



Die Fahrgerechtigkeit von Niederdollendorf (1)

Seit dem Mittelalter war alles, was mit der Schifffahrt unmittelbar zusammenhing, in Gilden und Zünften organisiert:

1.) **Schiffer**

Sie waren die für den Bereich ihres Schiffes, ob auf Fahrt oder vor Anker, zuständig.

2.) **Karcher**

Ihnen oblag das Verladen und Löschen der Schiffsfracht.

Sie zogen auch streckenweise das Schiff stromaufwärts (treideln).

3.) **Rheinhalfen**

Sie stellten ihre Pferde, um die Schiffe zu Berge zu ziehen (Treidelschifffahrt).



An den Treidelstationen wurden die ermüdeten Pferde gegen frische ausgewechselt. Noch vor hundert Jahren sah man diese Treidelzüge hier vorüberziehen. Erst die Dampfkraft erwies sich als stärker und löste die Pferdekraft.

Man unterschied

die **Längsschifffahrt**, d. h. die Berg- und Talfahrt, und

die **Querschifffahrt**, also die Fähren.

Die unmittelbare Nähe zum Rhein sorgte in Niederdollendorf dafür, dass schon früh neben Bauern und Winzer der ebenso alte Berufsstand des Schiffers und Fährmannes trat. Die frühesten urkundlichen Nachrichten befanden sich im Nachbarbuch von Oberdollendorf, das leider seit dem II. Weltkrieg verschollen ist. Darin hat der Bürgermeister Johannes Hoitz am 16. Januar 1641 Auszüge aus dem „Rauhen Buch“ aufgezeichnet: Das Fährwesen von Niederdollendorf stand

unter der landesherrlichen Lehnshoheit der **Herrschaft Löwenburg**, die 1484 an das Herzogtum Berg gelangte, aber bis zur napoleonischen Zeit selbständiges Amt blieb.

Die Fährleute hatten ihren Landesherren, seinen Amtmann und sämtliche Beamten zu jeder Tages- und Nachtzeit unentgeltlich über den Strom zu fahren; dasselbe galt für alle Kirchspielsleute von Ober- und Niederdollendorf, Römlinghoven, Heisterbach, Longenburg und dem Pfaffenröttchen. Den Fährleuten war dafür von jedem Hausbesitzer jährlich ein Brot zu zahlen. Die freie Überfahrt gegen eine jährliche Brotabgabe hat sich aber später nicht mehr halten können, weil dabei die Fährleute wohl den kürzeren gezogen haben; sie wurden deshalb später in barer Münze entlohnt.

Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts war der Fährbetrieb gut organisiert, noch 1768 wird die Fähre als zunftmäßiges „Amt“ ausdrücklich bezeichnet. Zwei Vorsteher standen an der Spitze. Der Fährschultheiß verwahrte das Fährbuch. Veränderungen in den Besitzverhältnissen wurden aufgezeichnet. Das Fährbuch enthielt alle Fahrweistümer der Fahrbeerbten mit ihren Namen und Anteilen. Das älteste aus dem Jahre 1733 sowie die folgenden befinden sich im Besitz der Stadt Bonn.

Auszug aus dem Fährbuch von 1740 im damaligen Schriftdeutsch:

„Anno 1740 seint sämpliche Fahrbeerbte wegen entstandener und gefundener Verwirrung, gemüßigt eine Renovation vollziehen zu lassen. Als haben sämpliche Erben hierzu requirieret, der Fahrgerechtigkeit wohl meritierten Schultheißen nehmlich den Ehrsamen und wohlachtbaren Johanem Hermanem Hoitz des Dingstuhls Dollendorf ältesten Scheffen. Welcher dann Vermögens des alten Kirchbuchs de Anno 1655 die 12 Viertel Fahrs aus den alten Stöcken ausgezogen und durch die gesambten Fährers beigebrachten Kaufbriefe so dann deren aufrichtige Weißthümer jeglichen Beerbten Antheil angesetzt worden.“



Die Fahrgerechtigkeit von Niederdollendorf (2)

Die Amtsmeister und Vorsteher legten am St. **Nikolaustag** ihre Rechnung vor. Einer von ihnen hatte die **Amtskiste** mit dem Barvermögen in seinem Hause, beide aber hatten einen Schlüssel dazu, und keiner durfte sich ohne Vorwissen des anderen daran zu schaffen machen.

