diesem sogenannten Treideln diente eine Militärstraße, die die Römer linksrheinisch angelegt hatten. Ab 260 n. Chr. ziehen sich die Römer unter dem steigenden Druck der Germanen auf die linksrheinische Seite zurück, bis sie schließlich über die Alpen zurückgedrängt werden. Die meisten römischen Bauwerke fallen den Verwüstungen der Germanen, der Hunnen und den Wirren der Völkerwanderung zum Opfer.

### **"Cleyne nach" und "groß farenach" - "Kleine Nachen" und der "große Fahrnachen" der Katzenelnbogener**

Im 5. Jahrhundert entsteht nördlich der Alpen das Reich der Franken. Unter dem Schutz dieser Ordnungsmacht wagen sich christliche Missionare aus dem Süden in den heidnischen Norden vor. Der aquitanische Mönch Goar lässt sich in der Nähe einer kleinen Siedlung von Fischern, Schiffs- und Fahrleuten nieder. Hier an der "wilden Gebirgsstrecke" wollte Goar den Schiffbrüchigen und Verzagten beistehen. Und verzagt waren sicher viele Schiffer. Denn kamen sie rheinauf getreidelt, so traten sie hier in die schlimmste Stromstrecke ein: Die Uferhänge rücken hier nah zusammen, es ist düster und bedrohlich, das eingeengte Wasser strömt mit doppelter Wucht zwischen den lauernden Klippen hindurch. Das mittlere Gefälle des Rheins zwischen Bingen und Koblenz ist viermal größer als beispielsweise zwischen Mainz und Bingen. Schon die Römer empfanden den Rhein hier als "schrecklich", und noch 1787 schreibt der italienische Abbé Aurelio de Giorgi Bertola über das Rheintal: "Es sind Gegenden, die bald das Herz mit süßer Rührung erfüllen, bald das Gemüth erschüttern." 575 n. Chr. starb der Mönch Goar. Nach Goars Tod wurde bei seinem Grab ein Kloster errichtet, welches Karl der Große im Jahr 782 samt der dazugehörigen Siedlung dem Kloster Prüm schenkte. Schon bald wurde von dem Ort als Sankt Goar gesprochen. Dem dortigen Kloster fielen mehrere Dörfer und Ländereien auf beiden Rheinseiten als Schenkungen zu. Die Siedlung auf der rechten Rheinseite wurde als "bi den husen" erwähnt. Der Schiffs- und auch der Fährverkehr durfte bis zur Jahrtausendwende im Vergleich zur Römerzeit eher eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Der Prümer Abt wählte zunächst die Grafen von Arnstein als Schutzbürgere. Dieses geistliche und weltliche Lehen geht 1190 an die Grafen von Katzenelnbogen über (Eckdaten: Stadtrecht St. Goar 1183, Baubeginn Burg Rheinfels 1245). Um 1250 wurde aus diesem Lehnrecht Besitz. Nach den Grafen von Arnstein und Isenburg kamen 1284 auch die rechtsrheinischen Häuser gegenüber St. Goar, das heutige St. Goarshausen, samt Zoll- und Fahrrecht an die Katzenelnbogener Grafen (Stadtrecht 1324, Baubeginn Burg Katzenelnbogen 1393). Sowohl St. Goar als auch St. Goarshausen waren für ihre Besitzer interessant: Zum einen war der Fischreichtum des

Rheins an dieser Stelle berühmt, zum anderen war hier ein altbewährter "Uferwechsel", eine "Fahr", die sorgsam geschützt wurde. Außerdem stellte jeder Zugang zum Rhein eine Anbindung an die Verkehrsader des Reiches dar, die nicht nur den heimischen Handel begünstigte, sondern auch Zolleinnahmen ermöglichte. Burg Rheinfels wurde damals zum Herrschaftszentrum des reichsten und bedeutendsten Grafengeschlechtes am Rhein: der Grafen von Katzenelnbogen. Von hier aus regierten sie ihr überwiegend rechtsrheinisches Territorium zwischen Westerwald und Odenwald, hier hielten sie Hof. Und wie alle anderen verlangten sie auch Zoll. Auf der Engtalstrecke zwischen Bingen und Koblenz mussten die Schiffer an mindestens 10 Stellen Zoll entrichten, die Ware verteuerte sich dadurch auf diesem Weg um ungefähr zwei Drittel. Diesem Nachteil standen aber gepflegte Leinpfade, hohe Transportsicherheit, niedrige Frachtkosten und eine beachtliche Reisegeschwindigkeit gegenüber. Deswegen lagen, genau wie heute, viele aufnahmefähige Marktstätten am Rhein und seinen Nebenflüssen. Das alleinige Recht des Reiches, Fähren zu betreiben, das sogenannte Fährregal, geht übrigens auf fränkische Gesetzgebung zurück. An den jeweiligen Lehensmann wurde das Fährrecht "verliehen" oder verpachtet. Der Fährverkehr wurde vermutlich noch zu Beginn der katzenelnbogischen Herrschaft von leibeigenen Schiffern quasi nebenher erledigt. Die Fährknechte werden auch Zöllner zu den Schiffen gebracht haben. Ebenso holten sie den Teil der Ladung an Land, der erleichtert werden musste, damit das Schiff "leichter" durch die Gebirgsstrecke zwischen St. Goar und Bingen getreidelt werden konnte. Auf der Bergfahrt hatten die Schiffe seit dem 12. Jahrhundert hauptsächlich Seefisch, aber auch Messing, Tuch, Wolle, Blei und Zinn geladen; auf der Talfahrt hingegen war das Massengut der Wein, die "Königsware" des rheinischen Handels. Zum Umladen gab es Beikähne, sogenannte "Spadschiffe". Die Spadschiffe transportierten die Waren zum Lagern ans St. Goarer Ufer und brachten die dort lagernden Waren wieder auf leere Handelsschiffe. Die Spadschiffe dürften in dieser Zeit neben den Sprengnachen (Nachen zum "Übersprengen", d.h. Übersetzen von Pferden und Wagen) auch als Fährschiffe zum Übersetzen von Menschen und Gütern gedient haben. In katzenelnbogischer Zeit war der Fährverkehr zwischen St. Goar und St. Goarshausen schon relativ rege, denn die Fähre verband die Residenz mit den Hauptländereien der Grafen von Katzenelnbogen. Des öfteren mussten Soldaten mit ihren Pferden, irgendwelche Gerätschaften, Hofdamen und Verwandte übersetzt werden. Ab ca. 1430 (Demandt) waren offensichtlich mehrere "Fergen", so bezeichnete man die Fährleute, für den Übersetzdienst mit verschieden großen Nachen nötig. Für den häufigen Verkehr zwischen der rechtsrheinischen Burg Katzenelnbogen und der linksrheinischen Burg Rheinfels hielt man mehrere "cleyne nach" und eine "groß farenach" bereit.

### Die "Fliegende Brücke" der Hessen

Im Jahr 1479 wechselten die katzenelnbogischen Besitztümer als Erbe an die Landgrafen von Hessen, die bis zum Ende des 18. Jahrhunderts hier herrschten. St. Goar war für die Hessen eine Art westlicher Brückenkopf, hinein in kurtrierisches Herrschaftsgebiet. Strategisch notwendig waren also der Ausbau der Burg Rheinfels zur Festung (1497-1527), ebenso eine Verstärkung der Truppen und deren

ausreichende Versorgung. Aber die Rheinfels war auch für die Hessen mehr als nur ein strategischer Ort: Sie war Residenz und Verwaltungszentrale für das große und reiche Hessenland bzw. einzelner fürstlicher Linien des Hauses Hessen sowie selbstverständlich Zollstation. Wie wichtig der St. Goarer "Rheinpass" gewesen sein muss, belegen beispielsweise die Aufzeichnungen über Truppentransporte zur Burg Rheinfels mittels mehrerer Fährnachen im September 1522 (5. September: 300 Mann übergesetzt, 21. September: 400 Mann von 11 Fährleuten übergesetzt, 24. September: 800 Mann von 7 Fährleuten übergesetzt). Hinzu kamen noch die Transporte der ständig auf Burg Rheinfels stationierten Truppen, die mangels linksrheinischer Gelegenheit in St. Goarshausen unterhalb der Hasenbachmundung auf dem "Unteren Wasen" ihre Exerzierübungen abhielten.

