

**Eine Betrachtung**  
**zur**  
**Geschichte des Fährwesens**  
**zwischen**  
**Bad Godesberg und Niederdollendorf**

von  
**Peter Bläser**  
**Bad Godesberg**

**1992**

**Vorwort**

Woher wir kommen und wohin wir gehen, ist eine immer wieder gestellte Frage der Menschheit.

Darum kann es nicht verwundern, dass auch die „Fähre“ auf Spurensuche ging.

Warum hier ein Stromübergang, war die Frage, der sich die Frage „seit wann?“ anschloss.

Mühsam war die Spurensuche, da offensichtlich eine Fährverbindung, im Gegensatz zu einer Brücke, eine Selbstverständlichkeit war. Wen wundert's?

So machte die Fähre über die Jahrtausende den Weg frei, ermöglichte Händel, Handel und Wandel, verhinderte, dass der Strom zur Grenze wurde. Den Weg frei für diese Veröffentlichung machte unsere Hausbank, die *Bad Godesberger Kreditbank*, die aus ihrer über hundertjährigen Tradition heraus uns besonders verbunden ist. Besteht doch für uns die gemeinsame Verpflichtung:

Den Weg freizumachen, pausenlos - schnell - zuverlässig.

Die Vorbereitungen zur 2000 Jahrfeier der Stadt Bonn haben bei der Geschäftsführung der ASF, dem wohl ältesten Nahverkehrsunternehmen im bundeshauptstädtischen Raum, die Frage nach dem möglichen Beginn und Alter von Fährverbindungen in unserer heimatlichen Region geweckt. In allen alten Flusskulturen sind Fähren und Fährmann bekannte Erscheinungen; bei den Ägyptern, Griechen, Syrern und Chinesen. Auch die Nibelungensage kennt den Fährmann und sein Gefährt.

Alle stromübergreifenden Beziehungen und Verbindungen, Handel und Händel waren ohne ein Wasserverdrängendes zu steuerndes Gefährt, denn dies war zur Querung eine unverzichtbare Notwendigkeit, nicht möglich. Dieses war so selbstverständlich und gegeben, dass es über diese Selbstverständlichkeit kaum irgendwelche Aufzeichnungen oder Funde aus der Vorzeit, außer den ersten spärlichen aus der Zeit der Römer, gibt. Man muss schon in den Geschichtswerken nach Zeugnissen, nach Belegen und Gegebenheiten suchen, die ohne eine Fährverbindung nicht stattgefunden haben können. Dieses Schicksal, das kaum erwähnt werden, teilt die Fähre mit vielen anderen nützlichen Hilfsmitteln und Werkzeugen, die der Mensch erfand und entwickelte. So blieb auch die Zähmung von Pferd und Hund ohne schriftliche Erwähnung.

Bei der Suche nach den ersten Spuren in unserem Raum wurde sowohl „Die Geschichte Godesberg und seine Umgebung mit Anhang“ von Alfred Wiedemann, „Die Mark Dollendorf“ von Dr. Ferdinand Schmitz, die Arbeiten von Ennen-Höroid „Vom Römerkastell zur Bundeshauptstadt“, die „Godesberger Heimatblätter“, „Die Geschichte Godesberg“ von Dr. Friedrich Groeteken, sowie diverse kleine Schriften aus verschiedenen Schriftreihen herangezogen.

Übereinstimmend stellen alle Heimatforscher fest, dass unser Raum schon seit vordenklichen Zeiten besiedelt war und zu den ältesten Kulturgebieten Europas gezählt werden muss. So verweist Dr. F. Schmitz auf Skelettreste, gefunden im Steinbruch der Rabenley bei Oberkassel im Februar 1914. Das Grab enthielt als Beigabe u. a. eine Steinnadel, sowie ein poliertes, geschnitztes, aus Knochen gefertigtes Schabemesser.

Dr. F. Schmitz berichtet:

„Im Februar des Jahres 1914 stießen Arbeiter in einem Steinbruch der Rabenley bei Oberkassel auf zwei Gräber mit menschlichen Skeletten, die bald die Aufmerksamkeit der Gelehrtenwelt auf sich lenkten und als Reste von Menschen der Rentierzeit (ca. 10 000 Jahre v. Chr.) erkannt wurden. So vollständig erhalten waren Menschenreste dieses Alters in Deutschland bis dahin nicht bekannt geworden. Seitdem wissen wir, dass hier schon vor fast zehntausend Jahren Menschen umherstreiften. Diese Menschen lebten in Horden unter dem vorspringenden Felsdache der Rabenley oder anderer Berge der Nachbarschaft. Zu ihren Füßen rauschte der Strom, den wir jetzt Rhein nennen. Noch hatte er sich sein Bett nicht ausgegabt wie heute. Ihr Auge glitt über die vielgestaltigen Arme, mit denen er zahlreiche Inseln umschlang und die weite Ebene ausfüllte zwischen der Rabenley, dem Karschberge, dem Kellenberge auf dieser und dem Zuge des Vorgebirges auf der anderen Seite. Wer aufmerksam das Gelände betrachtet, das der Strom preisgab, erkennt unschwer eine Mulde, die sich hinter Königswinter herzieht und unterhalb Oberdollendorf an Römlinghoven vorbei wieder sichtbar wird, Oberkassel von dem Höhenzuge trennt und vor Ramersdorf und Küdinghoven her sich nach der Sieg weiterzieht.“

Auch Ennen-Höroid verweisen u. a. auf den Oberkasseler Fund und schreiben:

„Die Voraussetzungen für eine frühe Besiedlung fruchtbarer, waldfreier Lößböden, sanft geneigte Hänge oder breite Terrassenflächen, Quellen und Bäche, waren im Bonner Raum gegeben. Die Siedlungsfunde reichen hier bis in die Altsteinzeit zurück. Der berühmteste Fund ist das Grab von Oberkassel, das zwei gut erhaltene menschliche Skelette eines Mannes und einer Frau barg (um 10 000 v. Chr.). Der derzeit reichste Fundplatz eines älteren Jungpaläolithikums im Rheinland nördlich der Eifel wurde bei Marienforst entdeckt; am Fundplatz wurde

Calcedon gewonnen und verarbeitet. Seiner natürlichen Lage entsprechend, stellt sich uns der Bonner Raum in vorgeschichtlicher Zeit als kultureller Übergangs- und Durchdringungsraum dar. Hier trafen sich die jungsteinzeitlichen Bauernkulturen des Nordens, Westens und Südens zusammen, hier liegt der nördliche Grenzraum des Verbreitungsgebietes der Urnenfelder-Kultur hier verzahnten sich nieder rheinische Grabhügel- und Hunsrück-Eifel-Kultur. Welches Volkstum die Urnenfelder-Kultur, die am Ende des 2. Jahrhunderts v. Chr. fast das gesamte Europa erfasst, getragen hat, gehört zu den heftig umstrittenen Problemen der Vorgeschichte. Veneter, Illyrer, Protokelten. Auf jeden Fall ist ihre Entstehung und Verbreitung eines der großen historischen Ereignisse, die den Geschichtsablauf am unteren Rheinstrom im letzten Jahrtausend vor Christus bestimmen. Am Ende der Urnenfelder-Kultur verbreitete sich aus dem Neuwieder Becken heraus, die nach einem Gräberfeld in der Eifel genannte „Laufelder Gruppe“; sie ist im Bonner Raum vielfach belegt. Die Jahrtausende alte Verbindung der Mittel- und Niederrheinlande nach Süden wurde damals zerschnitten. Innerhalb des Mittel- und Niederrheinischen Raumes entwickelte sich die niederrheinische Grabhügel-Kultur. In der Bonner Gegend sind Grabhügelfunde aufgedeckt worden. Zahlreich sind die Funde der Hunsrück-Eifel-Kultur. In der jüngeren Laténezeit (180 - 18 v. Chr.) ist mit einer Bevölkerungsvermehrung und einem Anstieg des Zivilisationsstandes zu rechnen. In den Trichter zwischen Köln und Bonn schob sich damals ein neuer mittelrheinischer Vorstoß; das Kulturgefälle von Süden nach Norden zeigt sich dabei z. B. darin, dass im Bonner Raum die Töpferscheibe öfter als im Norden gebraucht wird. Bronze und Eisen werden häufiger als in früheren Zeiten gebraucht. Die Römer fanden hier kein völlig barbarisches Gebiet vor. Ein klares Bild der lokalen Siedlungsvorgänge, vor allem im Raum der Bonner Altstadt, ergeben die Funde nicht. Am hochwasserfreien Rheinufer gibt es in der Gegend des späteren Legionslagers Anzeichen für eine Spätlaténesiedlung. Die ethnische Zuordnung der Kulturträger ist gerade jetzt wieder sehr umstritten. Auch die Deutung der sprachlichen Zeugnisse, der Namen vor allem, einer weiteren Quellengruppe neben den Funden, bleibt problematisch. Soviel steht fest, dass die Römer eine Siedlung, die den Namen Bonn trug, vorfanden und diesen Namen beibehielten. „Bonna“ stellt Weisgerber in die Nähe der keltischen Elemente - bona oder Bononia - ohne sich" dafür zu entscheiden, dass Bonn sicher ein keltischer Name sei. Als Fähr- und Fischersiedlung dürfte dieses älteste Bonn anzusprechen sein; wir können es nicht mit einem vorgeschichtlichen Fundplatz sicher identifizieren.“

Dr. Albert Groeteken berichtet über mehrere Funde, besonders im Godesberger Raum, die teilweise aus der Zeit 3000 v. Chr. stammen:

„Aus dieser Zeit des Jungpaläolithicum um 3.000 v. Chr. stammt auch eine Arbeitsaxt aus Stein, die 1912 auf halber Höhe des Drachenfels bei Königswinter, also am Ostrand der Godesberger-Bucht, gefunden worden ist. Auch ein Steinkeil wurde gefunden. Beil und Axt zählen übrigens zu den ältesten und wichtigsten Werkzeugen. Auch das unentbehrliche Beil bestand meist aus Feuersteinen. Aber ein Loch zum Durchstecken des Schaftes konnte wegen seiner Sprödigkeit nicht hineingebohrt werden. Vielmehr klemmte man das scharfkantige Feuersteinbeil oben in den gespaltenen Schaft hinein. Das für den Schaft durchlochte Steinbeil mit einem Schaftloch fand sich um 1937 in der Lehmgrube der Ziegelei Brenig an der Friedhofer Straße, etwa 450 m östlich der Arndtruhe. Ein anderes entdeckte man nahe der Friesdorfer Straße, an der Elsässer Straße. Im Gelände der ehemaligen Fabrik Diedenhofen, etwa 2 m tief unter der Oberfläche, auch ein Gefäß, das aber leider zerbrach. Die Stücke kamen 1941 in das Rheinische Landesmuseum zu Bonn. Erst 1952 wurde ebenfalls in der Nähe dieser Stelle hinter dem Güterbahnhof Godesberg in einer Kiesgrube ein durchlochstes Steinbeil von nur 7 cm Länge und 3 cm Breite gefunden. Im Laufe der Jahrtausende ist es zu einer glatt abgeriebenen verkleinerten Axt geworden.“

Weitere Funde, die die Beweiskette von der Steinzeit bis zu den Römern vervollständigen würden, sind selten, aber vorhanden.“

Auch Dr. F. Schmitz berichtet:

„Gefunden wurde ein zierliches Bronzebeil beim Ausschachten von Hausfundamenten auf dem Ernst Henselerschen Grundstück, zwischen Turmgasse und Oberster Gasse (der heutigen Mühlenstraße) in Oberdollendorf, im Jahre 1879 oder 80. keilförmig mit gebogener Schneide, hatte dieses Werkzeug zur Aufnahme seines Stieles nicht etwa eine Öse, ein Auge, sondern eine Rille auf beiden Seiten, mit der das Beil in die gespaltene natürliche Krücke eingeklemmt wurde.“

Also ähnlich wie die auf der gegenüberliegenden Rheinseite in Godesberg. Was wiederum nur einen Schluss zulässt: Es gab Verbindungen!