So entstanden Regeln und Gesetze, die von den Fahrberechtigten gehalten werden mussten: die **Fahrgerechtsame**. Die **Fahrgerechtigkeit** war wohl seit jeher im **Grundbesitz** verankert. Drei Morgen und 12 Viertel Land waren ursprünglich als Träger des Gerechtsams auf 24 Besitzer verteilt. **Jeder, der ein Viertel besaß, hat ein Fahr oder Gerechtsam**. Wer weniger hatte, musste mit einem anderen zusammenlegen. Die Amtssatzungen bewahrten vor Zersplitterung.

Sei 1733 durften aus einem Hause nicht mehr als zwei Fahrer angenommen werden. Junggesellen waren vom Fahramt ausgeschlossen, es sei denn, sie führten einen eigenen Hausstand und leistete Gemeindedienste.

Ein Gerechtsam durfte nur an Ortsansässige verkauft werden, ein Fahrbeerbter hatte das Vorkaufsrecht. Fehlte es zum gegebenen Zeitpunkt an einem Bewerber, so kaufte das Fahramt, bis ein Fahrbeerbter es erwerben konnte. Jeder neu angenommene Fahrer zahlte vorher eine Gebühr und gab vor seiner ersten Fahrt das so genannte Fähreressen, ebenso jeder, der nach einer Krankheit von einem Jahr und sechs Wochen zum ersten mal wieder ausfuhr. Während dieser Zeit durfte er sich aber von einem anderen vertreten lassen.

Jeder Fährmann zahlte jährlich 2 Albus an den Kirchmeister und 5 Albus und 3 Heller an den Pfarrer.

Dem Artikel 2 ist später zugefügt: „*Item (desgleichen) soll ein auß, sowohl alß inwendiger (Fremder oder Einheimischer) schuldig gehalten sein, daß pfaß einer eines fahrers hinterbliebene Wittib heyratet, so soll derselb Vorantretendem fahr fähren toto eine gebührnis Bezahlen mit 4 reichßdaler.*“

Der § 7 umschreibt das Verhalten gegenüber den Fahrgästen: „*Es soll keiner dem anderen Leuth ausschiffen, es sey dann mit bewilligung des Fahrers. Und soll auch keiner den Leuth entgegenlauffen bei Straff von 20 Albus.*“ Weiter heißt es im § 8: „*Es soll keiner frembde Leuth, sie seyn auch weiß standß, handelß oder wandelß, mit schelt oder schimpf, oder mit vexieren Verletzen, wie auch jemand einen Hund bey sich hätte (ihn) mit stein werfen oder andersten turbieren.*“

Anreden oder zur Fahrt einladen durfte der Fährmann also keinen. Daher mitunter auch die Wortkargheit, die sich bei einigen wohl bis in die Gegenwart vererbte. Fragte doch ein Fremder vor Jahrzehnten einen Schiffer nach dem Wege zum Petersberg; dieser wies mit dem Fuß den Weg. „*Schleef erop*“ war die Antwort.

Was nicht dein ist, das lass liegen! Dies drückte der § 9 aus: „*Es solle auch keiner dem anderen einen Nachen, sowie auch auß dem nachen alß Bänk, Töll, Nöst (Wasserschöpfer) oder sonst etwas hinwegnehmen, es sey den, das der eigenthümer Wissenschaft davon hätte oder Urlaub (Erlaubnis) geben thäte.*“

Seit 1647 hatten täglich zwei Fahrer den Fährbetrieb zu versehen; einer zur Beförderung von Fuhrwerken, der andere zum Übersetzen von Personen. Im Notfall sollten die anderen zur Hilfe gezogen werden, die an anderen Tagen die Reihe traf. Zu den Kirmessen und Jahrmärkten fuhren alle gemeinsam.

Wer von den Fährleuten den Tarif überschritt oder unterbot, verfiel beim ersten oder zweiten Mal einer Geldstrafe von einem Goldgulden, beim dritten Fall musste er zwei Goldgulden und bei jedem weiteren Mal den doppelten Betrag bezahlen, wenn nicht auf Ausschluss aus dem Fahramt erkannt wurde.