Unter Landgraf Philipp v. Hessen gewinnt der Fährverkehr dann eine so große Bedeutung, dass er eine "Schiffbrück", eine Längsseil-Gierfähre, erbauen lässt. Ähnlich der keltischen Bauweise für Fähren hatten die Schiffbaumeister bei der "Fliegenden Brücke" zwei große Nachen, auf denen eine Plattform befestigt wurde, mit einer Portalkonstruktion verstrebt. Diese "Ponte" wurde an einer Kette ungefähr in Strommitte verankert. Damit die Kraft des Stromes die an der schweren Kette hängende Fähre bewegen konnte, wurde die Kette zwischen Anker und Ponte auf sieben bis neun kleine Kähne, sogenannte Buchtnachen, gelegt. Auf dem Flussboden schleifend, hätte die Kette nämlich wie ein Anker gewirkt. Vermutlich weil sie mit bislang nicht bekannter Geschwindigkeit den Fluss überquerte, entstand der Name "Fliegende Brücke". Das bislang früheste Zeugnis der "Fliegenden Brücke" ist datiert auf den 25. Mai 1532. An diesem Tag bestellte Landgraf Philipp der Großmütige den Schiffmann Peter Menges aus St. Goar zum "Schiffbrückendiener". Zeit seines Lebens sollte er dafür jährlich 10 Gulden und ein Hofkleid erhalten.

Ob dieser Peter Menges allerdings ein Vorfahr der heutigen Fahrfamilie Menges-Hammerl ist, konnte bislang nicht geklärt werden. Ebenso wissen wir nicht, seit wann diese "Schiffbrück" über den Rhein bestanden hat. Es liegt also im Dunkeln, ob diese genial einfache Fähre erst 1532 eingerichtet wurde oder ob sie schon älter war und vielleicht sogar Vorgängerinnen hatte. Um 1555, also schon 23 Jahre nach der ersten Erwähnung der Gierfähre, scheint der Verkehr wieder mit Nachen bewältigt worden zu sein. Erst 1622 wurde erneut eine "Fliegende Brücke" auf Befehl des Rheinfelser Kommandanten Johann von Uffeln gebaut. Fahrgäste der "Fliegenden Brücke" waren, trotz der rein militärischen Beweggründe für ihre Errichtung, nicht nur Soldaten mit ihren Pferden und Geschützen. Auch die Bauern vom Einrich, der Taunushöhe zwischen Wisper und Lahn, die ihre Waren auf den St. Goarer Markt trugen und St. Goarer Winzer, die ihre Weinberge auf der rechten Rheinseite hatten, waren Fährbenutzer. Ebenso besuchten die St. Goarshausener Katholiken, von 1652-1794 in die Pfarrgemeinde St. Goar eingegliedert, die Messe in St. Goar. Bezahlte wurde das Benutzen der Fähre nicht von den einzelnen Bürgern, sondern von den Städten in Form einer jährlichen "Brückenabgabe" sowie durch erhebliche Unterstützung mit Geld und Holz beim "Schiffbrückebau" und bei Reparaturen. Lediglich an Ostern brachte jeder Bürger den Fährleuten sechs Eier als Dank für deren geschätzte Dienste.

Ursprünglich war die Anlegestelle in St. Goar unterhalb der Burg Rheinfels kurz oberhalb der Gründelbachmündung, rechtsrheinisch in der Nähe der Hasenbachmündung eingerichtet. Vermutlich wegen des bedeutender gewordenen zivilen Verkehrs verlegte man später die Anlegestellen rheinauf, näher zu den Stadtkernen. Zu dieser "Fliegenden Brücke" gehörte dann auf der rechten Rheinseite ein Gerätehaus, das wie die Anlegestelle etwa 150 Meter unterhalb des St. Goarshausener runden Turmes errichtet wurde. Die linksrheinische Anlegestelle befand sich nahe der Stiftskirche, kurz oberhalb der Lohbachmündung. Damit die stets rechtsrheinisch zu Tal kommenden Schiffe und Flöße nicht mit der "Fliegenden Brücke" oder ihrer Kette kollidierten, war auf Burg Katz ein "Wahrschauer" postiert. Durch ein Glockensignal gab dieser Posten dem Brückenmeister und seinen zwei bis vier Fährknechten unten auf dem Fluss Bescheid, wann sie zur Räumung der Fahrrinne mit der "Fliegenden Brücke" auf die linke Rheinseite zu fahren (gieren) hatten. Wenn umgekehrt bei St. Goar ein Schiff zu Berg getreidelt wurde, musste die "Fliegende Brücke" auf die St. Goarshausener Seite fahren, um dem Schiff die Fahrrinne zwischen Fahrkettenverankerung und Ufer freizumachen.

Im 17. und 18. Jahrhundert brachten Schiffe rheinauf meist Gewürze, Tee, Kakao, Öle, Zinn, Kupfer- und Eisenwaren. Rheinab war Holz mittlerweile das häufigste Handelsgut. Die Flöße, die das enge, windungsreiche Mittelrheintal mit Holland als Ziel passierten, waren bis zu 200 Meter lang und 24 Meter breit. Über 100 Mann Besatzung steuerten diese Flöße an den Sandbanken, Stromschnellen und Riffen zwischen Bingen und St. Goar vorbei. Die Wiedereinrichtung der fliegenden Brücke 1622 war günstig für die Truppenbewegungen des 30-jährigen Krieges. Allerdings lag die Fähre während der Not- und Elendsjahre dieses Krieges, in denen die Pest kursierte, vermutlich fast still. 1636 starben von den 250 Bürgern St. Goarshausens 178 an Pest! Als das Land sich langsam vom Krieg erholt hatte, wurde die Gierfähre 1657 wegen des wiedererwachten Verkehrs vergrößert und zweimal, nämlich 1692 und 1748, durch jeweils größere Neubauten ersetzt. Auf dieser letzten und größten "Fliegenden Brücke" sind von 1749-1780 Christian Anton Menges und von 1780-1794 sein Sohn Christof Menges, die Urahnen der heutigen Fährfamilie, als "Brückengehilfen" im Dienst.

1787, im letzten ruhigen Jahr jenes Jahrhunderts, unternimmt der italienische Abt Bertola eine Rheinreise und entdeckt, lange vor den Romantikern und dem modernen Tourismus, unsere Heimat: "In den Tälern des Burgenstromes wechselt das Schreckliche mit dem Anmuthigen und Lachenden." Der französischen Revolution 1789 folgt schon bald der erste Koalitionskrieg. Die französischen Revolutionstruppen rufen: "Krieg den Schlössern! Friede den Hütten!" Sie fühlten sich als gerechte Vorkämpfer gegen Absolutismus und Feudalismus, zudem beansprucht der Revolutionsrat die "natürlichen" Grenzen Frankreichs. Gemeint waren damit die Alpen und der Rhein. So setzen am 9. März 1793 mit der "Fliegenden Brücke" 1.600 Preußen auf die linke Rheinseite über, um die französischen Truppen zurückzutreiben. Doch schon bald muss das linke Rheinufer, bis auf Mainz und die Feste Rheinfels, den Franzosen preisgegeben werden. Als die Franzosen auch gen Rheinfels marschieren, räumen die 3.000 hessischen Soldaten auf Befehl von General Resius kampflos die bis

dahin unbesiegte Festung und setzen am 1. November 1794 auf die rechte Rheinseite über. Französische Truppen legen daraufhin nicht nur die "Fliegende Brücke" still, sie sprengen auch Burg Rheinfels und einige Zeit später, auf Befehl Napoleons, Burg Katzenelnbogen.