Wir können also getrost davon ausgehen, dass nicht erst mit Erscheinen der Besatzungsmacht „Römer“ die Geschichte am Rhein begann. Dies kann auch nicht verwundern, da der Rheinstrom, obwohl er in der so genannten Vorzeit nicht mit dem uns heute vertrauten Bild übereinstimmt, das entscheidende Verbindungs- und Transportband war, das alle Entwicklungen sowie den Fortschritt beeinflusste und erst möglich machte. Betrachten wir den noch nicht in sein heutiges Bett gefesselten Strom.

Wiedemann beschreibt ihn so:

„Von Osten zog sich von Mehlem nach Godesberg und dann weiter über Friesdorf nach Bonn ein ehemaliges Rheinbett hin, welches von der heutigen Rheinniederung durch eine hochwasserfreie Barre, auf der seit alter Zeit die Landstraße verlief, getrennt war. Dieser Rheinarm war bereits, in vorgeschichtlicher Zeit durch Erdmassen, welche die Bäche besonders im Frühjahr von der Höhe herab brachten, im Verlanden begriffen; die Reihe versumpfter Maare, in die er sich aufgelöst hatte, blieb aber schwer zu durchdringen und dementsprechend leicht zu verteidigen. Die Zahl und Größe dieser Maare hat in geschichtlicher Zeit ständig abgenommen, doch bezeichnet noch jetzt an feuchten Abenden ein Nebelstreifen ihren einstigen zusammenhängenden Verlauf. Als Teich erhalten ist zwischen Mehlem und Godesberg nur die verhältnismäßig tiefe Bleimaar. Nördlich von Godesberg folgen sich die Teiche bei dem einstigen Alaunwerk und Klostereich (Kluffer Eich), das seit kurzem trocken gelegte Bocks-Maar, das, da es im Winter für die Wolter-Brauerei an der Arndtruhe das Eis lieferte, im vorigen Jahrhundert auch als Wolter's Weiher bezeichnet wurde, die Reihe Obermar, Mar, Mursgrube (Mörsgrube) bei Friesdorf, die etwa dem Straßenzug „In der Komm (Kumme)“ entsprechen. Letzterer bestand noch 1811 aus einem unbesiedelten Feldweg, der von der Anlage der jetzigen Straße bei feuchtem Wetter in seinem unteren Teile ungangbar war. Nördlich von Friesdorf entwickelte sich die Maar-Reihe gelegentlich zu einem der Verschlammung vielfach ausgesetztem Bache, auf dessen Flüssighalten u. a. das Kessenicher Frohnhof-Weisthum von 1550 großes Gewicht legt. Derselbe mündete als Gumme bei der heutigen Thomasstraße zu Bonn in den Endericher Bach.“

Auch Ennen-Höroid weisen nach, dass ein Stromarm unmittelbar am Hang seinen Weg nahm.

Dr. Albert Groeteken schreibt:

„Ein Arm des Rheinstroms, der damals noch frei und ungehindert oft seinen Lauf wechselte oder erbreiterte, floss von Mehlem am Abhang des Kottenforstes an Lannesdorf, dem Basaltkegel der Godesburg, an Friesdorf und Kessenich vorbei nach Bonn und durch dieses hindurch. Er mündete als mehrarmiges Delta bei Hersel in das Hauptrheinbett. Oft überschwemmten die Fluten sowohl des Rheines wie des Rheinarmes, sowie die von der Haupttrasse des Kottenforstes herabkommenden Bäche, vor allem der wasserreiche Godesberg-Plittersdorfer Bach, die Niederterrassenfläche, welche die Godesberger Bucht ausmacht. Sie ist eine Geröllaufschüttung aus diluvialer Zeit, mit fruchtbarem Lehm, aber auch mit Kies und Sand bedeckt und liegt nur ein paar Meter über dem Mittelwasser des Rheins. In jener ältesten Zeit bildete sie, als etwa 10 Kilometer lange Insel, eine trostlose Steppe mit vielen Tümpeln und Mooren.“

Reste dieses Rheinarmes sind dem Verfasser dieser Schrift noch aus seiner Jugendzeit als ideales Spielgelände bekannt u. a. am heutigen Promenadenweg, In der Bleimaar, In der Maar, Am Schwöteweier u. A.

Bei der Betrachtung dieser landschaftlichen Gegebenheit wird deutlich, dass es in dem damaligen Rheingebiet mehrere Inseln gegeben haben muss. Wenn man heute auf der Kreuzung Rheinallee/Am Büchel/Luisenpark steht, kann man deutlich erkennen, dass das Gelände zur Stadt hin abfällt. Desgleichen im Süden ab Rheinhotel Dreesen und im Norden des heutigen Rheinauenparks.

Bei Ausschachtungsarbeiten zu den Tiefgaragen des Bauobjektes „Am Büchel“ zeigte der Aushub einen fast steinlosen, gleichmäßig sauberen Boden; typisches Schwemmland, während man bei Bohrungen im Basteipark in über 20 Meter Tiefe wieder auf Kies stieß.

Beim Aushub für die U-Bahn in Godesberg fand man überwiegend Flusssand und Kies.

In allen alten Schriften wird bei den tiefer liegenden Gebieten immer wieder von sumpfigen Wiesen berichtet.

Dies alles war daher keine optimale Voraussetzung für eine sehr frühe Besiedlung des Gebietes zwischen Berg und dem heutigen Rheinstrom.

Ähnlich waren auch, wie Dr. F. Schmitz berichtet, die Verhältnisse auf der rechten Rheinseite. Für diese Annahme sprechen auch die wenigen Funde, die, wenn wie an der Rabenley, in der Höhe gefunden wurden.

Die diversen Wasserläufe und Sumpfgebiete waren aber ideale Jagd- und Fischfanggründe, die wiederum, um sie nutzen zu können, Floß-, Bootsbau und Boote notwendig werden ließen. Holz hierfür gab es genug, und so dürfen wir davon ausgehen, dass über das primitive Floß, vom Einbaum bis zum gezimmerten Boot, sich die Entwicklung des Flussbewältigenden Wasserfahrzeuges auch in unserem Raum vollzog. Dies war so selbstverständlich, dass niemand das Festhalten dieser Tatsache für erforderlich hielt. Wie hätten die Menschen der damaligen Zeit dies auch tun sollen. Soviel wir wissen, gab es noch keine Schrift. Da es in unserem Raum kaum Höhlen gibt, ist es zwecklos nach Höhlenzeichnungen zu suchen.

Betrachten wir die möglichen Entwicklungen aus dem Gesichtspunkt der Zweck- und Notwendigkeit. Selbstverständlich suchte man sich für die ersten Fahrt-, Jagd- und Transportversuche die ruhigste Wasserstelle aus. Mit der Erfahrung, die man mit der Fortbewegungsmöglichkeit und dem Steuern machte (man stakte zunächst, das Paddeln und Rudern kam erst später), kam der Mut zur Querung und dann zur Längsfahrt.

Der Rhein veränderte ständig seinen Lauf und zog sich im Verlauf der Jahrhunderte langsam in sein uns jetzt bekanntes Bett zurück und tut dies bis auf den heutigen Tag. Hier stellt sich die Frage, wie kam es dazu? Hatte der Rhein, gemeint ist nicht der so genannte Urstrom, früher mehr Wasser als heute, oder grub er sich nur tiefer in das Land ein? Wenn letzteres zutrifft, und viel spricht dafür, muss sich das Land gehoben haben und dürfte sich bis zum heutigen Tag noch weiter heben. Wäre dies nicht der Fall, würde die Fließgeschwindigkeit des Stromes zurückgegangen sein und weiter zurückgehen. Dies wiederum hätte eines Tages zum Stillstand und zur Seenbildung geführt, oder wie bei den alten Rheinarmen zur Versumpfung und Versandung, aber auch dies setzte ein Heben des Landes voraus. Dafür hätte u. a. das nicht mittransportierte Geschiebe gesorgt. Dass die Fließgeschwindigkeit nicht nachließ, eher stieg und seit Jahrtausenden Schutt, Geröll, Schlamm und Erde in die Nordsee transportiert, spricht

eindeutig für ein Heben des Landes. Als weiterer Beweis für diese Tatsache können die amtlichen Tiefwassermarken für die Schifffahrt, die mehrfach verändert wurden, allein in den letzten Jahren um einen Meter, herangezogen werden. Aber auch die Schlagzeilen produzierenden Hochwasser der letzten 20 Jahre erreichten bei weitem nicht mehr die Höchststände, an die in vielen Rheinorten entlang des Stromes zahllos angebrachten Hinweistafeln früherer Jahre erinnern.

So berichtet Dr. F. Schmitz:

„Wie oft inzwischen Hochwasser und Eisgang vor allem Niederdollendorf heimgesucht haben, entzieht sich unserer Kenntnis. Schon 1651 hatte der Winter eine große Überschwemmung gebracht. „Auf der Harfe“ zu Oberdollendorf, an einem Schuppen des Schneidermeisters Nolden, bewahrt die Langrute eine seltsame Chronik:

Anno 1652 den 20. Januari hatt der Rein gegangen an den Winert und die Königswinter sind comen mit einen nagen (Nachen) gefahren und die Königsw... Hier ist der Chronist - der Zimmermann, der den Schuppen in jenem Winter baute - unterbrochen worden. Wer weiß, was er von den Fährleuten noch hat erzählen wollen! Furchtbarer aber ist die Wassernot nie gewesen, als im Frühjahr 1784 - in Niederdollendorf wurden 7 Häuser durch das Wasser abgetrieben. Noch in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts stand an der „Blanken Hecke“ hinter dem heutigen Postgebäude, ein halbversunkenes Steinkreuzchen mit der Inschrift: „A:D. 1784 hat allhier der Rhein gestanden.“

Die veränderte Stromsituation ist auch ein Grund mit für die Tatsache, dass es heute nicht mehr zu solchen Eisbildungen auf dem Rhein kommt, wie die Geschichtsbücher uns berichten.

Die intensivere Schifffahrt ist ein weiterer Grund, der angeblich starke Salzgehalt scheidet aus, Nord- und Ostsee sind bei weitem salziger und frieren teilweise zu.