Am 22 August 1768 legte das Fahramt die Erben des Fahrs erneut fest. Da treten sie hervor, die alten Niederdollendorfer Fährleute: die Käufer, die Hemmersbach, die Bauer, die Pertz und Wallraf, die Hoitz, die Schiffer und die Drach.



Fährgeldtarife für das Jahr 1647

		Gulden	Albus	Heller
für 1 Person	Überfahrt			8
für 1 Schwein	Überfahrt			6
für 1 Schwein	Überfahrt			4
für 1 Rind	Überfahrt		2	
für 1 Malter Frucht	Überfahrt			16
Berg- und Talfahrt:				
bis zu 9 Personen	nach Bonn zusammen		12	
bis zu 9 Personen	nach Bonn je			16
für 1 Malter Frucht	nach Bonn			16
für 1 Sack Salz	nach Bonn			16
für 1 Malter Frucht	von Bonn		2	
für 1 Sack Salz	von Bonn		2	
für 1 Fuder Wein	nach Köln	8		
für 1 Fuder Wein	nach Bonn		30	
für 1 Fuder Wein	von Bonn		36	
für 1 Ohm Wein	nach Bonn		5	
für 1 Ohm Wein	von Bonn		6	

Fährgeldtarife für das Jahr 1733

		Gulden	Albus	Heller
für 1 Person	Überfahrt			8
für 1 Ochsen			4	
für 1 Kuh oder Rind			2	8
für 1 Pferd			4	
für 1 Pferd mit leerer Karre			8	
für 1 Schaf, Geiß, Kalb				8
für 1 Schwein			1	4
für 1 Malter Frucht			1	4

Hinweis:

Der Rheinische **Gulden** entstand, nachdem die Kurfürsten von Köln, Trier und Mainz ihre Unterstützung bei der Wahl Karls IV. sich mit einem **Goldmünzprivileg** belohnen ließen. Das Recht leitet sich aus der Goldenen Bulle ab. Trier erhielt das Privileg am 25.11.1346, Köln am 26.11.1346 und Mainz am 22.01.1354. Der Rheinische Goldgulden war bis in die Neuzeit von zentraler Bedeutung für das deutsche Geldwesen.

Der **Albus** war eine seit dem Spätmittelalter vor allem im Rheinland verbreitete Währung. Der Name *albus* stammt aus dem Latein und bedeutet „weiß“. Wegen des höheren Silbergehalts unterschied sich diese hellere Münze farblich von den anderen minderwertigen Münzen. Daraus resultierte der Name *denarus albus* (weißer Pfennig).



Die Fahrgerechtigkeit von Niederdollendorf (3)

In den Jahren vor 1800 unterblieben die Eintragungen im Fährbuch. Die politischen Umwälzungen werden wohl keine geringe Rolle gespielt haben.

Am 14. August 1797 heißt es: *„Da in einigen Jahren kein fahrschultes eingesetzt angesetzt gewesen, wodurch allerhand unordnung unter den Erbfahrleuten entstanden, dahero wir unterschriebene fahrleute dahier zusammengetrotten sind, und haben zu unserem fahrschult-heiß den Wohlachtbaren Hieronimus Broel er-
nennt, mit dem Versprechen, denselben hierfür erkennen, und deßselben nach dem uralten Fährbuch und sonstigen löblichen gewohnheiten und gebräuchen angemessenen Aussprüchen und Anordnungen uns in allem ohne einige ein und wiederrede fügen, und diesem gleichförmig uns betragen zu wollen“.*

Die Kriege Österreichs und Preußens gegen die junge französische Republik, an deren Ende das linke Rheinufer an Frankreich abgetreten wurde, und die folgenden Kriege Napoleons gingen an den Fährleuten nicht spurlos vorüber, aber bis zum Jahre 1816 hat sich an den alten Satzungen und Gepflogenheiten nichts geändert.

Die Fährleute hatten nicht nur das Recht sondern auch die Pflicht, Leute und Waren von drüben nach hier überzusetzen. Verpflichtet war der Fahrer, wenn zwei Personen zur anderen Rheinseite wollten. Er musste auch sogleich fahren, wenn einer zwei Stüber bot. Kam er dieser Aufforderung nicht nach, verfiel er in eine Strafe von 15 Stüber.