## 1794-1867 Hölzerne Fährnachen

Die Stilllegung der "Fliegenden Brücke" 1794 sollte die Rheingrenze für die Franzosen militärisch sicherer machen. 1796 wurde sie von General Vincent nach Neuwied "entführt", um dort das Übersetzen der französischen Truppen auf die rechte Rheinseite zu beschleunigen. Für die St. Goarer und St. Goarshausener brachte das unvermittelte Fehlen der bequemen Fährverbindung viel Ungemach mit sich. Weil die Städte wirtschaftlich und menschlich so eng zusammenhingen, versuchten ihre Bürger noch bis ca. 1850 wieder eine Gierfähre zu bekommen - ohne Erfolg. Damit wenigstens die zahlreichen St. Goarer Winzer mit rechtsrheinischen Wingerten nicht zum Ruin verurteilt waren und die vielen verwandtschaftlichen Beziehungen zwischen St. Goar und St. Goarshausen nicht total zerrissen wurden, richteten die vormaligen St. Goarer Brückengehilfen Johann Philipp Bernhard und Christof Menges, genannt "Brückmenges", mit Nachen sofort einen zunächst lediglich geduldeten Fahrverkehr ein. Christof Menges begründete so 1794 das Fährunternehmen, das seither ununterbrochen von derselben Familie betrieben wird! 1796 wird den Beiden dann offiziell die "Zwerchfahrt auf eigene Rechnung" überlassen, mit der Verpflichtung, für den Betrieb zwei Fahrzeuge einzustellen, und zwar einen großen Kahn für Vieh oder für die Überfahrt von 10 Erwachsenen und einen kleinen Kahn für geringe Lasten. Den früheren Brückenmeister mussten sie mit einem jährlichen Rentenzuschuss unterstützen.

Gut können diese Anfangsjahre nicht gewesen sein: Das Heilige Römische Reich Deutscher Nation wird aufgelöst, der Rheinbund steht unter dem Protektorat Napoleons, dessen Feldzüge Europa in Atem halten. Der Handelsverkehr auf dem Rhein nimmt damals um mehr als zwei Drittel ab. Und so finden Clemens Brentano und Achim von Arnim auf ihrer Rheinwanderung 1802 den Rhein derart unberührt und ruhig, die Burgen in so romantischen Trümmern liegend vor, dass ihre Gedichte und Balladen vom Rhein eine ganze Generation von Dichtern hierhin zieht. In jenen Jahren war St. Goar französisch und St. Goarshausen hessisch bzw. westfälisch, allerdings unter französischer Oberaufsicht.

Die Franzosenzeit hatte aber auch ihr Gutes: 1803 wurde auf der linken Rheinseite eine Uferstraße gebaut. Die "Route Napoleon" war im Vergleich zur Römerstraße breiter und nahezu hochwasserfrei angelegt. Außerdem schafften die Franzosen mit "Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit" die Leibeigenschaft ab. So schreckten viele St. Goarer Geschäftsleute trotz der hohen französischen Steuern davor zurück, ihr Gewerbe in St. Goarshausen aufzunehmen. Leibeigenschaft bedeutete nämlich neben Steuerpflicht auch Wach- und Militärdienst, beliebige "Hand- und Spanndienste", Eheschließung nur mit Genehmigung und das Verbot, das Land zu verlassen. Erst 1808 wurde die Leibeigenschaft in St. Goarshausen aufgehoben.

Das Ende dieser Franzosenzeit ist durch die Völkerschlacht bei Leipzig eingeleitet worden. Napoleon floh mit den Resten seines Heeres, insgesamt 60.000 Mann, über den Rhein vor Bernadotte, Blücher und

Schwarzenberg. Man bot Frankreich sogar den Rhein als Grenze an. Napoleon aber lehnte ab. Daraufhin bereitete Generalfeldmarschall Blücher unter äußerster Geheimhaltung den Rheinübergang der schlesischen Armee für die Neujahrsnacht 1813/14 vor. Der Rheinübergang von ca. 70.000 Mann, die zuvor auf den Taunushöhen zwischen Rüdesheim und Nastätten zusammengezogen worden waren, dauerte von der Neujahrsnacht bis zum 5. Januar 1814. In den Wäldern von Weisel hatten russische Pontoniers Holz für die Rippen der leinwandbespannten Pontons gefällt, die dann zu einer Schiffbrücke gefügt werden sollten. Die ersten 200 Männer setzten mit Nachen über, um die Franzosen zurückzuschlagen, die in der Engelsburg gegenüber von Kaub Wache hielten. Die von den zurückziehenden Franzosen schon stark geschädigte Bevölkerung des Mittelrheintals und der Taunushöhen unterstützte die deutsch-russische Armee mit Lebensmitteln, Kleidung und Kähnen. Fährleute kamen mit ihren Nachen und halfen damit beim Übersetzen sowie beim Bau der Schiffbrücke. Eis und Kälte erschwerten die Arbeit. Auch aus St. Goarshausen zogen 15 Männer über die Höhe nach Kaub, auf Fuhrwerken schleppten sie zwei Nachen mit. Es ist anzunehmen, dass auch Christof Menges, der mittlerweile in St. Goarshausen wohnte, als Fachmann für "Zwerchfergerei" (zwerch = quer zu Stromrichtung, Ferge = Fährmann) in der geschichtsträchtigen Neujahrsnacht mit dabei war. Vom 11. bis 17. Januar 1814 setzte er jedenfalls mit seinem Sprengnachen noch 193 Mann, 22 Wagen und 48 Pferde der Nachhut in Kaub über. Und schon am nächsten Tag, am 18.01.18, steuerte er seinen Nachen nach Koblenz, um dort mit neun anderen St. Goarshausener beim Bau einer Pontonbrücke zu helfen. Über diese Koblenzer Schiffbrücke setzte die Kleistsche Armee binnen drei Tagen auf die linke Rheinseite über. Christof Menges treidelte nach getaner Arbeit seinen Sprengnachen auf dem befreiten, linksrheinischen Treidelpfad, den die Römer einst angelegt hatten, zurück an die Loreley. Nach der Einigung der Siegermächte über die Aufteilung der ehemals französischen Gebiete wird St. Goar preußische Rheinprovinz (1815-1918) und St. Goarshausen nassauisch (1816-1866). Jeder wollte seinen Teil vom Rhein, weil er damals wie heute eine Herzschlagader der deutschen Wirtschaft war und ist. Die Folgen für die Bevölkerung waren weniger angenehm, wie beispielsweise die Zoll- und Steuerprobleme der linksrheinischen Winzer mit ihren rechtsrheinischen Wingerten zeigen. Und die Zwerchfahrer mussten mit der Regelung leben, dass der Fährmann Bernhard nur Fahrgäste von St. Goar nach St. Goarshausen übersetzen durfte, nicht aber umgekehrt. Christof Menges seinerseits durfte niemanden von der preußischen Seite zur nassauischen Seite mitnehmen. Diese aus heutiger Sicht fast komische, jedenfalls aber umständliche Vorschrift endete erst mit dem Übergang des Herzogtums Nassau an Preußen 1866. Auch der britische Maler Turner ist vom Zauber des Rheins ergriffen und hält in jener Zeit die Schönheit der Flusslandschaft fest. Er wanderte 1817 auf der "Route Napoleon" von Koblenz über St. Goar nach Mainz und fuhr, wie damals üblich, mit dem Schiff nach Köln zurück. Seine bezaubernden Aquarelle lockten zahlreiche Engländer, unter ihnen den Dichter Lord Byron, zu einer Bildungsreise an den Strom.