Aber zurück zum Rhein in grauer Vorzeit. Durch die Hebung des Landes und das Zurückgehen des Rheines in sein jetziges Bett wurden die großen, sich abtrocknenden Flächen zwischen den Berghängen für den Menschen nutzbar. Die, die sich näher zum Strom hin ansiedelten, entwickelten eine andere Beziehung zu ihm und den Möglichkeiten ihn zu nutzen, als die, die sich auf den Höhen ansiedelten. Hier dürften dann die ersten wechselseitigen, wenn auch nicht immer für alle nützlichen Beziehungen entstanden sein. Dienstleistungen, Nahverkehr, wie man heute sagt. Über Funde, die auf die frühe Besiedelung Godesbergs hinweisen, berichtet Dr. Groeteken:

„Wenn die Menschen jener bald beginnenden Bronzezeit auch recht einfach hier wohnten, so kennzeichnet sich doch schon der Beginn einer besseren Lebensweise auch im Wohnungsbau aus. Im Godesberger Raum mit dem nahen riesigen Kottenforst müssen schon vor der Bronzezeit neben den Grubenwohnungen der Bandkeramiker, besonders im Lößgebiet, auch Hütten und Häuser aus Pfosten entstanden sein; darauf verweisen eindeutig die schon im September 1949 an der Koblenzer Straße 63 gemachten Entdeckungen hin. Es fanden sich hier über der untersten Lehmschicht, in einer Tiefe der Baugrube von 2,55 m unter der heutigen Oberfläche neben Scherben und Knochen auch noch viele Holzkohlen und vor allem Bröckchen von verbranntem Hüttenlehm. Die Siedlung stammt aus der jüngeren Urnenfelder-Zeit, also etwa um 1200 bis 800 v. Chr. Es muss also damals schon hier in Godesberg, der auch im Süden bereits eingeführte Hausbau entweder in quadratischer oder rechteckiger Form gebräuchlich gewesen sein.

Die immer mehr am Ende der Steinzeit durch Gräberfunde nachgewiesenen friedlichen Handelsbeziehungen, auch unserer Gegend, brachten etwas ganz Neues in unser Land. Es kam ein dauernder Handelsverkehr zustande, der schon eine funktionierende Infrastruktur zwingend

notwendig machte. Durch das Rheintal rollten die Wagen und brachten seit 2000 v. Chr. das rote Kupfer. Leuchtende Arm- und Halsringe, Finger- und Fußringe, aber auch Dolche und Schwerter, in solcher Schönheit, wie man sie hier nie gesehen hatte. Sogar flache Beile aus diesem flammenden, aber weichen Metall wurden von den Händlern mitgebracht. Bald lernten unsere Vorfahren das rote Erz auch in den einheimischen Bergen zu suchen und im einfachsten Verfahren auszubeuten. Das scheint auch im Godesberger Bezirk ähnlich gewesen zu sein, da er auffallend reich, gegen aber anderen Gegenden, an wertvollen Metallen und Gesteinen war. Kupfer, in Gesellschaft mit Blei und Zink, gab es in Lagern, besonders bei Oberbachem, wo noch in der Neuzeit die Grube Laura diese Metalle förderte, ebenso bei Pech und Gimmersdorf. Auf der rechten Rheinseite der Godesberger Bucht, in der Umgebung des Siebengebirges, waren zeitweilig eine ganze Reihe von Gruben mit der Bergung von Kupfer, Blei- und Zinkerzen beschäftigt.

In der Zeit um 1000 v. Chr. kamen die Kelten in unser Gebiet. Dr. Groeteken schreibt hierzu: „Wahrscheinlich kamen die ersten Kelten zum Westen aus Mitteleuropa, und zwar gegen Ende der Bronzezeit, etwa zu Beginn der Eisenzeit, in die Godesberger Gegend. Das war somit gegen das Jahr 1000 v. Christi. Sie zogen in die von den Urnengräberleuten besetzten fruchtbaren Gebiete auf dem linken Rheinufer. Langsam drangen sie dann immer weiter über das Godesberger Gebiet in die Eifeltäler, das Maifeld und bis Trier vor, das dann ebenfalls keltisch wurde. Fest steht, dass sie auch im nahen Sieger- und Sauerlande zu jener Zeit schon wohnten. Sie gehörten mit zu den ersten, die die wertvolle Entdeckung des Eisens um das Jahr 1000 v. Chr. erkannten und schätzten. Die Siegener und Sauerländer Eisenvorräte beuteten sie schon frühzeitig aus. Da auch die Godesberger Bucht in ihren Bergen Eisenvorräte besaß, werden die Kelten auch hier schon sich selbst eiserne Werkzeuge verfertigt haben, wie sie es anderswo taten.“

Immer wieder stoßen wir jetzt auf die schon in dieser Frühzeit vorhandene Ost/Westverbindung, die aus dem Siegerland kommend durch das sanfte Heisterbachtal in Dollendorf auf den Rhein stieß und dann über Plittersdorf durch das Marienforster Tal zur Eifel nach Prüm, Trier und sogar bis nach Lyon führte, wie noch im weiteren Bericht zu berichten ist.

Im Hinblick auf das Alter dieser Verbindung kommt der Schrift: „Siedlungsgeschichtliche Bedeutung der Villichgasse zu Godesberg“ von Pfarrer Franz Anton Paßmann besondere Beweiskraft zu. Er schreibt unter anderem:

Die Villichgasse zwischen Burgstraße und Brunnenallee ist einer der ältesten, aber auch verworrensten Straßenzüge in Alt-Godesberg. Vor allem durch die neuzeitliche Entwicklung ist diese uralte Wegestrecke weitgehend verändert und immer mehr zerstückelt worden. Die teilweise enge Verbindung zum Godesberger Bach erklärt die schlangenförmigen Windungen dieses alten Straßenzuges. Es wird 1577 „Filckgaß“, 1646 „in der Vilkgassen“, später „fillig Gass“, 1817 - 1820 „Villig-Straße“, „Villichgaß“ u. ä. und 1830 „Villichgasse“ genannt.

Kleinpass schreibt, „dass es bisher nicht gelungen ist, den alten Namen der Villichgasse mit letzter Sicherheit zu deuten“. Die wiederholt vertretene Auffassung, die Gasse sei nach dem „vilicus“, dem Gutsverwalter des benachbarten Fronhofes benannt worden, ist unbefriedigend. Dieses Wort kommt sonst nirgendwo in der Umgangssprache vor, und für diese Wirtschaftsform ist im Rheinland nur „Fronhof“ gebräuchlich. Vielmehr müssen wir den Namen mit dem des Ortes Villip in Verbindung bringen, da beide an demselben Godesberger Bach liegen. Letzterer Name ist nur eine Lagebezeichnung und hat den alten echten Bachnamen „Vilapa“ verdrängt. Das Bestimmungswort „Vil“ ist keltisch. Diese Überlegungen berechtigen uns, in „Villich(gasse)“ - Villiacum eine keltische Siedlung der römischen Zeit am Fuß des Godesberges zu sehen.

Schon Maaßen forderte für die römische Burg auf dem Berg eine zugehörige Siedlung im Tal; man denke nur an die praktischen Erfordernisse! Dass die Godesburg in einer strategischen Beziehung zwischen Bonn und dem Siebengebirge stand, das die Römer wirtschaftlich ausbeuteten (Drachenfeld-Trachyt und Virneberg-Kupfer), und wieder ist die Ost/Westquerung die erforderliche Voraussetzung hierfür. Der Name der Villichgasse führt uns also bis in die Frühzeit zurück und stellt damit eine lückenlose Siedlungstradition mindestens seit der Römerzeit her, was an sich auf Grund der gesamten Situation nicht zu überraschen braucht. Am Fuß der Godesburg war eine keltische Siedlung am Bach. Dort wohnten die Menschen, welche den Namen des Wasserlaufes „Vil“ ihrer Siedlung gaben und den zuziehenden Franken vermittelten; sonst wäre er ja nicht mehr erhalten geblieben. Dennoch wurde der alte Ortsname, wie mancherorts, zu einem Straßennamen degradiert: Villichgasse also nach Villip führend.“

Auch Dr. Groeteken geht in seiner Stadtgeschichte sehr eingehend auf die Zeit der Kelten und deren Nachfolger ein, deren hohen und einflussreichen Kulturstand er beschreibt:

Vor allem hat die keltische Sprache damals einen Siegeszug durch ganz Westeuropa gemacht. Cäsar fand bei seinem Einmarsch, 900 Jahre nach den Kelten, die germanischen Stämme links des Rheines, wie die Treverer zwischen Mosel und Maas, die Nervier und andere, völlig keltisiert. Das Ende der Keltenvormacht in unserer Gegend ist ungefähr zu Ende der Hallstattzeit, also etwa 400 v. Chr. eingetreten. Die aus dem Osten immer mehr zum Rheinufer drängenden germanischen Stämme trafen zunächst auf die im Siegerland wohnenden und im Sauerland weilenden Kelten. Es nützte diesen nichts, dass sie durch das eiserne Schwert den germanischen Äxten überlegen waren. Deshalb bauten sie zu ihrem Schutze gegen die anstürmenden Germanen, starke Wallburgen auf den Höhen. (Petersberg und oberhalb des Marienforster Tales).“

Er verweist auch auf die sehr frühe nachgewiesene Besiedelung des Godesberger Raumes, unter anderem an der West/Ost-Achse:

„Die Spuren aus der Laténe-Zeit in unserer Gegend traten zuerst im Oktober 1934 in Gruben zutage und zwar in dem Gärtneigelände an der Plittersdorfer Straße 86. Gerade diese Ausgrabungen mitten in Godesberg erregten damals großes Aufsehen durch die vielen Funde. Unter der Humusschicht kamen fünf Gruben regelloser Form zum Vorschein, die bis in die Tiefe von 1,4 m reichten und sich teilweise überschneiden. Sie enthielten zahlreiche Gefäße, die aus Ton gefertigt waren und der späteren Laténe-Zeit, also dem dritten bis zweiten Jahrhundert vor Christus, angehörten. Diese vorrömische Siedlung aus der Laténe-Zeit in Godesberg muss lange bestanden haben, anscheinend noch bei der Ankunft der Römer. Sie lag an einer von Norden nach Süden führenden Straße, der Rheintalstraße aus vorrömischer Zeit (Bernsteinstraße). Diese vorrömische Straße wurde bei den Erdarbeiten ganz nahebei, an der Denglerstraße, 0,80 m unter der Oberfläche, angeschnitten und bloßgelegt. Es war eine mit Steinen gepflasterte Straße. Hier an der Denglerstraße, 800 m nordöstlich der Michaelskapelle, zeigte es sich, dass die Siedlung aus der Spät-Laténe-Zeit, größeren Umfang gehabt haben muss, und dass über ihr eine richtige römische Siedlung sich befunden hat.

Die früheren Bewohner dieser vorrömischen Siedlung sind entweder noch teilweise Kelten, sicher aber auch Eburonen, also Germanen gewesen.“

Stärker werden die nachweislichen Zeugen der Besiedlung und Entwicklung unseres Raumes durch das Erscheinen der Römer, die in einem Eroberungsfeldzug eine Kolonialisierung des Gebietes vornahmen. Diese Tatsache und der Wille zur Wertschöpfung des eroberten Gebietes, benötigte Menschen, die des Lesens und Schreibens kundig waren. Ennen-Hörold schreibt hierzu:



„Als Fähr- und Fischereisiedlung dürfte dieses älteste Bonn anzusprechen sein; wir können es nicht mit einem vorgeschichtlichen Fundplatz sicher identifizieren. Doch ist es kein Zufall, dass die vorgeschichtlichen Funde überwiegend nicht im Altstadtgebiet Bonns gemacht wurden, sondern in jünger bebauten Gegenden der Stadt. Im Altstadtgebiet ist durch die mittelalterliche Bebauung bereits zuviel verschüttet worden. Mit der Ankunft der Römer beginnt für die linksufrigen Rheinlande eine neue Epoche, die Zeit der schriftlichen Kultur. Die Römerzeit der Rheinlande umfasst ein halbes Jahrtausend.