Die Nachen und Schalden wurden nur mit Muskelkraft angetrieben und mussten gegen die Strömung ankämpfen. Startpunkt der Überfahrt war wohl üblicherweise der Strand zwischen Rheinstraße und heutiger Fährstraße. In jedem Fall durfte nur oberhalb der Mönchsgasse eingeschifft werden. Da die Boote vom Strom abgetrieben wurden, landeten sie in Plittersdorf in

Höhe des „Schaumburger Hofes“. Dieser war damals schon **Treidelstation**, wo die Zugpferde der Schiffe gewechselt werden konnten. Damit die Fährboote wieder zurück nach Niederdollendorf fahren konnten, mussten sie ebenfalls zunächst stromauf getreidelt, also gezogen werden. Etwa in Höhe des Hotels „Dreesen“ wurde dann zur Rückfahrt abgestoßen. Die Landung in Niederdollendorf wurde damals ja noch nicht von den Kribben behindert.

Wasser hat keine Balken - so sagt ein altes Sprichwort. Das weiß keiner besser als der Schiffer selbst. Ihm sind Menschenleben anvertraut, die er sicher und heil wieder an Land zu bringen hat. Ihn und die ihm Anvertraute umgaben damals wie heute Gefahren aller Art.



Ein kleines Steinkreuz an der Gronau gibt (gab?) Kunde von einem tragischen Unglück. Am 3. Dezember 1825 ertranken dort in den Fluten 23 Menschen, die sich auf einer Fahrt nach Bonn zum St. Nikolausmarkt befanden. Die Mehrzahl der Ertrunkenen soll aus Heisterbacherrott gewesen sein. Der Pfarrer von Oberkassel, der dieses Unglück von seiner Kirche aus mit ansehen musste, konnte nur noch den Todgeweihten mit dem Allerheiligsten den letzten Segen erteilen.



Die Fahrgerechtigkeit von Niederdollendorf (4)

1828 gibt die preußische Regierung einen neuen Fahrgeldtarif heraus und befreite alle Angehörigen des Heeres, der Post und die Dienst tuenden Beamten von der Bezahlung der Überfahrt. Das verlief aber nicht immer reibungslos, zeigt ein Bericht von 1831 des damaligen Bürgermeisters.

Das Fahrgerechtsam dehnte sich auf beiden Rheinufern aus. Der Bürgermeister von Weise und auch die Fährleute konnten es nicht ver-

1901 gelang es der Stadt Godesberg, die Staatsfähre selbst in Pacht zu nehmen und nach und nach mit einem Kostenaufwand rund 10.900 Goldmark auch Fahrgerechtsame auf der rechten Rheinseite zu erwerben. Der Fährbetrieb wurde vergesellschaftet.

Eine neue Zeit brach an. Es verschwanden die Ponten, die Schalden, die Nachen; die Dampfmaschinen und später die Verbrennungsmotoren ersetzten Menschenkraft und Wind.



Personen-Fähre „Siegfried“

hindern, dass 1847 in Plittersdorf eine staatliche Fähre errichtet wurde. 1887 wurde diese Fähre an den Niederdollendorfer Fährmann Karl Käufer verpachtet. So wurde zu Gunsten der preußischen Staatsraison ein Schlussstrich gezogen unter das durch Jahrhunderte geltende alte Recht, das die Löwenberger Herren und die Herzöge von Berg diesseits, das Erzstift Köln jenseits des Rheins und sogar die französische Fremdherrschaft unangetastet gelassen hatte.

Die Schiffer Hoitz und Käufer stellten 1895 ihre ersten Boote mit **Petroleummotor** in Dienst. Andere folgten.

Nach dem I. Weltkrieg entstand die Fährgesellschaft, die 1908 mit einem Kostenaufwand von 155.336 Goldmark die erste auf dem Rheinstrom betriebene **elektrische Fähre** mit geeigneten Landebrücken in Betrieb stellte. 37 Jahre versah sie ihren Dienst. In den letzten Kriegstagen des Jahres 1945 wurde sie wegen der immer näher rückenden amerikanischen Truppen versenkt.

Nach dem Kriege versahen noch einige heil gebliebene Boote den Übersetzverkehr, bis die Fährgesellschaft ab 1952 moderne und wendige **Autoschnellfähren** in Dienst stellte.