Damit die Rheinschifffahrt trotz des zunehmenden Schiffsverkehrs sicher blieb, mussten damals schon die Zwerchfahrer nach der nassauischen "Regierungsverordnung über Kleinschifferei" ihre Befähigung nachweisen. Christof Menges erhielt sein Patent, nachdem die St. Goarshausener Schiffer Sauerwein und Koch folgendes Zeugnis ausstellten:

*Wir endesunterschriebene patentierte Schiffer ertheilen hiermit dem Zwerchfahrer Christof Menges dahier das gewissenhafte Zeugniß, daß er schon seit über 30 Jahren die Rheinschifferey von St. Goar nach St. Goarshausen mit kleinem und größerem Nachen betrieben, und daß ihm die erforderlichen Eigenschaften zum ferneren Betrieb vollkommen zu Theil geworden sind, daher er auf Ertheilung eines Patent gerechte Ansprüche hat. St. Goarshausen, den 9. September 1826 Christian Sauerwein, Wigand Koch*

Christof Menges ist 1831 gestorben. Sein Sohn Johannes Menges übernahm als "Beständer" die Verwaltung der Fährgerechtsamen des Landesherren. Die Fährgerechtsame, also die ausschließliche Berechtigung, an diesem Ort eine Fähre gewerbsmäßig zu betreiben, pachtete man auf jeweils neun Jahre. Damit verknüpft war die Fahrpflicht. Die Pacht betrug zwischen 1831 und 1840 jährlich 62 Gulden und war an die herzoglich-nassauische Rezeptur in St. Goarshausen zu zahlen. 1838 hatte Johannes Menges einen besonderen Gast: den französischen Dichter Victor Hugo. Er setzte ihn, wie Hugo selbst vermerkte, "für den Fahrpreis mit einem Pariser Omnibus über den Rhein (6 Sous)". Ein anderer Dichter wird die Fergen wohl öfter gebeten haben, ihn überzusetzen: Ferdinand Freiligrath. Er wohnte von 1842 bis 1844 in St. Goar. Sicher wird er im Frühjahr - wie viele St. Goarer - die erste Sonne im Tal auf der St. Goarshausener Seite für einen Spaziergang genutzt haben.

Während der St. Goarshausener Johannes Menges und die Nachfolger von Philipp Bernhard, die St. Goarer Herren Schwarz, Bogler und Wannert sich den Fährdienst teilten und die Städte mit ihren Nachen verbanden, veränderte sich deren Bild stark: 1849 eröffnete die Nassauische Sparkasse ihre Filiale in St. Goarshausen. 1853 wird der Bau der rechtsrheinischen Uferstraße vollendet. Im gleichen Jahr ist man in St. Goarshausen stolz auf die Gründung einer höheren Schule, des Instituts Hofmann. Der Sohn des Fergen Johannes Menges, Jakob, ist selbst einer der ersten Schüler. Im Lauf der Zeit gehörte für die zunehmende Anzahl linksrheinischer Schüler das "Fähre fahren" zum täglichen Schulweg. 1857 begann der Bau der links-rheinischen Bahnstrecke und des Rheinfelshafens. 1858 starb Johannes Menges 54jährig. Seine energische Witwe Johanna Wilhelmine Menges nahm den Schiffer Philipp Adam Colonius als Teilhaber auf, weil sie als alleinstehende Frau den Fährverkehr nicht aufrechterhalten konnte.

Der Verkehr zu Land und vor allem zu Wasser nimmt ab Mitte des Jahrhunderts weiter zu: Zwischen den Jahren 1836 und 1866 steigert sich der Rheinverkehr um das Fünffache. Philipp Adam Colonius verdient sich ein Zubrot, indem er den vielen Längsfahrern Lebensmittel an Bord bringt und, da es noch keine Anlegestellen gibt, auch Personen von oder zu den Schiffen befördert. Viele Reisende ziehen nämlich die neu aufkommende Personendampfschifffahrt der unbequemen Postkutsche und der Fahrt mit den langsam Frachtschiffen vor. Ist 1821 mit der "Concordia", unter großem Argwohn der Treidler, das

erste Mal ein Dampfschiff am Mittelrhein zu sehen, gehören diese um 1860 schon zum gewohnten Bild auf dem Rhein. Seit 1827 betreibt beispielsweise die "Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft" einen regelmäßigen Personenverkehr zwischen Köln und Mainz. Die Bürger der Schwesterdörfer St. Goar und St. Goarshausen bitten bis in diese Zeit die nassauische und die preußische Regierung zunächst um die Wiedereinrichtung einer "Fliegenden Brücke" bzw. um den staatlichen Betrieb einer Dampffähre. Die Anträge werden aber immer wieder mit der Begründung abgelehnt, die Sicherheit der Schifffahrt werde durch eine Gierfähre zu sehr beeinträchtigt. Außerdem sei eine Dampffähre zwischen zwei verschiedenen Ländern wegen der rechtlichen und finanziellen Schwierigkeiten von keinem Land mit Gewinn zu unterhalten. Man versucht deshalb, Wilhelmine Menges zum Betrieb einer modernen Dampffähre zu bewegen. Sie zögert aber ihrerseits eine Fähre mit Dampfmaschinenantrieb anzuschaffen: Wird nicht doch noch eines Tages eine "Fliegende Brücke" installiert und macht damit die Zahlung der Fährpacht und erst recht eine Kredittilgung unmöglich? Wer kann so ein Schiff steuern und wer wartet und repariert die Dampfmaschine? Woran soll ein Schiff mit so großem Tiefgang anlegen? Und vor allem: Wie soll sich der Fährverkehr rechnen, wenn man nur Menschen und Lasten von St. Goarshausen nach St. Goar übersetzen darf, aber nichts und niemanden zurück?

### **1868-1905 "Loreley I" und "Loreley II" - Dampfmaschine, Stahlschiff und Schlepp-Ponte**

Im Jahr 1866 wird auch die rechte Rheinseite preußisch und die nun allein zuständige Regierung in Koblenz lehnt eine Wiedereinrichtung der "Fliegenden Brücke" bzw. einer staatlichen Dampffähre endgültig ab. Pächterin für den Fährverkehr von beiden Ufern ist ab diesem Jahr Johanna Wilhelmine Menges. Die Wende für die Fährverbindung der Schwesterdörfer kommt dann 1867: Jakob Menges übernimmt den Fährbetrieb von seiner Mutter. Der 25jährige Jungunternehmer möchte gern ein "Schraubendampfboot" bauen lassen. Philipp Adam Colonius wiederum ist das zu riskant - er steigt aus dem Fährbetrieb aus. Jakob Menges gewinnt seinen 51 Jahre alten Vetter Gottfried Schneider aus St. Goar für sein Vorhaben.