In einem großen Zeitraum vollziehen sich Wandlungen und Entwicklungen. Versuchen wir diesen langen Zeitraum sinnvoll zu unterteilen, so ergeben sich drei Abschnitte:

Die Zeit bis zum ausgehenden ersten Jahrhundert, die Zeit also, in der Eroberung und Befriedung der neu gewonnenen Gebiete im Vordergrund standen, die Epoche der vordringlichen militärischen Belange und eines Kolonialstatus auf wirtschaftlich-kulturellem Gebiet, sie endete mit der Niederwerfung des Bataver-Aufstandes 69/70 n. Chr. Es folgt die Blütezeit der römischen Kultur am Rhein, die nun auch von den einheimischen Kräften getragen wird, die lange Friedenszeit bis zur furchtbaren Krise um 250. Sie kann in unserer Gegend noch einmal überwunden werden, aber die dann einsetzende Spätphase der Antike unterscheidet sich klar von der klassischen Zeit.

Die gewaltige Persönlichkeit Julius Cäsars steht am Beginn der römerzeitlichen Epoche der Rheinlande. Im Jahr 55 v. Chr. kam er an den Mittelrhein, vielleicht auch schon zum Niederrhein. Damals kam es zum Brückenschlag über den Rhein bei Neuwied. Auch der zweite Rheinübergang im Jahre 53 erfolgte gegenüber Neuwied, etwas stromauf von der ersten Rheinbrücke; die frühere Annahme, Bonn sei Schauplatz der Brückenschläge gewesen, hat sich längst als Irrtum herausgestellt. Wohl spielt Cäsar in seinem Bericht über den Rheinübergang der 2.000 sugambrischen Reiter, die dann Aduatuca überfielen, auf Bonn an, ohne es indessen namentlich zu nennen, denn jene Reiter setzten bei Bonn über den Rhein, ein Beweis mehr für Bonn als Rheinübergang (de bello Gallico VI, 35) (Also mit Fähren). Von den Drususkastellen am Rhein ist das zu Bonn archäologisch nachgewiesen. Grabungen der Nachkriegszeit verdanken wir die sichere Kenntnis seiner Lage: zwischen Minoritenkirche und Rathausgasse wurde die Umwehrung des Kastells gefunden, das, wie es scheint, schon im 2. Jahrzehnt v. Chr. angelegt wurde. Der geschulte Blick des römischen Feldherrn, hat die Gunst der Ortslage, dieser natürlichen Straßensperre, erkannt. (Hier müssen auch die ältesten Fährverbindungen bestanden haben.)“

Bei der weiteren Verfolgung des Fährwesens in unserem Raum können wir jetzt mehr und mehr auf die Geschichtsschreiber, auf die Ereignisse und Gegebenheiten zurückgreifen, die ohne Fährverbindungen gar nicht möglich geworden wären.

So berichtet Dr. F. Schmitz:

„Ganz und lange werden die alten Siedlungsplätze aber auch in vorgeschichtlicher Zeit nicht verlassen gestanden haben, wenigstens vom letzten vorchristlichen Jahrhundert ab nicht, als auf der linken Rheinseite, vom Elsass bis nach dem Niederrhein, römische Befestigungsanlagen am Flusse die Ausgangspunkte römischer Besiedlung der fruchtbaren Uferstrecken und seiner geschützten Seitentäler wurden. Da streckte bald die große römische Heerstraße, die von Trier durch die Eifel nach Bonn führte, mehrere abzweigende Arme von dieser Stadt nach dem Strom aus, von denen zwei von Röttgen und dem Tannenwaldskreuz her über dem Rheine in Oberkassel und Dollendorf ihre Fortsetzung fanden. Sie vereinigten sich im heutigen Oberdollendorf und führten über Oberpleis, Kircheip, Uckerath nach Eitorf an die Sieg, um in ihrer Fortsetzung die Heerlager an der Lippe zu erreichen.“

Hier dürfen wir gleich anschließen, weil schon deutlich wird, wie sehr das Fähr- und Schiffswesen das Denken und Handeln der Menschen in Dollendorf beeinflusste. Dr. F. Schmitz:

„Was aber bedeutet das Wort „Dollen“, das diese Dorfsiedlung genauer zu kennzeichnen bestimmt ist? Zu seiner Erklärung können wir zwei verschiedene Pfade gehen, die ungefähr zu derselben Erkenntnis führen werden; der eine geht von dem mundartlichen Namen „Dolldrip“ aus, der andere von der ältesten Benennung des Dorfes in einer Urkunde Kaiser Otto I. vom 17. Januar 966, die unter den Orten Linberge (Limperich), Ramersdorf, Breitenbach (Breitbach), Zeisendorf (Zissendorf a. d. Sieg) auch Dullendorf nennt. Wer je die Sprache der Fährleute am Flussufer gelauscht hat, weiß, dass sie als widerlagernde Erhöhung für ihren Remen (Ruder) einen Doll in den Nachenrand einsetzten, dass das Ruder bei seiner Handhabung zwischen „Dollen“ liegt. Ein Dollendorf wäre also ein zwischen zwei erhöhten Dollen liegender Ort.“

Auch der Stein, von dem Wiedemann berichtet, wäre ohne Bootsverbindung nicht zur Godesburg gekommen.

„Der belangreichste Überrest jener Zeit stammt von der Godesburg. Hier fand man, am Ende des 16. Jahrhunderts einen eingemauerten römischen Weihstein aus Drachenfelder Trachyt, der sich jetzt in dem Bonner Provinzialmuseum befindet. An den Seitenwänden ist je ein Fallhorn angebracht, während die Vorderseite des 1,07 Meter hohen, 0,56 Meter breiten Blockes die Inschrift trägt. Ihr zufolge weihte der Legat der I. minervischen Legion und kaiserliche Statthalter der Provinz Nieder-Germanien, Quintus Venidius Rufus Marius Macimus Lucius Calvinianus, diesen Stein den heimbringenden Glücksgöttern Aesculap und Hygiea.“

Wie Dr. Schmitz, stellt auch Ennen-Höroid die zwingend notwendige Fährverbindung schon zur Zeit der Römer fest:

„Rom hatte die neu gewonnenen rheinischen Gebiete nicht nur durch Festungen militärisch gesichert, sondern auch dem Verkehr erschlossen durch die Zubereitung der Wasserwege, des Rheines vor allem, den es mit Häfen und Brücken, - letztere bei Mainz und Köln - ausstattete und durch seine Straßen. In dieses römische Straßennetz ist auch die Bonner Festung eingefügt. Die niedergermanische Limesstraße folgte den Windungen des damaligen Niederterrassenrandes, sie schnitt die Flussschlingen nicht ab. Sie führte als Via principalis durch das Legionslager. Eine römische Landstraße führte von der Hauptstraße abbiegend südwestlich am Lager vorbei. Auch südlich von Bonn gab es eine Verbindung zwischen dem Rheintal und den Rheinhöhen. Von Westen traf eine römische Straße aus der Eifel, von Trier her, beim Bonner Lager auf den Rhein.“

Auf dieser südlich von Bonn gelegenen Rheinquerung liegt im Weiteren das besondere Augenmerk des Verfassers, denn hier dürfte die Wurzel der heutigen **ASF** liegen. Auch die Gründung der Schiffer- und Fährzünfte findet in dieser Zeit statt, wie ein Nebensatz bei Ennen-Höroid festhält:

„Die Stationierung bedeutender Truppenmassen auf dem linken Rheinufer, die Anlage der Garnisonen, der Zustrom von Beamten, die Investierung von Mitteln eines Weltreiches verhalten in der langen Friedenszeit nach dem Bataveraufstand, dem Rheinland zu einem gewaltigem Aufschwung. Vom Import ging man zur Eigenproduktion über. Man kann das Fortschreiten des Wirtschaftsreichtums vom Süden bis an den Rhein beobachten. Bronzegerätschaft, das in den beiden ersten Jahrhunderten von Italien eingeführt wurde, stellte man seit der Mitte des 2. Jahrhunderts in der Rheinzone selbst her. In der Eifel wurden Blei und Brauneisenstein abgebaut, im Landkreis Aachen Galmei. Auch Steinkohle wurde schon gewonnen. In den Schmelzöfen, die nahe der Via praetoria castra Bonnensia aufgedeckt wurden, fanden sich Kohlenstücke, die vielleicht aus dem Aachener Gebiet stammen (über die damals schon alte Ost-/West-Straße?). Die schon seit der Steinzeit ausgebeuteten Steinvorkommen des Mayener Gebietes wurden von den Römern genutzt und neu vermessen; am Drachenfels konnte Röder römische

Steinbruchtätigkeit nachweisen. Auch Massengüter des täglichen Bedarfs - Getreide, Wein und Öl, wurden über weite Strecken hin bewegt. Handel und Schifffahrt waren gut organisiert. Auf der Mosel und dem Rhein gab es die ersten Schifferzünfte.“

Wenden wir uns also der südlich von Bonn gelegenen Rheinquerung zu (über die damals schon alte Ost/West-Straße?).

Von Bonn gab es zur Zeit der Römer drei nach Süden führende Straßen. Hier interessiert uns die, welche auf der ersten Rheinterrasse - ein natürlicher Deich - in Rheinnähe nach Plittersdorf führte. Hier stieß sie auf die Rheinquerende, aus der Eifel kommende Ost/West Verbindung und bildete einen wichtigen Verknüpfungspunkt, der eine über den engen Raum hinausgehende Handelsbeziehung ermöglichte und zwar in alle Himmelsrichtungen. Es dürfte daher nahe liegen, dass die Entwicklung Plittersdorf hiervon beeinflusst wurde.

Wir können ferner davon ausgehen, dass diese erste ständige, nach festen Regeln durchgeführte Rheinquerung im Bereich unterhalb der Mündung des Godesberger Baches gelegen hat.

