

Hans Metzmacher

## Rheinfähre zwischen Niehl und Stammheim/Flittard

Gleitet man auf dem Rhein stromabwärts am linksrheinischen Köln mit seinem Dom und dem rechtsrheinischen Mülheim vorbei, so gelangt man kurz darauf auf der rechten Rheinseite bei Stromkilometer 695 nach Stammheim und etwas unterhalb bei Stromkilometer 697 nach Flittard. Gegenüber auf der anderen Rheinseite liegt der Ort Niehl.

Auf einer historischen topografischen Karte 1:25000 (Preußische Kartenaufnahme, Neuaufnahme 1891-1912) ist eine Kahnfähre verzeichnet zwischen Km 696,3 (Stammheim/Flittard) und Niehl Km 696,1. Diese Eintragung weckte meine Neugierde und die Recherchen haben mich zu nachfolgenden Informationen geführt.

Die Überfahrt zwischen Niehl und Stammheim/Flittard wurde in den Anfängen von Fischern mit ihrem Arbeitsgerät (Fischerkahn) ausgeführt.

Im Jahr -1876- stellte Heinrich Bilstein III. aus Niehl an die Königliche Regierung in Köln einen Antrag zur Errichtung einer Fähranstalt zwischen Niehl und Stammheim/Flittard. Als Jahrespacht bot er 6 Mark an.

Der Bürgermeister von Longerich unterstützte das Ersuchen nach einer Fähreinrichtung. Er wollte die nach seiner Ansicht gefährlichen Überfahrten mit den sogenannten „Dreibördchen“ der Fischer durch die Vergabe der Fährgerechtsame ausschließen. Die Regierung in Köln verwies allerdings auf die vorhandenen Fährverbindungen an der Mülheimer Haide, 20 Minuten Fußweg rheinaufwärts und in Merkenich, das 45 Gehminuten stromab liegt. Solche Entfernungen wurden zu damaliger Zeit durchaus zugemutet.

Heinrich Bilstein III. ließ sich aber von seinem Ziel nicht abbringen und erhielt die Fähre am 1. Januar 1877 für die Dauer von sechs Jahren in Pacht.

Der Pachtvertrag legte auch das Entgelt für die Überfahrt fest:

*„Das Fährgeld soll nach den Sätzen der I. Klasse des Normaltarifs für die Fahren in der Rheinprovinz vom 27. Mai 1829 erhoben werden.“*

*Bei gewöhnlicher Überfahrt zahlte man:*

<i>Für eine Person</i>	<i>4 Pfennig</i>
<i>Für ein Pferd</i>	<i>2 Groschen</i>
<i>Für ein Rind oder einen Esel</i>	<i>1 Groschen</i>
<i>Für ein unbeladenes Fuhrwerk</i>	<i>2 Groschen</i>
<i>Für ein beladenes Fuhrwerk</i>	<i>4 Groschen</i>

Nach Ablauf eines Pachtvertrages kam es vor einer Neuvergabe zu einer Lizitation (Auktion, öffentliche Versteigerung).

Das Angebot und die Pachtbedingungen wurden im Gemeindeblatt oder per Aushang bekannt gegeben. Interessenten konnten ein schriftliches Angebot abgeben.

Die Verträge mit dem Meistbietenden mussten zusätzlich von einem Bürgen unterschrieben werden.



Anlegestelle in Niehl

Als es im November 1882 zur erneuten Verpachtung kam, zeigte in Niehl bis auf Bilstein III. niemand Interesse an der Fähre. Daher kam es zu einer nun reduzierten Pacht von 2 Mark jährlich.

Bei einer erneuten Pachtvergabe im September 1894 führten familiäre Zwistigkeiten zwischen den Schwägern Heinrich Bilstein III und Hermann Bilstein zu unverhältnismäßig hohen Geboten. Die beiden überboten sich mehrfach gegenseitig, sodass die Fährgerechteste am Ende für 46 Mark an den bisherigen Pächter ging.

Heinrich Bilstein III wollte verhindern, dass sein Schwager die Fähre betrieb.

Nach seinem Tod wurde dieser dann doch der neue Fährpächter. Die königliche Regierung hatte auch ein Einsehen und senkte die jährliche Pacht auf 15 Mark.