Die beiden wagen es: Am 18. März 1868 stellen sie die erste Fähre auf dem Rhein in Dienst, die mit einer Dampfmaschine angetrieben wird. Damit wird das mehr als 2.000 Jahre alte Übersetzen mit Nachen abgelöst. An die Stelle der Plackerei des einzelnen Fergen tritt nun die Arbeitsteilung von Steuermann und Heizer. Nur nachts und bei Treibeis wird von da an der Nachen von den Fergen noch zum Übersetzen benutzt. In der Längsschiffahrt hatte die Dampfmaschine das uralte Treidlerhandwerk in diesem Jahr bereits endgültig zum Erliegen gebracht. Die "Loreley I" wurde in Holland gebaut, weil die deutschen Werften weder mit dem Stahlschiffbau noch mit dem Dampfmaschinenbau die notwendige Erfahrung hatten. Für den ganzen Mittelrhein ist das Schraubendampfboot "Loreley I" eine Sensation, beinahe vergleichbar mit der Einrichtung des Eisenbahnverkehrs 1859 auf der linken und 1862 auf der rechten Rheinseite. Für die Herren Schneider und Menges ist es ein unternehmerisches Wagnis. Die Anlegestelle für die Dampffähre befand sich auf der linken Rheinseite bei der heutigen Landebrücke

des Fahrgastschiffes "Felix", auf der rechten Rheinseite beim runden Turm. Die Friedenszeit im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts ließ die Wirtschaft wachsen und damit auch den Verkehr auf dem Fluss, auf der Schiene und auf der Straße weiter zunehmen. 1878 übernahm Felix Schneider im Alter von 25 Jahren die Anteile seines Vaters Gottfried am Fahrbetrieb. Weil mit der "Loreley I" selbst keine großen Fahrzeuge (z. B. Kutschen) transportiert werden konnten, wurde eine Ponte, eine Art großer hölzerner Nachen mit breitem befahrbarem Bug und Heck, von der "Loreley" geschleppt. Wegen der schwachen Dampfmaschine der "Loreley I" heuerte man nach Bedarf Männer an, die diese hölzerne Ponte zusätzlich durch Rudern zu bewegen halfen. Da Stahl aber dem Baustoff Holz weit überlegen ist, ließen Felix Schneider und Jakob Menges 1884 eine "eiserne" Ponte bauen, die groß genug und bequem befahrbar war. Diese Nähe wurde von dem Holzschiffbaumeister Christof Ruthof in Mainz-Kastel gebaut; es war seine erste "Eisenarbeit".

Durch die Straßenbauarbeiten St. Goarshausen-Kaub, St. Goarshausen-Bornich und durch Flussregulierungsarbeiten war der Bereich der bisherigen Dampffähre-Anlegestelle am runden Turm in St. Goarshausen versandet. Um mehr Wasser unterm Kiel zu haben und um näher am Bahnhof zu sein, wurde die Anlegestelle 1885 in den Bereich zwischen evangelischer und katholischer Kirche verlegt. Dort hatte Jakob Menges, wegen des Preises für eine Überfahrt "Grosche'-Jakob" genannt, für die Ponte eine neue Fährrampe gebaut. Es war genau die Stelle, an der früher auch die "Fliegende Brücke" angelegt hatte und die deswegen "Neubrückhausen" genannt wurde. In den Friedensjahren des ausgehenden 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Dampfschifffahrt enorm. Weil Dampfschiffe aber ein breiteres und tieferes Fahrwasser als Treidelschiffe benötigen, wurden zwischen 1851 und 1894 allein in der "Gebirgsstrecke" zwischen St. Goar und Bingen fast 7 Millionen Mark für Felssprengungen im Fahrwasser aufgewendet. Während 1875 ca. 3,3 Millionen Tonnen Güter von der Rheinschifffahrt befördert wurden, stieg die Transportleistung - und damit auch die Zahl der Schiffe im Längsverkehr - 1895 bereits auf 12 Millionen Tonnen beförderte Güter. Oftmals hatte die "Loreley I" Mühe mit der schweren, stählernen Nähe im Schlepptau, trotz der Unterstützung durch Ruderer, zwischen den Schleppzügen auf die andere Seite zu kommen.

Die Zeichen der Zeit erkennend, gaben die Fährmänner Schneider und Menges in Holland ein stärkeres Fährschiff in Auftrag. Am 1. November 1888 machte die "Loreley II" ihre Jungfern Fahrt. Im Jahr 1889 bezog Jakob Menges mit seiner Familie endlich das von ihm erbaute Haus, den "Rheinischen Hof". Das frühere Haus der Familie Menges, die Wirtschaft "Der Schwan", musste bereits 1860 dem Eisenbahnbau weichen; die Familie schlüpfte zwischenzeitlich bei Verwandten unter. Ein Neubau außerhalb der Stadtmauer war also dringend nötig geworden. In jener Zeit beginnt auch die Blüte des Lotsengewerbes. Da man als Lotse sehr gut verdient, steigt Felix Schneider 1893 aus dem Fährgeschäft aus und wendet sich ganz dem Lotsenberuf zu. An seine Stelle im Fährunternehmen tritt einer der fünf Söhne von Jakob Menges, Karl. Es ist ein schwerer Schicksalsschlag, als Karl Menges bereits 1896 mit 27 Jahren stirbt. Jakobs Sohn Felix übernimmt daraufhin die Aufgaben seines Bruders. Ein großes Ereignis für den Fährbetrieb ist das Kaiseranöver 1905. Wilhelm II., sonst eher Kriegsschiffe favorisierend, wird samt

Gattin, Kronprinz und Gefolge von Jakob Menges auf der "Loreley II" übergesetzt. In Schleptau steuert sein Sohn Felix die Nähe, auf der das kaiserliche Automobil steht. Als Anerkennung für den 40jährigen unfallfreien Fährdienst verleiht der Kaiser nach der Fahrt Jakob den preußischen Kronenorden IV. Klasse; Sohn Felix bekommt die Medaille hierzu überreicht.

### **1906-1929 "Loreley III"**

Ende des Jahres 1905 überließ Jakob den Fährbetrieb ganz seinem Sohn. Mittlerweile wurden 30 Millionen Tonnen Güter im Jahr von der Rheinschifffahrt transportiert. Felix Menges gab wieder bei der Werft Christof Ruthof in Mainz-Kastel ein neues Fährschiff in Auftrag. Am 1. Juni 1906 wurde die "Loreley III" in Dienst gestellt; sie war etwas größer und wesentlich stärker als die "Loreley II". Die alte "Loreley I" wird noch im gleichen Jahr auf den Fluss Save, im heutigen Kroatien, verkauft. Man hatte sie bis 1906 behalten, damit trotz der reparaturanfälligen Dampfmaschinen immer ein Fährboot im Einsatz sein konnte.

Schon ein paar Jahre nach der Indienststellung jedoch wurde die "Loreley III" im ersten Weltkrieg von 1914 bis 1918 für Kriegszwecke, in diesem Fall Kontrollfahrten auf dem Rhein, beschlagnahmt. So muss die "Loreley II" wieder einspringen. Von 1916 bis 1918 versieht wieder Jakob Menges mit einigen betagten Ruheständlern den Fährdienst. Sohn Felix ist "im Feld". Zum Ende des 1. Weltkrieges bauen deutsche Pioniere zur Räumung des linken Rheinufers eine Schiffbrücke. Vom 27. November bis 3. Dezember 1918 setzt die 5. Armee nach St. Goarshausen über. Am 10. Dezember 1918 ist St. Goar schon amerikanisch besetzt. Eine Woche später sind bereits 1.000 Franzosen an die Stelle der Amerikaner getreten. Erst 1929 ziehen die letzten französischen Besatzungstruppen aus St. Goar ab.

Im Juli 1920 kehrt auch die "Loreley III" nach französischer Beschlagnahmung zu ihrem Besitzer zurück. Aber der Fährdienst kann in der für ganz Deutschland katastrophalen Nachkriegszeit kaum aufrechterhalten werden. Felix Menges will, wie jeder andere auch, nur über die Runden kommen. Doch es gelingt ihm nicht: Zu gering ist der Verkehr. Kein Wunder, denn die französisch besetzte Zone gilt Geschäftsleuten und Touristen gleichermaßen als totes Land. Er muss die "Loreley II" als Hafenboot nach Ludwigshafen notverkaufen und kann trotzdem weder Löhne noch Kohle und Öl bezahlen. Im August 1920 werden schließlich die Landebrücken, die "Loreley III" und die Nähe in den Loreleyhafen gebracht. Der Fährbetrieb wird eingestellt. Tragischerweise ertrinkt beim Schleppen der Landebrücken ein Mann der Fährbesatzung. Wenige Wochen lang wird der Fährbetrieb von einem Assmannshausener Schiffer erledigt. Die Bevölkerung ist mit der Zuverlässigkeit und dem willkürlichen Tarif diese Fährmanns aber bald sehr unzufrieden. Deshalb bitten die Stadträte beider Städte um Unterstützung der Kreise. Im November 1920 wird der Fährverkehr von Felix Menges wieder aufgenommen. Während der beiden folgenden Jahre 1921 und 1922 balanciert das Unternehmen ständig am Rande des Ruins vorbei. Ohne den Weinbau und Weinhandel, den die Familie Menges seit 1866 zusätzlich betrieb, hätte die Fähre wirtschaftlich nicht überlebt.