Zur Bestätigung schreibt Dr. F. Schmitz:

Die Straße kam also an Römlinghoven vorbei, „das Falder“ herauf und traf „Auf der Brücke“ auf den Zweig, der vom Rheine herauf dem Zuge „der Feldbach“ zu Niederdollendorf und weiter zu Oberdollendorf folgte. Es sind also auf diesen Straßen einst römische Legionen (Regimenter) marschiert, die eine Zeitlang den Germanen auch auf dem rechten Rheinufer in ihrer Gewalt hielten. Es wäre seltsam, wenn die römischen Feldherren die Rheinübergänge dieser Straßen nicht durch Wachkommandos gesichert hätten, wenn also entweder am Flusse oder an der Straßenkreuzung nicht eine römische Besatzung zu ihrem Schutze niedergesetzt worden wäre. Und in der Tat ist bei der Anlage der Heisterbacher Talbahn im Jahre 1900/01, als diese der Unterführung unter der Staatsbahn wegen größerer Ausschachtungsarbeiten nötig machte, „auf der Greelshecke“ ein umfangreiches fränkisches Gräberfeld aufgedeckt worden, auf dem inmitten der fränkischen Särge, sich auch ein Bruchstück eines römischen Grabsteines mit der Inschrift: TORIS - FIL ----- ONI IVSSIT F.C. (ergänzt: Victorius filius poni iussit. Faciendum curavit: des Victors Sohn hat setzen lassen. Ließ herstellen.) als Deckplatte fand. Hier ist ein Beweis dafür, dass die Römer sich dieses Interessengebiet vom nördlichsten Teil ihres Grenzwalles bei Rheinbrohl aus, bis an die Sieg und über die Sieg hinaus, gesichert haben. Und da die Franken schon vor 258 nach Christus dieses römische Machtgebiet vollständig in ihren Besitz gebracht hatten, so beleuchtet dieser Fund jetzt nach fast 2.000 Jahren blitzartig nicht nur das friedliche Zusammenleben der römischen Besatzung mit den fränkischen Siedlern, sondern auch die ersten Anfänge der Siedlung Dollendorf um die angegebene Zeit. Lange bevor der Hunger nach den römischen Staatsländereien auf dem linken Rheinufer die Franken über den Strom trieb, ist der friedliche Verkehr zwischen dem römischen Standquartier und dem fränkischen Dollendorf von so langer Dauer und so nachhaltigem Einfluss gewesen.“

Dr. Friedr. Albert Groeteken beschreibt die Situation am Rhein um die Zeit der Römer und weist auf die Zusammenarbeit zwischen den rechtsrheinisch lebenden Ubiern und Cäsar's Legionen. Dass sie hierbei jeweils eigene Interessen gegenüber den linksrheinisch lebenden Eburonen verfolgten, zeigt uns, dass sie in der Lage waren, eine große Anzahl von Schiffen (Fähren) zur Verfügung zu haben, um in einem geregelten Pendelverkehr Truppen und Nachschub vom rechten zum linken Rheinufer und später diese wiederum - mit Beute - zurückzubringen. An anderer Stelle wird berichtet, dass im Gefolge des Beutemachens auf dem linksrheinischen Gebiet die Sugambrier mit über 2.000 Reitern den Strom überquerten. Sie kannten bereits die uralte Straße vom Rhein in die Eifel und in den heutigen Kottenforst. Solche Raub- und Beutezüge - nicht nur gegen die Eburonen, sondern auch gegen römische Lager (Rheinbach) bis 16 v. Chr. - waren häufig und machten einen zuverlässigen Fährverkehr unumgänglich notwendig. Erst acht v. Chr. gelang es den Römern, unter Tiberius, die Sugambrier zur Ru-

he zu zwingen und durch eine Teilansiedlung auf der linken Rheinseite auch die Rheinübergänge zu sichern. Im weiteren Verlauf der Geschichtsbeschreibung verweist auch Dr. Groeteken immer wieder auf die schon zur Zeit der Römer vorhandene, aus der Eifel kommende Landstraße, die in Plittersdorf auf den Rhein stößt und auf der gegenüberliegenden Seite ihre Fortsetzung gegen Osten hat.

Zu wenig beachtet ist die von Schneider festgestellte Tatsache, dass schon bald nach der Besetzung des rechten Rheinlandes durch die Römer, die am Rhein von Westen her mündenden Landstraßen, vor allem in Plittersdorf endenden, direkt gegenüber auf dem rechten Ufer, ihre Fortsetzung zum Osten fanden. Erwähnt sei die von ihm festgestellte Römerstraße, die jenseits des Rheines, Plittersdorf gegenüber ausgehend, bei Kircheip in die Hauptstraße Mülheim-Siegburg-Altenkirchen mündete.

Von jeher galt das Länden am Ufer der Plittersdorfer Aue, vom Auerhof bis zum Godesberger Bach, als besonders günstig. Eine eigene Fährgenossenschaft besaß diese Rechtsame des Übersetzens. Vor allem die Anlegestelle am Ende der Pützgasse galt von alters her als günstige Anlegestelle für die Boote und kleinere Schiffe. Von hier lief die Fortsetzung der Pützgasse zunächst zu dem eine halbe Stunde entfernt liegendem Dörfchen Godesberg, dann durch das Marienforster Tal über Villip, Meckenheim nach Euskirchen zum Anschluss an die Köln-Trierer Straße laufende Westverbindung.

Koenen glaubt vermuten zu können, dass auch der Übergang der Sugambrier vom rechten zum linken Ufer hier zwischen Dollendorf und Godesberg stattgefunden hat. Wiedemann meinte zwar, dass dies angesichts der ungünstigen Terrainverhältnisse und der Schwierigkeit, hier Schiffe und Flöße zum Benutzen von 2.000 Mann zusammenzubringen, keine Zustimmung gefunden habe. Wie viel ungünstiger aber an anderen Stellen! Mit Koenen kann man daraus schließen, dass die Sugambrier nach Überschreiten der Sieg gerade hier, an der nächsten und niedrigsten Stelle der Aue, für ihre flachen Boote und besonders auch für die Flöße, das günstigste Gelände gefunden hatten. Was die große Zahl der Schiffe anbelangt, so sagt Cäsar selber, dass die gegenüber Godesberg wohnenden Ubier ihm viele ihrer Schiffe und Flöße zum Übersetzen angeboten hatten. Hier im breiten Strom waren sie als geübte Fischer, Flößer, Schiffer und Kaufleute vielfach schon übergesetzt, bald darauf sogar, im Jahre 38 v. Chr., mit ihrem ganzen Stamme, mit Hab und Gut.

Auch bei Wiedemann findet diese Annahme ihre Bestätigung:

„Die wichtigste Stätte des Dorfes Plittersdorf befand sich an der Stelle, an welcher die jetzige Pützstraße auf das Rheinufer mündet und von der aus in ältester Zeit die Verbindung der Lände (es handelt sich um die Anlegestelle) am Strome nach Godesberg führte. Die heutige, weit kürzere Verbindungslinie des Ortes mit dem Flusse, die Rheinallee, deren Anlage auch eine Verschiebung der Lände zur Folge hatte, entstand erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts.“

Aus dem Briefe eines Reisenden, anno 1793 abgedruckt in den Godesberger Heimatblättern, finden wir eine weitere Bestätigung dieser Feststellung. Unter dem Datum 10ter Julius, schreibt er um zum Petersberg zu kommen:

„Um zu ihm zu kommen, gieng ich Plittersdorf zu. Dies Oertgen ligt nur eine halbe Stunde von Godesberg, und zwar grade ihm gegenüber am Rhein, ein Fußweg durchs Feld führt von Godesberg dahin. Ich ließ mich hier überfahren und kam nach Dollendorf, einem Dorf, das dicht am jenseitigen Ufer ligt.“

Herr Kleinpass, der die Briefe erläutert, schreibt hierzu:

„Die heutige Plittersdorfer Straße, ein uralter Verbindungsweg zwischen Alt-Godesberg und Plittersdorf.“

Es erscheint auch logisch, wenn man das Rheintal aus der Vogelperspektive betrachtet, dass aus der Verlängerung des Marienforster Tales, welches sanft vom Voreifelhochplateau in das Rheintal fällt, eine Verbindung zum Hochplateau Westerwald bestanden hat. Beide Hochplateaus sind, und das kann man sehr gut von der Höhe Villip, Merl, Meckenheim, Drachenfelder Ländchen usw. sehen, eine Einheit, die vom Rhein durchschnitten wird.

Das aus Oberdollendorf sanft aufsteigende Tal von Heisterbach, ist die natürliche Fortsetzung der Verbindung zur Voreifel und zum Westerwald und Siegerland. Wie zur Bestätigung verweisen die Godesberger Heimatblätter (Heft 16) auf die Ausgrabungen einer Straße auf dem Osthang von Godesberg:

„Hart am Rande der Mittelterrasse gab es noch eine dritte wichtige Straße, und zwar am Abhang des Kottenforstes entlang. Sie diente der Verbindung der Römerniederlassungen am Berghang, aber sie muss nach Bodenfunden schon vor der Römerzeit als wichtigster Höhenweg über Ahrweiler hinaus bestanden haben, um nach Koblenz weiterzuführen.“ Als Bergstraße umging sie die Godesberger Tiefebene, vielleicht, um den vielen Überschwemmungen der Hauptstraße und den zahlreichen Sümpfen und Moorstrecken auszuweichen...“

Diese Angaben werden belegt durch Ausgrabungen von Prof. Aus'm Weerth (1874/75), wobei die Abzweigung dieser Bergstraße an der Ecke Weberstraße/Adenauerallee gefunden wurde. Über Kessenich, Dottendorf, wo ein Wachturm stand, über Friesdorf, am Osthang des Godesberges vorbei, zog die Straße nach Muffendorf hoch, über Lannesdorf, Liessem, Berkum, Fritzdorf, Gelsdorf bis nach Ahrweiler. Sie war teilweise mit schweren Basaltsteinen gepflastert und bildete einen trapezförmigen Querschnitt, mit der Basis 8 m und der Straßenbreite von 6 Metern. Der Böschungswinkel betrug 60°. Die Straße vermied die Niederungen in der Gumme, verlief mehr oberhalb dieses ständig morastigen Rheingrabens und dem Berghang und erreichte dadurch etwa 60 m über NN, d. h. sie war überschwemmungsfrei.“

Diese Straße zum Rhein, über die immer wieder in den alten Schriften berichtet wird, findet auch in der Geschichte über das Kloster Marienforst mehrmals Erwähnung. So berichtet Alfred Wiedemann wie die nach Köln geflohenen Nonnen von Marienforst und Rolandswerth per Schiff im Juni 1621 zurückkamen:

„Als das Boot sich Bonn näherte, begaben sich der Pater von Marienforst, der Kaplan von Rolandswerth und einige vornehme Persönlichkeiten nach der holländischen Schanze, der so genannten Pfaffenmütz (auf der damaligen Rheininsel Kraupenwerth bei Rheindorf) und baten um freie Durchfahrt. Die Besatzung gestattete dieselbe, der Kommandant kam selbst auf das Schiff, um die Schwestern zu sehen, ließ ein Tedeum anstimmen und fuhr ein Stück mit. Die Nonnen von Marienforst stiegen in Plittersdorf aus und fuhren mittels Wagen und Karren in ihr Kloster, die Rolandswerther gelangten gleichfalls glücklich nach Hause.“

Bei der Überführung der Reliquien des hl. Liborius, die 1662 aus dem Dom zu Paderborn geraubt worden waren, spielt wieder die Straße aus der Eifel zum Rhein führend eine Rolle. Wiedemann berichtet:

„Der Kurfürst Ferdinand von Köln beschloss, die Reliquien nach Paderborn zurück bringen zu lassen. Die Verhandlungen zogen sich lange hin, bis sich endlich der spätere Bürgermeister von Uerdingen, Johann Karl Erlenwein und der kurfürstliche Hofkaplan Johann de Blier, Kanonikus am Stift St. Cassius und Florentinus zu Bonn, nach Neuviller begaben; am nächsten Morgen zogen sie mit ihm über Pont-a-Mousson, Metz, Sierk nach Trier und dann auf der Trier-

Kölner Landstraße weiter über Schweich, Adenau, Altenahr nach Marienforst, wo man am 15. Juni eintraf.“

Über die Bedeutung Plittersdorf als Endpunkt dieser Straße und Schiffsstation schreibt Wiedemann:

„Die erste Kapelle zu Plittersdorf soll von einem Flößer zum Danke für seine Errettung aus Sturmesnot gestiftet worden sein. Diese Erzählung tritt aber erst in der Mitte des vorigen Jahrhunderts auf und erscheint schon dadurch unwahrscheinlich, dass zutreffendenfalls die Weihe zweifelsohne an einen der Patrone der Fährleute, wie dem hl. Nikolaus, erfolgt sein würde. Richtig ist nur, dass das Schifffereigewerbe in Plittersdorf eine große Bedeutung besaß, woran das Patronat des hl. Nepomuk in der Ostkirche und eine kleine, in der Nähe der Kirche in einer Nische am Rheinufer aufgestellte Statue des gleichen Heiligen erinnern.“

Es ist verständlich und logisch, dass eine Halfenstation nicht irgendwo im freien Feld angelegt wurde, sondern dass diese an einer der Schifffahrt vertrauten Fährstelle entstand, aus der Tatsache, dass die Fährleute das Recht hatten, auch den Längsverkehr zu betreiben und dies auch taten, wie noch berichtet wird, lässt den Schluss zu, dass sie zu den Gründern der Halfenstation gehörten. Wichtig war die gleichzeitige Verbindung - wegen der Infrastruktur - mit einem Ort. Zwischen Köln und Kripp war dies Plittersdorf. Wobei auch Kripp eine ähnliche Situation wie Plittersdorf aufwies.