#### Fahrzeiten:

*Die gewöhnlichen Tagesüberfahrten erfolgen nach Entrichtung des Fährgeldes und wenn das Übersetzen keine Gefahr darbietet oder durch ungewöhnliche Naturereignisse verzögert wird, wenn Passagiere vorhanden sind, von Stunde zu Stunde. Überfahrten bei Tag und Nacht erfolgen sofort, wenn so viele Personen vorhanden sind, dass der Tarifsatz für besondere, unverzügliche Überfahrt erreicht ist (Position 1b des Tarifs), bei Nacht gilt der doppelte Satz, oder wenn eine oder mehrere Personen sich zur Zahlung dieses Tarifs bereit erklären.*

#### *In den Monaten*

<i>Januar und Dezember</i>	<i>von</i>	<i>8 Uhr morgens bis</i>	<i>4Uhr nachmittags</i>
<i>Februar und November</i>		<i>7 Uhr</i>	<i>5 Uhr</i>
<i>März und Oktober</i>		<i>6 Uhr</i>	<i>6 1/2 Uhr</i>
<i>April und September</i>		<i>5 Uhr</i>	<i>8 Uhr</i>
<i>Mai bis August</i>		<i>5 Uhr</i>	<i>9 1/2 Uhr</i>

Hatte der Fährmann seine Wohnung an der Fährstelle und wollte jemand vom anderen Ufer übergesetzt werden, so rief ihn eine Glocke, oder der Ruf: "Fährmann, hol über".



Fährschild und Glocke Niehl/ Stammheim/Flittard

Hermann Bilstein war bis 31. März 1912 Fährmann in Niehl. Dann wurde er von den Brüdern Hermann und Fritz Bilstein aus Riehl überboten. Am 16.07. 1912 erfolgte ein Nachtrag zum Pachtvertrag vom 28.02.1912:

*§1 Die Nachenfähre wird in eine Motorbootfähre umgewandelt.*

*§3 Das Fassungsvermögen des Bootes muss mindestens 30 Personen betragen. Außerdem ist noch ein Nachen von 40 Zentner Tragfähigkeit mit allem Zubehör vorzuhalten.*

*§4 Die Anzahl der Fährleute für das Motorboot und den Nachen ist vorgeschrieben:*

<i>Bei gewöhnlichem Wasserstand</i>	<i>1 Mann</i>
<i>Bei +4,00m C.P. und darüber, sowie bei Eisgang</i>	<i>2 Mann, mindestens</i>

*(C.P.= Kölner Pegel)*

Ab wann das Motorboot im Einsatz war, geht aus den Unterlagen des Hauptstaatsarchivs in Düsseldorf nicht hervor.

Am 20. Juni 1914 legte der Schiffer Friedrich Wilhelm Bilstein aus Köln-Riehl, 35¾ Jahre alt, seine Fährmeisterprüfung ab und die probeweise Überfahrt an der Fährstelle Niehl erfolgte mit dem Motorboot.

So die Wiedergabe der Prüfung durch das Königliche Wasserbauamt:

*„Der Schiffer F.W. Bilstein war länger als ein Jahr im Schiffer-/Fährgewerbe tätig, hat bei der Probefahrt die Fähigkeit zur sicheren Handhabung der Fährgefäße praktisch erwiesen und die genauen Kenntnisse der Stromverhältnisse an der Fährstelle darge-  
tan. Ein Führungszeugnis der Ortspolizeibehörde ist beigelegt.“*

Im Februar 1915 pachteten die Brüder Bilstein die Fähre für 205 Mark. Das Fährrecht beinhaltete inzwischen auch eine Längsfahrt von Niehl nach Leverkusen. Auch Arbeiter der Farbenfabriken in Leverkusen benutzten die Fähre.



Bereits fünf Monate später fielen die Fahrten nach Leverkusen weg. Der im August 1914 begonnene Erste Weltkrieg wirkte sich aus, das Benzin wurde knapp und kurz darauf zog die Militärverwaltung das Motorboot und beide Landebrücken ein. Außerdem durften auch die Brüder ‚dienen‘, Hermann Bilstein als Motorbootführer und Fritz Bilstein als ‚Wachtmann‘ zur Stromwache an der Hohenzollernbrücke in Köln. Erst ab dem 15. März 1919 wurde der Fährbetrieb wieder aufgenommen. Fritz Bilstein scheint jetzt alleiniger Pächter zu sein. Nach der Währungsreform wurde die Pacht für das Jahr 1924 auf 80 Goldmark festgesetzt. Im selben Jahr bat Bilstein das Wasserbauamt um Auflösung des Pachtvertrages.