Nicht lange nach Gründung der Weimarer Republik beginnt die Inflation, die sich im Herbst 1923

zuspitzt. Kostet beispielsweise zu Beginn dieser "goldenen zwanziger Jahre", nämlich 1921, die Beförderung eines PKW über den Rhein 15 Mark, müssen im Juli 1923 schon 15.000 Mark, am 9. August 1923 60.000 Mark und am 15. August 1923 120.000 Mark bezahlt werden. Der Fährmann Felix Menges hat Mühe, täglich den Lohn an seine Angestellten und die Kohle zum Antrieb der Dampfmaschine zu bezahlen. Natürlich nimmt er zu dieser Zeit statt Fährgeld viel lieber Sachwerte, z.B. Lebensmittel und Kohle, und teilt diese unter seinen Leuten auf. Als dann im Oktober 19 ein Dollar den Wert von 4,2 Billionen Papiermark erreicht, rennt er täglich mit Zigarrekisten, in denen die wertlosen Geldscheine aufbewahrt werden, zur Bank oder gleich zum Kohlenhändler, um das Geld sofort in Feuerungsmaterial für die Dampffähre einzutauschen.

Mitten in dieser bewegten Zeit erkrankt Felix. Als er 47jährig im Sommer 1924 stirbt, müssen seine Frau Frieda und der 18jährige Sohn Willy Franz die Führung des Fährbetriebs übernehmen. Ebenso wie 66 Jahre zuvor Wilhelmine Menges, muss nun Frieda versuchen, sich bei den fünf angestellten des reinen Männerbetriebes durchzusetzen. Mit Strenge, Umsicht und unglaublicher Energie führt sie mit ihrem Sohn das Unternehmen, zu welchem, seit der Zeit Johannes Menges, neben der Fähre auch noch ein Weinlokal und der erwähnte Weinbau gehören. Ohne wohlwollende Ratgeber, treue, tatkräftige Mitarbeiter und ihren Sohn hätte Frieda verzweifeln müssen. Um bei Reparaturen oder Hochwasser nicht gezwungen zu sein, den Fährbetrieb stillzulegen, und um dem Bedürfnis der zahlreicher werdenden Touristen zu genügen, wird 1926 das Fahrgastschiff "Felix" in Betrieb genommen.

### **1930-1958 "Loreley IV"- die "Blindschleich"**

Ab 1929 führte Willy Franz Menges den Fährbetrieb selbständig. Seit seiner Kindheit hatte er den Autoverkehr wachsen sehen. Gab es 1914 im Deutschen Reich ca. 60.000 Automobile, so waren es 1926 schon über 200.000. Dementsprechend war es für die Fährleute vor dem Krieg etwas besonderes, ein Auto mit der Nähe überzusetzen. Ende der zwanziger Jahre war es schon normal. Hingegen war der "eiserne Gustav", der auf seiner Protestfahrt von Berlin nach Paris hier am 2. April 1928 mit seiner Kutsche übersetzte, in keiner Beziehung mehr ein alltäglicher Fahrgast. An den Ostertagen 1928 sollen schon 5.000 Kraftwagen durch Boppard und als auch durch St. Goar gefahren sein. Die Rheinuferstraße sei für Fußgänger kaum noch passierbar gewesen; Geschwindigkeitsbeschränkungen gab es ja damals auch innerhalb von Ortschaften noch nicht. Und so brausten wohl oft mehr als ein Dutzend Automobile hintereinander mit der unglaublichen Geschwindigkeit von 70 oder gar 80 Stundenkilometern die Rheinstraße entlang. Um Autos und auch kleinere LKW nicht dauernd umständlich mit der Nähe zwischen den immer schneller werdenden Schleppzügen hindurch überzusetzen, sondern schnell und bequem, kaufte Willy Franz Menges 1930 die seit 1903 in Königswinter fahrende Dampffähre "Königswinter I". Diese damals zwischen Worms und Koblenz größte und modernste Fähre konnte zehn PKW befördern. Der Tradition gemäß wurde sie auf den Namen "Loreley IV" umgetauft, von der Bevölkerung aber - nicht ohne Zuneigung und ein bißchen Stolz - "Blindschleich" genannt. Als nämlich Publikum, Festgäste und Schiffer wartend am Ufer standen, wollte und wollte die neue Fähre nicht

erscheinen. Schließlich entdeckte sie ein "Schiffiger" mit seinem Fernglas in der Höhe von Wellmich: Anthrazitfarben, grau und weiß und langsam. Er soll gerufen haben: "Da kimmt die Blindschleich". Die "Loreley III" wurde nach Bingen verkauft und versorgte von dort aus Binnenschiffe mit Trinkwasser. Die Finanzierung der "Loreley IV" (etwa 38.000 Reichsmark) und der für sie neu gebauten Landeanlagen (etwa 14.000 RM) durfte Willy Franz Menges in den Zeiten der Weltwirtschaftskrise Anfang der dreißiger Jahre ziemlich schwer gefallen sein. Nach seinen eigenen Erzählungen war es allerdings noch schwerer, den Betrieb durch das der Wirtschaftskrise folgende "Dritte Reich" zu steuern. Wenigstens die "Blindschleich" selbst konnte sicher zwischen den zahlreichen Schleppzügen hindurch auf die andere Seite gesteuert werden. Hindurch zwischen 27 Millionen Tonnen Güter, überwiegend Kohle und Erz, die beispielsweise 1936 an der "Loreley IV" vorbei auf Schleppkähnen transportiert wurden.

Während des zweiten Weltkrieges gab es zum Teil wesentliche Betriebseinschränkungen wegen Kohle- und Personalmangels. Am 2. September 1944 ist der Fährmeister, wie er selbst spöttelte, "zu den Fahnen geeilt worden". Treue Angestellte und Mutter Frieda Menges kümmerten sich in dieser für alle leidvollen Zeit um den Fährbetrieb. Als die den deutschen Truppen im März 1945 auf dem Rückzug von Frankreich waren, versenkte die "SS" gemäß des Hitlerbefehls "Z" auch die "Loreley IV" im Loreleyhafen durch Sprengung. Besatzungsmacht in den Schwesternstädten waren zunächst die Amerikaner, danach wieder einmal die Franzosen. Soweit diese es gestatteten, wurde der Fährverkehr bis zum Frühjahr 1947 u.a. durch das von Zerstörung verschont gebliebene Personenboot "Felix", mit der Nähe im Schlepptau, bewältigt. Nur kurz war der "Felix" 1945 von den Franzosen nach Weißenthurm zum Fährdienst bestellt worden. Mein Großonkel Willy Franz Menges erzählte mir, wie es dann zur Hebung der "Loreley IV" durch den Schwimmkran "Hai" im Januar 1946 kam: Die Verhandlungen um die Hebung des Fährschiffes zwischen dem noch nicht zuständigen französischen und dem gerade noch zuständigen amerikanischen Offizier, der Wasser- und Schiffahrtsdirektion und ihm selbst wurden immer zäher, der Kran sollte baldmöglichst anderswo eingesetzt werden. Kurz entschlossen ging Willy Franz Menges mit einem Freund und einer Kiste seines besten, durch den Krieg geretteten Weins zu den alliierten Offizieren. Der Wein löste wohl zuerst die Zungen und brach schließlich auch das Eis zwischen den Menschen, die schreckliche Kriegserlebnisse und eine angebliche "Erbfeindschaft" trennte. Im wohligen Rausch, den guter Wein uns schenkt, soll einer der beiden Offiziere schließlich Willy Franz Menges vor dem mitgebrachten Zeugen mit seinem Ehrenwort versprochen haben, dass die Fähre gehoben wird. Der Anblick des nach schwerer Arbeit gehobenen Schiffes muss trostlos gewesen sein. Durch die Sprengung waren die Aufbauten, die Maschinen und teilweise die Aussenhaut zerfetzt. Auf der Helbach-Werft in Lahnstein und bei Ruthof in Mainz-Kastel wurde die Fähre von wahren Improvisations- und Organisationskünstlern, so gut es ging, repariert. Im März 1947 wird die gerade erst wieder in Betrieb genommene "Loreley IV" von den Franzosen zuerst nach Andernach, dann nach Neuwied "entführt". Den Befehl dazu unterschrieb ein Offizier Vincent. Ein General gleichen Namens hatte 1796 die "Fliegende Brücke" nach Neuwied befohlen. - "Der Zauber der Geschichte liegt im Detail", bemerkt Ernst Jünger. Alles andere als zauberhaft fanden das aber der Fährmeister und seine Leute. Ist doch in jener