Dr. F. Schmitz belegt in seinem Bericht über die Entstehung der Mark Dollendorf auch, dass die Ursprünge Dollendorfs nördlicher der heutigen Lage gewesen sein müssen:

„Bezeichnet der Name des Dorfes die erste Ansiedlungsstelle, so lag diese eingangs der Tülle im Windschatten von Helle und Hardt. Am Rhein hatten Fährleute und Fischer die Ufer des als „Feldbach“ dem Rheine zueilenden Baches besiedelt, und diese ursprüngliche Lage von Niederdollendorf und seine gänzliche Vernichtung durch Hochwasserfluten des noch nicht einbettigen Rheines, lebt noch heute in der Erinnerung der Bevölkerung. Dem Zuge des Baches entlang haben die Häuser gelegen, die die beiden Dörfer verbanden und als einheitliches Dorf an dem Kanal empfinden ließen. Den Feldbach entlang lief die Hauptverkehrsstraße nach dem Rheine. Das große fränkische Gräberfeld ist „auf der Greelshecke“ entdeckt worden. Seine Entfernung von Niederdollendorf ist nur zu erklären durch die Annahme, dass das Dorf ihm vor einem Jahrtausend näher, also weiter nördlich auf Oberkassel zu, lag. Dann war die Begräbnisstätte allen Teilen der Siedlung in Dollendorf und Römlinghoven bequem erreichbar. Wäre je ein Teil der heutigen Heisterbacher Straße eine Gasse, Berggasse genannt worden, wenn er von Anfang an als Hauptverkehrsweg der lang gestreckten Siedlung gegolten hätte? Eben dieser Name der Berggasse weist mit unumstößlicher Gewissheit auf eine andere, die Siedlung verbindende Straße, und diese führte den Feldbach entlang. So war also die älteste fränkische Siedlung Dollendorf. In ihren Ausläufern nach dem Rheine hin völlig anders gelagert als heute, und damit gewinnt auch die Ansicht, dass Sülz, Grevenhof und die Straße „Auf dem Bach“ den Keim der Siedlung darstellen, ihre stärkste Stütze. Erst als das Stift Villich seinen großen Fronhof zu Niederdollendorf anlegte und in der Folge in dessen Nachbarschaft und auf dessen Eigentum im 12. Jahrhundert die erste Kirche baute, verzogen sich die vom Hochwasser immer wieder Heimgesuchten allmählich nach dieser höher gelegenen Stelle, und so entstand in der Folgezeit die heutige planmäßige Anlage von Niederdollendorf.“

Es gibt bei Dr. Schmitz noch einige Hinweise, die deutlich machen, dass die frühere Fähranlegestelle nördlicher lag. So auch die Namen von Gassen sowie die Reste eines Wehrturmes.

Zitieren wir noch aus der Chronik des Niederdollendorfer Quartett-Vereins:

„Was wundert es, dass in Niederdollendorf seit ältester Zeit einzelne Familien Lebensaufgabe und Broterwerb im Fährwesen fanden. Sie besaßen alt ererbte Fährgerechtsame. Bis in die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts schwankten Nachen, das einzige Verkehrsmittel zwischen dem

Ufer von Niederdollendorf und dem von Plittersdorf, das später in Godesberg aufging. Im „Fahr“, in der Höhe der alten Rhein- oder Fährgasse, zwischen Kitzgasse und der Nünfigsgasse (Mönchweg) warteten sie auf sandigem Ufer und setzten nach streng gesetzten Regeln bedarfsmäßig über, gegen doppelten Preis auch bei Hochwasser, Eisgang, Sturm und Nacht.“

Wie selbstverständlich eine ständige Fährverbindung in unserem Bereich war, bezeugt eine Sage aus der Zeit der Franken (bis 900 n. Chr.) Sie erzählt von einem Jäger mit großem Schlapphut und flatterndem Mantel, der morgens aus der „Goldenen Kiste“ hinter der Löwenburg aufstand und nach seiner Tagesfahrt über den Rhein hinter dem Bonner Münster Schlafen ging. Diese Sage macht auch deutlich, dass die Christianisierung noch nicht allzu weit gediehen war.

Die Zeit der Herrschaft Löwenburg über Dollendorf (1200 - 1484) bestätigt das Vorhandensein der festen Fährverbindung durch die verbrieften Leistungen, die die Fährleute den Herren gegenüber zu erbringen hatten.

Dr. F. Schmitz schreibt:

Wenn es auch kaum einem Zweifel unterliegt, dass das Gewerbe der Fährleute zu Niederdollendorf so alt ist, wie der Ort selbst, so sind wir doch über seine Ausübung und Handhabung in der ältesten Zeit in keiner Weise unterrichtet. Die früheste urkundliche Nachricht über sie gehört einer verhältnismäßig jungen Zeit an. Sie findet sich im Nachbarbuch von Oberdollendorf in jenen Auszügen, die der Bürgermeister Johannes Hoitz am 16. Januar 1641, aus dem schon bekannten „Rauhen Buch“ aufzeichnen ließ. Es sind Abschnitte eines alten Weistums, die dem herrschenden Brauche gemäß in unveränderter Form in das Buch übernommen wurden, und wenn schon diese Herkunft ein höheres Alter verbürgt, so lässt der Inhalt der einzelnen Satzungen dieses mit einiger Genauigkeit bestimmen. Die Hoheits- und Rechtsverhältnisse der Herrschaft Löwenburg haben dem Schreiber noch als lebende Zustände der Gegenwart vor Augen gestanden, und die in ihrem Lichte stehenden Satzungen der Fährleute sind damals geltendes Recht gewesen. Das war vor dem Jahre 1483, und noch 1641 war an ihnen nichts geändert worden. Wo das Weistum aber vom freien Gang der Wasserläufe und von dem Rufe der schallenden Glocke spricht, gleicht seine Sprache derjenigen uralter Rechtsbücher, so dass wir keine Bedenken zu hegen brauchen, auch die Entstehung dieses Fährweistums bis um die Mitte des 14. Jahrhunderts hinaufzudatieren. In diesem Weistum aber erscheint die Fähre zu Niederdollendorf schon als genossenschaftlich organisiertes Amt, das offensichtlich aus landesherrlichem Lehn herrührt und unter landesherrlicher Aufsicht steht; denn die Fährleute haben die strenge Pflicht, den Amtsmann von Löwenburg und sämtliche Beamte des heimatlichen Ländchens zu jeder Tages- und Nachtzeit unentgeltlich über den Strom zu fahren. Dasselbe Recht genießen die Kirchspielsleute zu Ober- und Niederdollendorf, d. h. sämtliche Bewohner der beiden Kirchdörfer mit Einschluss von Römlinghoven, Heisterbach, Heisterbacherrott, Pfaffenröttchen und Longenberg. Und dieses Recht ging soweit, dass sie Schloss und Kette aufschlagen und sich selbst übersetzen durften, wenn der erste Schiffer sich auch bei drei harrenden Personen noch nicht entschließen wollte, sofort zu fahren. Sie mussten nur noch den Kahn auf der anderen Seite so weit aufs trockene Land ziehen, dass er nicht fortreiben konnte. Noch 1768 wird die Fähre als zunftmäßiges „Amt“ ausdrücklich bezeichnet.

Auch das spricht für die Herkunft der Fährgerechtigkeit aus Lehn, dass diese von alters her in Grundbesitz verankert ist...“

Hier irrte Dr. Schmitz:

„Drei Morgen oder zwölf Viertel Land waren ursprünglich die Träger des Gerechtsames, das eben nicht aus einen Lehn stammt, denn dieses Erbe verteilte sich auf 24 Besitzer, so dass ein

Gerechtsam oder ein Fahr hatte, wer ein halbes Viertel davon besaß. Genossenschaftliche Amtssatzungen beugten früh einer weiteren Zersplitterung durch Erbteilung vor. Wer weniger hatte, durfte nicht fahren; er musste mit einem anderen zusammenlegen. So ergeben sich von selbst für die Erwerbung eines Fahrs: Kauf, Pacht, Vermächtnis, Schenkung, wie es bei Landbesitz üblich war, und auch die Teilung der Viertel in Pinten, Ruten und Fuß blieb bis zur Stunde in Übung.

Aus dem Bezug auf diese ältesten schriftlichen Überlieferungen (Rauhes Buch) kann nun aber nicht, wie Dr. F. Schmitz dies getan hat, ein irgendwie vergebenes Lehen oder Fährrecht abgeleitet werden. Vielmehr wird hier deutlich, dass das Recht zum Überfahren viel älteren Ursprungs ist. Man darf sogar vermuten, dass zu einem viel früheren Zeitpunkt, um den Brückenkopf Dollendorf sicher zu haben, den Betreibern der Fähren dieses Recht eingeräumt wurde. Eine ständige sichere Überfahrt konnte nur eine unabhängige und starke Gemeinschaft sicherstellen und musste an dem Ufer gefunden werden, welches das unsicherste war und das durch eigene Kräfte nicht selbst auf Dauer gesichert werden konnte. Die Behauptung und Sicherheit dieses Stützpunktes konnte unter den damaligen Umständen eben nicht vom entgegen gesetzten Ufer garantiert werden. Die Sicherstellung musste von am Ort lebenden Interessenten vorgenommen werden, die ihrerseits ein elementares Interesse an dieser Aufgabe hatten. Hierzu gehörte auch eine starke Selbständigkeit:

Darum ist es nicht logisch, aus dem Recht der Herren von Löwenburg auf kostenlose Überfahrt zu schließen, dass diese den Fährbetreibern ein Recht oder Lehen vergeben hätten. Die Fährberechtigten waren schon da, als die Herren von Löwenburg kamen.