Anlegestelle Stammheim/Flittard

Seit die Bauarbeiten des neuen Hafens in Niehl begonnen hatten, war das Verkehrsaufkommen drastisch zurückgegangen. Der Pachtvertrag wurde aufgelöst. Doch bereits 1926 schien das Wiederaufleben der Verbindung notwendig zu sein. Der alte Pächter Fritz Bilstein bot sich an, die Fähre wieder zu betreiben.



Anlegestelle Niehl mit Fährschild, auf der anderen Rheinseite die „Fönf Bööm“

Die Verhältnisse an der Fährstelle hatten sich zwar nicht geändert, aber um das ‚wilde‘ Übersetzen zu unterbinden, sollte die Fähre wieder verpachtet werden. Bilstein zahlte 20 Mark Pacht. Der Vertrag lief vom 01.04.1926 bis zum 31.03.1928. Im Jahr 1928 wurde die Fähre nur noch im Sommer betrieben, der Verkehr war nicht mehr nennenswert. Die Fahrten zu den Farbenfabriken in Leverkusen waren bereits vor Jahren zurückgegangen. Das firmeneigene Motorboot ‚Alchemia‘ beförderte die Arbeiter.



Seinen Lebensunterhalt hätte Bilstein längst nicht mehr mit dem Fährbetrieb bestreiten können, er führte ein Kolonialwarengeschäft und unternahm mit seinem Motorboot auch Gelegenheitsfahrten.



Fritz Bilstein, „Utz“

Zwischen Flittard/Stammheim und Niehl gab es auch noch in den ersten Jahren nach den zweiten Weltkrieg eine Rheinfähre. Sie wurde weiterhin von der Familie Bilstein mit einem teilweise offenen Motorboot betrieben. Wollte man außerplanmäßig von Flittard aus übergeholt werden, so rief man lauthalsgegen Niehl: „Utz! Holl üvver!“. Kurz darauf hörte man das Tuckern der Motorfähre.



Bei meinen Recherchen bin ich auf eine Reederei in Amsterdam gestoßen, die Fahrten in den Grachten in einem ‚Salonboot‘ anbietet mit dem Namen Henry Schmitz. Das Boot wurde mit folgendem Text beschrieben:

*De bijna zestien meter lange salonboot, de **Henry Schmitz**, werd begin vorige eeuw gebouwd op de welbekende werf van Jean Schmitz in het Duitse Königswinter. De Henry Schmitz voer als "Rheinfahre" op de Rijn ter hoogte van Flittard en werd ook wel "Derer von Flittard" genoemd.*

Übersetzung:

Das fast 16 Meter langen Salonboot, die Henry Schmitz, wurde Anfang vergangenen Jahrhundert auf der bekannten Werft von Jean Schmitz im deutschen Königswinter gebaut. Die Henry Schmitz fuhr als "Rheinfähre" auf dem Rhein auf der Höhe von Flittard und wurde auch "Derer von Flittard" genannt.



## Die Lokalbootswerften in Königswinter

Der sprunghafte Anstieg des Fremdenverkehrs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ließ in Königswinter ein Gewerbe entstehen, das es bis dahin noch nicht gab. Es war das Gewerbe der Lokalbootsbauer, das mit Sicherheit für das Rheinland in Königswinter seinen Ursprung hatte.

Die hier gefertigten motorisierten Kleinfahrzeuge ermöglichten, die Rheinlandschaft vom Strom aus komfortabler und besser zu erleben als mit den bis dahin eingesetzten hölzernen Nachen.

Den 05. Februar 1886 kann man als Geburtsstunde des neuen Gewerbes sehen.

Zwar lief hier nur der erste eiserne Nachen vom Stapel, aber hieraus entwickelte sich 1892 das erste Motorboot mit Eisenrumpf und einem 4 PS starken Petroleummotor, erbaut vom Schlossermeister Jean Schmitz.

In den Folgejahren baute Schmitz weitere und größere Lokalboote, auch solche mit Überdachung und kleiner Kajüte wie die Fähre zwischen Niehl und Stammheim/Flittard.

### Quellenangabe:

Förderverein Schiffsbrücke Wuppermündung e.V.  
Gabriele Pelzer, 2001

Flittard von A-Z, 1989  
Wolfgang Bornscheid, Josef Meyer, Fritz Schmitz

Sammlung Fleischacker, Stadtarchiv Königswinter