Zeit, "in der es nichts gab", unter Mühe und schmerzhaften Opfern alles Mögliche und Unmögliche besorgt und geschoben worden, damit die Fähre die Ufer wieder verbinden kann. Und jetzt soll sie woanders hin? Der Maschinist Sager will "seine Blindschleich' " nicht fremden Händen überlassen. Kurzerhand bleibt er an Bord und fährt mit, bis die "Loreley IV" im Juli 1947 wieder zurückkehrt. Der mühsame Aufbau des Fahrbetriebes nach dem Krieg wurde weder vom Bund noch vom Land finanziell unterstützt. 1948 verliert Magda Hammerl, die Schwester von Willy Franz Menges, ihren Mann Dr. Franz Hammerl. Magda Hammerl sorgt mit ihrem Bruder Willy Franz für den Sohn Wolfgang und die Tochter Ursula, indem sie zusammen mit ihrer Mutter Frieda die Weinstube "Rheinischer Hof" führt. Aus heutiger Sicht fragt man sich manchmal, wie viele Menschen, trotz ungeheurer Leiden, damals soviel Tatkraft und Leistung entwickelt haben. Meine Großmutter Magda Hammerl kommentierte tastende Fragen in diese Richtung mit: "Es blieb einem ja nichts anderes übrig. Wie's aber in einem aussieht, geht niemanden 'was an.' Mitte der fünfziger Jahre, der "Wirtschaftswunderzeit", wachsen sowohl der Straßenverkehr als auch der Güterverkehr auf dem Rhein wieder an. 1959 passieren ca. 58 Millionen Tonnen Güter, hauptsächlich Kohle, Sand und Erz auf Schiffen die Loreley. Willy Franz Menges plant den Bau einer neuen Fähre.

### **1959-1994 "Loreley V"**

Wieder baute die Ruthof-Werft in Mainz-Kastel das Fährschiff für die Familie Menges. Während der Bauzeit 1958/59 war Willy Franz Menges häufig auf der Werft und begutachtete das Fortschreiten seines Vorhabens. Auf der Rückfahrt von der Werft nach St. Goarshausen machte er häufig im Rheingau bei einer der vielen Weinstuben Halt – und brachte Bacchus manches Opfer. Vielleicht ist deswegen auch unklar, ob Willy Franz Spitzname "Ohm" von Oheim oder von dem alten Flüssigkeitsmaß Ohm herrührt. In jedem Fall hielt er sich als Genießer immer an die Regel: Wer trinkt, betet. Wer säuft, sündigt. Die "Loreley V" ist eine Doppelendfähre, d.h. das Fahrzeug hat beim Befahren und Verlassen der Fähre die gleiche Fahrtrichtung. Der Fahrgast muss also sein Fahrzeug nicht mehr rangieren. Diese Bauart bietet dem Fahrgäst, im Vergleich zu der umständlich von der Seite zu befahrenden "Loreley IV", wesentlich mehr Bequemlichkeit und Sicherheit. Mit Jubel, Freude und Bollerschüssen begrüßten die St. Goarer und St. Goarshausener am 19.03.1959 die "Loreley V".

In den folgenden Jahren nimmt der unverheiratete Willy Franz Menges seinen Neffen Wolfgang Hammerl in die Geschäftsführung der Firma auf. 1974 legte er die Geschäfte vollständig in dessen Hände. Wurde in den letzten 200 Jahren der "Zwerchfergerei" einerseits die Lebensdauer der Fährschiffe immer länger, so ist andererseits der Aufwand an Investition, Instandhaltung und an Modernisierung unter sich immer schneller ändernden Bedingungen enorm gewachsen. So tauschte man 1970 und 1993 die Dieselmotoren der "Loreley V" aus. 1978 wurde das Holzdeck der Fähre durch ein Stahldeck ersetzt. Gleichzeitig baute man Schotten, das sind wasserdichte Quer- und Längswände, in den Schiffsrumph ein. Durch diese aufwendige Maßnahme verfügt die beladene Fähre selbst dann noch über ausreichende Sinksicherheit, wenn die Außenhaut beschädigt werden sollte. Dem Stand der Technik entsprechend

wurde sowohl in der Fähre als auch im Fahrgastschiff 1970 jeweils eine Rheinfunkanlage und 1985 eine Radaranlage installiert. Um bei Hochwasser möglichst lange den Fährverkehr aufrechterhalten zu können, baute Wolfgang Hammerl von 1976-1978 die Fahrrampen aus. Bedingt durch unterschiedliche Anlegestellen konnte man mit der "Blindschleich" bis zum Kauber Pegel (KP) von 5,1 Meter Fahrzeuge übersetzen, mit der "Loreley V" dagegen nur bis KP 4,4 Meter.

Durch die Umbaumaßnahme kann die "Loreley V" seit 1978 bis KP 5,4 Meter den Fährdienst gewährleisten. Die "Blindschleich" wurde nun, da ihre Dienste auch bei Hochwasser nicht mehr benötigt wurden, nach 50 Jahren treuen Dienstes 1979 nach Bonn verkauft. Manch einer vergoss ein paar stille Tränen, als er "seinem" alten Fahrschiff auf der Talfahrt Richtung Bonn nachsah ... Umgebaut befährt die "Blindschleich" heute als schwimmende Weinwirtschaft von Winningen aus die Mosel. Den 54 Jahre alten "Felix" verkaufte Wolfgang Hammerl 1980 nach Gertruidenberg, Holland. Um moderne, touristische Bedürfnisse befriedigen zu können, wurde 1980 die Bonner Personenfähre "Rheinnixe" gekauft und zu einem fortschrittlichen und bequemen Fahrgastschiff umgebaut. Die meiste Zeit im Jahr ist das auf "Felix" umgetaufte Ausflugsschiff für individuelle, fröhliche Chartertouren auf Rhein und Mosel unterwegs. Der neue "Felix" ist ein ebenso passender wie außergewöhnlicher Rahmen für Weinproben und Kaffee Fahrten, für Betriebs- und Vereinsausflüge und Familienfeiern. Dafür sorgt nicht zuletzt Rosemarie Hammerl, die seit 1974 auch die Gäste der Weinstube "Rheinischer Hof" bewirtet. Will des Nachts ein Fahrgast über den Rhein, setzt Wolfgang Hammerl den schmucken "Felix" als Personenfähre ein. Steigt das Hochwasser höher als Kauber Pegel 5,4 Meter, ist "Felix" nicht mehr auf Vergnügungstour, sondern ausschließlich als großzügige und sichere Personenfähre auf "Zwerchfahrt" (Querfahrt). Bei einem höheren Wasserstand als KP 7 Meter kann man über die Hochwassernotstege nicht mehr sicher zu den Anlegebrücken gelangen. Da man gut daran tut, die Naturgewalt der Wassermassen zu achten, wird dann bei diesem Wasserstand auch der Personenfährverkehr eingestellt. Für die linksrheinischen Schüler des Wilhelm-Hofmann-Gymnasiums, die täglich die Fähre benutzen, ist der "Felix" als Fähre sicher eine willkommene Abwechslung. Ob Hoch- oder Niedrigwasser, an jedem Schultag setzen ungefähr 240 Schüler mit der Fähre über den Rhein. Seit Jakob Menges 1853 einer der ersten zehn Schüler des Gründers Wilhelm Hofmann war, ist die Fährfamilie mit dem "Institut" eng verbunden. Bis zum heutigen Tag ist jeder Spross der Familie Menges-Hammerl auf diese Schule geschickt worden. Es wäre aber falsch, daraus zu schließen, der Lerneifer oder -erfolg sei über die Generationen ständig gewachsen oder gar die Kinder dieser Familie hatten es früh morgens kaum abwarten können, zur Schule zu eilen. Neben den Schülern zählen viele Berufstätige und Firmen zu den Dauerkunden der Fähre. Vor allem im Sommerhalbjahr sind auch die Touristen eifrige Fährbenutzer. Nicht selten kommt es vor, dass Familien mit Kindern mehrmals nur zum Spaß hin- und herfahren. Verkehrsspitzen treten vor allem an "vom Eise befreiten" Feiertagen im Frühling auf, an Sonntagen im Spätsommer oder an Tagen, an denen ein Rockfestival auf der Loreley-Freilichtbühne stattfindet. Die "Loreley V" für sich gesehen konnte auch diesen Ansturm in der Regel bewältigen, denn eine Überfahrt dauert maximal drei Minuten. Doch oft können die Autos wegen zu starken, ungeregelten Verkehrs auf