Hätten die Herren von Löwenburg gegenüber den Fährberechtigten stärkere Rechte besessen oder gar selbst das Recht hier eine Fähre zu betreiben im Besitz gehabt und dann dieses Recht nur verliehen, hätten ihre Erträge, Pachten und Zinsen aus diesem Recht mehr betragen als nur das kostenlose Übersetzen. Die Buchhalter der Herrschenden haben stets mit großer Akribie alle Rechte und die daraus resultierenden Erträge aufgeschrieben und verbucht. Dies und das Eintreiben der Erträge und Steuern war ihre Arbeit, ihre Macht und ihr Einfluss und den sollen sie bei der Fähre nicht ausgeübt haben, wenn sie die Möglichkeit besessen hätten? Dass das Recht der kostenlosen Überfahrt für die Herren von Löwenburg kein Besitzrecht war, entnehmen wir den alten Schriften. Dieses Recht stand allen Bewohnern der beiden Kirchdörfer mit Römlinghoven, Heisterbach, Heisterbacherrott, Pfaffenröttchen und Longenberg zu. Diese hatten je Hausbesitzer jährlich den Fährleuten ein Brot zu zahlen, das im Weigerungsfall durch den Bürgermeister gepfändet wurde. Dies war ein Sonderrecht, das eben nicht jedem Gewerbe zustand und deutlich macht, dass die Fährberechtigten von Dollendorf einen besonderen Status besaßen. Dies unterstreicht gleichfalls die Feststellung, dass die Rechte der in einer Genossenschaft organisierten Fährberechtigten älteren Ursprungs sind.

Für eine rheinübergreifende Entwicklung, beginnend bei der Wegesicherung der Römer, bis zu den Ausdehnungsbedürfnissen der Klöster, auf die noch zurückzukommen ist, war eine selbständige, möglichst unabhängige Einrichtung, hier die Fähre, zwingend notwendig. Die Abhängigkeit von einem Lehensgeber hätte eine solche zuverlässige Fahr eingeschränkt und den Interessen des Lehensgeber untergeordnet. Pfarrer Paßmann weist in einem ähnlichen Zusammenhang darauf hin, dass es sich bei bestimmten Leistungen an die Herrschenden um eine Art Steuer für den von ihnen zu gewährenden Schutz handelt und nicht um Erträge aus Eigentumsverhältnissen oder Lehen. Für ein weitgehendes Freibleiben von Herrschaftsinteressen war auch die Tatsache von Nutzen, dass sich an dieser Fährstelle keine größeren Ortschaften entwickelten. Bonn und Köln lagen als Konkurrenten zu nahe beieinander und ihre Interessen gingen in andere Richtungen. Diese Tatsache dürfte auch ein entscheidender Faktor bei den erfolgreichen Bemühungen der Klöster rechts-rheinisch und besonders des Klosters Heisterbach gewesen sein, seine Besitzungen auf das linksrheinische Gebiet, besonders in



Plittersdorf und Godesberg, auszudehnen. Das war eben nur möglich, weil eine ständige, zuverlässige, unabhängige Fährverbindung bestand. Die Fährberechtigten von Dollendorf gehörten keinem Landesherrn, sie waren keinem hörig. Sie besaßen das Recht und die Pflicht zur Überfahrt. Diese Pflichten gelten bis auf den heutigen Tag und sind in den Paragraphen der Rheinfährenordnung festgelegt.

Das bestätigen auch ihre später immer wieder neu festgelegten Rechte und Pflichten. Aus der Tatsache, dass sie seit 1768 an den Richter des Amtes Löwenburg eine feststehende Gebühr entrichteten, oder nach den alten Kirchenbüchern an den Pfarrer und Kirchmeister einen Betrag zahlten, hat nichts mit Pacht, Lehensabgaben oder Zins zu tun.

In dem einen Fall war es eine Gebühr für eine Leistung (eine Art Geschäftsführung), im anderen Fall, die übliche Unterhaltung des Pfarrers und der örtlichen Kirche (es gab keine Kirchensteuer heutiger Art), die ihrerseits gegenüber den Kirchenangehörigen eine Leistung zu erbringen hatte. Von Zahlungen an die Klöster ist auch hier nicht die Rede und diese zogen aus ihren Lehen und Pachten, wie wir aus den alten Schriften wissen, ganz hübsche Erträge, sowohl in Naturalien wie auch in Geld. Also stammt das Recht der Fährberechtigten auch nicht von den Klöstern, denn die Fähren waren schon da, als die ersten Mönche kamen.

Die bei Dr. F. Schmitz erwähnten finanziellen Verpflichtungen der Fährberechtigten entstanden im 17. und 18. Jahrhundert. Es kann auch Herrn Dr. F. Schmitz nicht zugestimmt werden, wenn er aus der Tatsache, dass die Fährgerechtigkeit von alters her mit Grundbesitz verbunden war, das Fährrecht selber aus einem Lehen ableitet.

Die Eigentumsverhältnisse am Ufer wurden erst durch die Weimarer Reichsverfassung von 1919 geändert, wie im Gutachten von Dr. Redeker nachgewiesen. Bis zu diesem Zeitpunkt gehörte das Land zunächst und generell der Zentralgewalt des alten Reiches: König, Kaiser. Nach 1806 der Partikulargewalt der Landesherrn, aber immer mit der Ausnahme der aus alter Zeit stammenden Fährrechte, die allerdings teilweise den gleichen Herren gehörten, und die sie ihrerseits als Lehen vergaben. Ein historischer Überblick enthält das Gutachten von Rechtsanwalt Dr. K. Redeker, der dies im Auftrage der ASF als Vertreter der Fähre gegen das Land Nordrhein-Westfalen 1972 erstellt hat.

Nachfolgend Auszüge aus diesem Gutachten:

Das Fährregal und die sonstigen Regalien sind aus den alten Kronrechten fränkischer und karolingischer Könige entstanden. Im Mittelalter verstand man die als „dem König ursprünglich und ausschließlich zustehende, aber lehensweise aber vergebbare Rechte, die sich auf einen bestimmten Gegenstand bezogen und deren Summe einen wesentlichen Ausschnitt der Herrschaftsgewalt des Königs bildete.“ Dabei werden üblicherweise die bereits in der fränkischen Zeit sicher aufzuweisenden Befugnisse - insbesondere Markt-, Münz- und Zollrecht - als ältere Regalien den erst im Laufe des Hochmittelalters vom König in Anspruch genommenen Rechten - insbesondere Straßen-, Strom-, Jagd- und Bergregal - als den jüngeren Regalien gegenübergestellt.

Beginnend mit dem „statutum in favorem principum“ Friedrichs II. vom 1.5.1231 und endend mit dem westfälischen Frieden gingen diese Regalien im Laufe der Entwicklung auf die Landesherrn über. Für die Landesherrn waren die Regalien nicht nur die Grundlage ihrer staatsrechtlichen Macht. Sie bildeten auch eine Hauptquelle ihrer Einkünfte, da ein Großteil von ihnen sich entweder unmittelbar oder durch Verleihung nutzen ließ. Die nutzbaren Regalien wurden *regalia minora* oder - in unserer Zeit - Finanzregalien genannt. Die nicht nutzbaren oder nicht übertragbaren Regalien bezeichnet man als *regalia maiora*. Sie gehörten zur Herrschaftsmacht des Staates, sie waren *jura majestatis* und gingen später im Begriff der Landeshoheit oder Souveränität auf.

Im Laufe der Entwicklung verstand man deshalb unter Regal nur noch Finanzregalien. In späterer Zeit wurde dieser Begriff auf die erst in absolutistischer Zeit eingerichteten Monopole - wie Tabak-, Salzmonopol u. ä. - ausgedehnt. Schließlich wurde im 19. Jahrhundert der Begriff Regal auf ein privatrechtlich aufgefasstes Ausschließlichkeitsrecht des Staates reduziert, und ist so Ausdruck in Art.73 BGBGB und Art. 155 Abs. 4 Satz 2 Weimarer Reichsverfassung gemeint. Heute kommt dem Begriff Regal eine selbständige verwaltungsrechtliche Bedeutung nicht mehr zu; er gehört der Rechtsgeschichte an (Badura, Das Verwaltungsmonopol, S. 59 ff). Vielmehr wird man die mit dem Begriff Regal bezeichneten Rechtsverhältnisse (Beispiele: Biermann, Die Zulässigkeitsvoraussetzung staatlicher Monopole im Grundgesetz, S. 31 ff) anhand der modernen Dogmatik auslegen und einzuordnen haben, wenn auch insoweit mancherlei Unklarheiten noch bestehen, gehen doch z.B. die Überlegungen von Olderdriessen-Hahn noch erkennbar vom historischen Regalitätsbegriff aus, ohne die Lehre vom Gemeinbrauch hinreichend zu berücksichtigen.

Das Fährregal ist aus dem Stromregal entstanden (Sandkaulen, Fährgerechtsame, S. 21). Es gehörte zu den niederen Regalien, den *regalia minora* oder Finanzregalien. Da es also nutzbar war, konnte es zur Ausübung übertragen werden. Der Erwerber erhielt eine Fährgerechtsame. Daneben gab es auch ursprünglich nicht vom Landesherrn verliehene, weil seit unvordenklicher Zeit bestehende, Fährgerechtigkeiten und um eine solche handelt es sich in Niederdollendorf. Sie sind von den Fährgerechtsamen zu trennen. (Sandkaulen, S. 25; ferner Schmitz)

Diese Fährgerechtigkeiten sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Sie befasst sich allein mit den Fährregalen, den Fährgerechtsamen und im Falle ihrer Weiterübertragung der dadurch begründeten Fährberechtigung, die es in Niederdollendorf eben nicht gab.

Entscheidend für die Rechtsentwicklung im hiesigen Raum ist die Zeit um die Wende des 18. Jahrhunderts.

a) Die Rechtslage rechtsrheinisch:

Für die rechtsrheinische Rechtslage ist zunächst das Dekret vom 11.1.1809 zu erwähnen, in dem für das Großherzogtum Berg, sämtliche Lehnverhältnisse aufgehoben wurden. Das hatte zur Folge, dass alle Fährgerechtsame, soweit sie nicht schon seit alters her ohne Oberhoheit bestanden, zu Privatgerechtigkeiten wurden. An dieser Rechtslage hat sich bis heute nichts geändert.

Das allgemeine Landrecht konnte keinen Einfluss haben, da es im hiesigen Gebiet niemals galt. Das wird zwar immer wieder behauptet (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 29.7.1953, S. 12, 5 - u. - 35/53; siehe auch die Dissertationen von Riegler und Sandkaulen), trifft aber nicht zu, wie eindeutig von Simon, Das Preußische Staatsrecht, Bd. 1 XXXV nachgewiesen worden ist.

Aber selbst, wenn das ALR gegolten hätte, konnte Par. 51, Teil 11, 15. Kapitel ALR auf die Privatgerechtigkeit keinen Einfluss haben. Die Vorschrift lautet:

„Damit Recht aber, Fahren und Prahmen zur Übersetzung für Geld zu halten, gehört zu den Regalien des Staates.“

Das konnte und sollte aber nicht in bestehende Fährgerechtigkeiten eingegriffen werden. Denn nach Par. 641, Teil 11, 9. Kapitel ALR schützt die Ersitzung den Besitzer in allen Fällen gegen Ansprüche des Staates (vgl. im einzelnen Riegler, S. 35).