den Bundesstraßen B 9 und B 42 die Fähre nicht verlassen! Die Folge ist häufig eine unnötige Stauung auch auf der Straße, weil es durch die PKW, die auf die Fähre fahren wollen, aber nicht können, zu Rückstaus kommt. Dieses Problem einer angemessenen Verkehrsanbindung der Fähre kann und muss zusammen mit den verantwortlichen Behörden und Gemeinden gelöst werden. Nur mit einer schnelleren und damit auch umweltverträglicheren Abwicklung des Be- und Entladens der Fähre macht auch eine neue, noch leistungsfähigere "Loreley VI" Sinn! Was nutzt es dem Fahrgäst sonst innerhalb einer Minute die andere Rheinseite zu erreichen, wenn er wegen des starken, ungeregelten Verkehrs auf den Bundesstraßen nicht von der Fähre auf die Straße gelangt? Wie der geneigte Leser bemerkt, hat auch ein so archaischer Berufsstand wie der des Fährmanns seine Sorgen.

So soll auch das mehr als dreißig Jahre alte Schreckgespenst einer Rheinbrücke an der Loreley in diesem Zusammenhang nicht verschwiegen werden. In jüngster Zeit wurde der Brückenplan durch den Vorschlag eines Tunnels ersetzt. Schneller zu verwirklichen, billiger, landschaftsgerechter und vor allem ausreichend wäre eine verbesserte Anbindung der Bundesstraßen an die Fähre. Seit 200 Jahren verbindet der Fährbetrieb der Familie Menges-Hammerl nun die Städte St. Goar und St. Goarshausen. Das bedeutet 200 Jahre zuverlässige Fahrgästbeförderung, sichere Arbeitsplätze, gezahlte Steuern. Das gelingt zu keiner Zeit ohne Kunden, ohne Freunde, ohne Glück und ohne oft schwere Opfer der Familie. Ehrend gedacht und gedankt werden soll aber vor allen den "Männern der Tat", den Fährleuten, die in den verschiedensten Zeiten mitgearbeitet und geholfen haben, dass der Fährbetrieb immer noch besteht. Seit mehr als 2.500 Jahren existiert zwischen der St. Goarer und der St. Goarshausener Rheinseite eine sich ständig am Verkehrsbedürfnis orientierende Fährverbindung. Somit sind Fähre und Fährleute ein untrennbarer Bestandteil dieser einzigartigen Kulturlandschaft. Neben aller Dankbarkeit sind wir auf unseren 200jährigen Anteil an der "Zwerchfertgerei" unterhalb der Loreley auch ein wenig stolz.

## Fährleute

Jahr	Name
um 1532	„Brückenknechte“ (Peter Menges)
1749-1780	Christian Anton Menges
1780-1794	Johann Christof Menges (*1764, +1831)
1794-18??	Johann Philipp Bernhard
1794 -1831	Johann Christof Menges
18??-1867	Schwarz, Bogler u.a. Fahrmänner für St. Goar
1831-1858	Johannes Menges(*1804, +1858)
1858-1867	Joh. Wilhelmine Menges (*1812, +1877) & Philipp Adam Colonius (*1828,† 1883)
1867-1905	Johann Jakob Menges (*1843, + 1920)
1867-1878	Gottfried Schneider (*1816, + 1879)
1878-1893	Felix Schneider (*1853, + 1925)
1893-1896	Karl Menges (*1869, + 1896)
1896-1924	Felix Menges (*1876, + 1924)
1924-1929	Frieda Menges (*1884, + 1959)
1930-1973	Willy Franz Menges (*1906, +1986)
1974-heute	Wolfgang Hammerl (*1932)

## Mitarbeiter während der letzten Jahrzehnte:

Name	Vorname	Eintritt	Austritt	# = zur Zeit beschäftigt
Acht	Johann	1918	1919	
Baumann	Robert	1990		#
Baus	Johann	1940	1953	
Braun	Rudolf	1953	1989	
Buchenroth	Dieter	1984		#
Christmann	Hermann	1931	1940	
Daum	Sebastian	1966	1977	
D 'Avis	Johann	1981		#
Dommershausen	Karl	1938	1944	
Eid	Alex	1946	1965	
Garama	Johann	1907	1932	
Graber	Karl-Heinz	1989		
Grawer	Hans	1959	1965	
Greiff	Ernst	1936	1943	
Hoffmann	Eike	1980		#
Hoffmann	Josef	1955	1966	
Hein	Georg	1952	1955	
Janfien	Heinrich	1967	1974	
Jakobi	Heinrich	1948	1961	
Jung	Anton	1916	1918	
Jung	Daniel	1923	1946	
Karbach	Hermann	1992		
Karbach	Peter	1929	1930	
Kiefer	Josef	1908	1938	
Klamp	Kathe	1973	1980	
Klein	Christian	1964	1972	
Klein	Heinz	1994		#
Klein	Hermann	1956	1971	
Klein	Jakob	1910	1914	
Kohler	Peter	1923	1932	
Kramb	Jakob	1947	1954	
Kremp	Georg	1908	1914	
Kremp	Franz	1930	1932	
Laue	Marc	1986	1994	
Laue	Walter	1964	1993	
Lauer	Elfriede	1948		
Lauer	Gerhard	1956	1981	
Meisenzahl	Josef	1904	1912	
Niel	Heinrich	1940	1943	
Ollig	Norbert	1973	1992	
Opfer	Wilhelm	1973	1980	
Raake	Gerhard	1957	1972	
Raake	Wilhelm	1963	1972	
Rafimann	Wolfgang	1992		#
Reetz	Walter	1972	1984	
Regier	Viktor	1980	1981	
Riel	Josef	1948	1973	
Rodermund	Walter	1929	1943	
Rodermund	Walter	1963	1979	
Sager	Georg	1930	1963	
Sauerwein	Ernst	1922	1927	
Sauerwein	Philipp	1922	1924	

Scale	Victor	1972	1992
Schaab	Philipp	1947	1966
Spitzlay	Werner	1981	#
Weidemann	Herbert	1976	#