Die Privatgerechtigkeit der Niederdollendorfer Fähre ist auch nicht durch spätere Gesetze aufgehoben worden.

Hierfür könnten folgende gesetzliche Regelungen in Kraft kommen:  
Dekret des Herzogtums Berg vom 13.9.1811, dessen Art. 16:

„Es sind ohne Entschädigung und ohne Ausnahme abgeschafft alle Banngerechtigkeiten, von welcher Natur sie sein mögen“ (Sandkaulen S. 19).

Fährgerechtigkeiten zählten aber herkömmlich nicht zu Bannrechten (Sandkaulen S. 46)

Gesetz vom 25.9.1820, die gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse in dem vormals zum Königreich Westfalen, zum Großherzogtum Berg oder den französisch-hanseatischen Departements gehörenden Landesteil betreffend; Gesetz vom 21.4.1825 über die den Grundbesitz betreffenden Rechtsverhältnisse und über die Realberechtigungen in den Landesteilen, welche zu dem ehemaligen Großherzogtum eine zeitlang gehörten. Denn diese Gesetze betrafen zwar das Gewerberecht, ließen aber die Rechtsverhältnisse im Bereich der Fährten unberührt.

Das wird eindeutig bestätigt durch Par. 7 der preußischen Gewerbeordnung vom 17.1.1845 (GS S.41). Dort heißt es:

„Die wegen der Befugnis zum Halten öffentlicher Fährten bestehenden Vorschriften bleiben unverändert“.

Hier ist auch auf Par. 6 der GewO zu verweisen, der auch heute noch den Fährbetrieb von der Gewerbefreiheit ausnimmt.

Endlich sei auch Par. 382 Pr. WG vom Jahre 1913 erwähnt, wonach alle Rechte an einem Wasserlauf, soweit sie beim Erlass des Gesetzes bestanden und einen besonderen Titel als Rechtsgrundlage hatten, in Kraft blieben.

„Dies gilt namentlich von Fährgerechtigkeiten.“

Im Ergebnis ist deshalb an Hand der einschlägigen gesetzlichen Regelungen festzustellen, dass für die Niederdollendorfer Fähre für die Überfahrt von rechts nach links eine Privatgerechtigkeit besteht, in die nur im Wege der Enteignung eingegriffen werden kann.

b) Die Rechtslage linksrheinisch:

Am 26.3.1798 wurde unter anderem für das linke Rheinufer ein durch Assembleé Legislativ vom 25./28.8.1792 beschlossenes Gesetz eingeführt. Par. 9 dieses Gesetzes hob sowohl jegliches Fährregal des Staates, als auch sämtliche Fährgerechtsamen Privater auf. Durch Gesetz vom 26.11.1798 wurde das Gesetz vom 25./28.8.1792 im gesamten französischen Herrschaftsgebiet, also auch in den rheinischen Departements aufgehoben und die Überfahrtsrechte ausschließlich dem Staate übertragen. Doch enthielt die Veröffentlichung des Gesetzes vom 26.11.1798 für die rheinischen Departements vom 25.12.1799 für den Rhein eine Besonderheit:

„cette loi n'est point applicable au Rhin et autre fleuve limitrophe des puissances etrangers. „

Der Sinn dieser Regelung lag wohl darin, dass der französische Staat auf diese Weise allen Streitigkeiten mit fremden Staaten aus dem Wege gehen wollte. (Sandkaulen, S. 36) Folglich bestand also am Rhein ab dem Jahre 1792 für die Überfahrt von links nach rechts Fährfreiheit. Diese Fährfreiheit wurde durch den preußischen Staat durch Gesetz vom 4.7.1840 beseitigt.

Das Gesetz wird vom Lande NRW als noch geltendes Recht angesehen. Es ist deshalb in Anlage zum Gesetz zur Bereinigung des in Nordrhein-Westfalen geltenden preußischen Rechts vom 7.11.1961, GS-Sonderband S. 273 abgedruckt. Nach Par. 1 dieses Gesetzes behielt sich der preußische Staat das ausschließliche Recht zum Betrieb von Fähren vor. Fähren durften nur noch mit seiner ausdrücklichen Bewilligung betrieben werden.

An dieser Rechtslage hat sich, soweit einfaches Gesetzesrecht in Frage kommt, bis heute nichts geändert. Die oben bei der Erörterung der Rechtslage für das rechte Rheinufer genannten Gesetze haben naturgemäß keinen Einfluss auf die Rechtslage am linken Ufer gehabt. Das folglich dem Königreich Preußen zustehende Fährregal ging 1919 auf das Land Preußen über. Nun sah die Weimarer Reichsverfassung in Art. 97 vor, dass es Aufgabe des Reiches sei, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum zu übernehmen. Wegen dieser Verfassungsvorschrift kam es zwischen dem Reiche und Preußen zum Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 31.3./26.9.1921; ratifiziert durch Reichsgesetz vom 19.9.1921 (RGBl I S. 961) und vom 18.2.1922 (RGBl I S.222) und durch preußisches Gesetz vom 26.9.1921 (GS S. 519). Durch diesen Vertrag ging das Eigentum an den natürlichen Wasserstraßen auf das Reich über. In Par. 1 Abs. 1 Satz 2 dieses Vertrages aber hieß es:

„Brücken und Fähren an den natürlichen Wasserstraßen, sowie Jagdberechtigungen und das Fährregal sind von dem Übergang auf das Reich ausgeschlossen.“

Damit blieb also das Land Preußen Eigentümerin des Fährregals linksrheinisch und somit das Land Nordrhein-Westfalen als Rechtsnachfolger in von Preußen. Soweit die Rechtslage bis heute.

Der Bundesgerichtshof stellte dies zu der Grundstückseigentumsfrage fest. (22.6.1989)

Die Herrschaft über die großen und bedeutenden Gewässer (Die Ströme wie Rhein, Ems, Weser, Elbe, aber auch das Meer: Nordsee und Ostsee), die in früheren Jahrhunderten der Zentralgewalt des alten Reichs (König, Kaiser) zugestanden hatte, war spätestens mit dessen Auflösung 1806 endgültig auf die Partikulargewalten (Landesherrn der Einzelstaaten) übergegangen.

An dieser Rechtsentwicklung änderte sich weder durch die Gründung des Deutschen Reichs von 1871 noch durch das 1900 in Kraft getretene BGB etwas. Erst die Weimarer Reichsverfassung von 1919 bestimmte in Abkehr von dieser jahrhundertealten Rechtstradition, dass „die dem all- gemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen“ von den Ländern wieder auf das Reich übergehen sollten. Näheres regelte ein 1921 geschlossener Staatsvertrag mit Gesetzeskraft. Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland von 1949 hat diesen Rechtszustand ausdrücklich bestehen lassen.

Auch nachdem der Gesetzgeber 1968 eine Regelung getroffen hatte, blieb zwischen Bund und Ländern umstritten, ob der Eigentumsübergang aufgrund der Weimarer Verfassung sich nur auf die gekennzeichneten (betonten und gebaggerten) Fahrinnen für die Schifffahrt oder auf die Küstengewässer insgesamt erstreckte.

Der BGH hat sich für die zuletzt genannte weite Auffassung ausgesprochen. Er hat dies insbesondere mit dem Sinn und Zweck der Regelung begründet, dem Reich - jetzt dem Bund - die zentrale Verwaltung des Verkehrs auf dem Wasser, insbesondere die Unterhaltung der für die Schifffahrt erforderlichen Fahrwasser, auf die Dauer sicherzustellen und praktisch zu erleichtern.“

Hiervon wurden aber die Nutzungsrechte der Fährberechtigung an den festgelegten Uferbereichen nicht berührt. Der Eigentumsübergang hatte nur den Zweck der Sicherstellung des Fahrwassers für die Schifffahrt.

Der Bundesgerichtshof legte in einem Urteil im April 1972 die Rechte aber auch die Pflichten aus den Fährregalen, Fährgerechtigkeiten sowie Fährgerechtsame fest.

Diese Festlegungen erfolgten aufgrund langjähriger Bemühungen der ASF, die großen finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Land Nordrhein-Westfalen aus der Pacht des Staatsregals vom linken zum rechten Ufer zu beenden.

Das Gericht erkannte für Recht:

Die ASF betreibt eine Autoschnellfähre zwischen Bad Godesberg und Niederdollendorf. Das Recht der ASF, eine Fähre von Niederdollendorf nach Bad Godesberg - also vom rechten zum linken Rheinufer - zu betreiben, beruht auf einer seit unvordenklicher Zeit bestehenden privaten Fährgerechtigkeit. Über das Recht, einen Fährbetrieb von Bad Godesberg nach Niederdollendorf - also vom linken zum rechten Rheinufer - zu unterhalten, haben die Parteien am 15. Oktober 1954 einen sog. Fährpachtvertrag geschlossen, in dem das Land der ASF den Betrieb einer Fähre von Bad Godesberg nach Niederdollendorf gestattete (staatliche Fährregale).

Das Fährregal ist ein Nutzungsrecht des Staates, das dem Privatrecht zugeordnet wird (RGZ 80, 19, 24; PROVG 86, 347, 352 ff; Gierke, Deutsches Privatrecht, 2. Bd. S. 396 ff). Wenn der Staat die Ausübung dieses Nutzungsrechts im Wege des Pachtvertrages einem privaten Unternehmen überlässt, so wird damit eine rein bürgerlich-rechtliche Beziehung zwischen dem Staat und dem Unternehmen begründet (BGH Urteil vom 22. Dezember 1954 - VI ZR 228/53 - nicht veröffentlicht). Das Recht, an Wasserläufen Fahren zum gewerbsmäßigen Übersetzen zu halten, gehört seit alters zu den Regalien des Staates. In Preußen war dies für öffentliche Flüsse in Par. 51 II 15 ALR ausdrücklich ausgesprochen. Allerdings sind durch Verleihung oder Verjährung (Ersitzung) häufig private Fährgerechtigkeiten entstanden. Auf einer solchen privaten Fährgerechtigkeit beruht das Recht der Beklagten, eine Fähre vom rechten zum linken Rheinufer zu betreiben. Im Jahre 1798 während der französischen Herrschaft in den linksrheinischen Gebieten Deutschlands wurden sowohl das staatliche Fährregal als auch die privaten Fährgerechtigkeiten am linken Rheinufer aufgehoben. Zur Wiederherstellung der Rechtseinheit bestimmte das Preußische Gesetz vom 4. Juli 1840 (PrGS S. 227) in Par. 1 Abs. 1: „Das Recht, Gefäße zu halten, um das Übersetzen vom linken zum rechten Rheinufer gegen Bezahlung zu bewirken, soll künftig nur vom Staate oder demjenigen, welchen er hierzu die Bewilligung gibt, ausgeübt werden“. Damit war das staatliche Fährregal auch für das linke Rheinufer wieder in Kraft gesetzt. Die alten Fährgerechtigkeiten (vom linken zum rechten Rheinufer) wurden jedoch nicht wieder neu begründet. Der Staat hat auch nur wenige Verleihungen ausgesprochen. Er hat sich vielmehr in der Regel darauf beschränkt, die Fährberechtigung durch Verpachtung auf Private zu übertragen. So ist es zu erklären, dass heute zahlreiche Fahren am Niederrhein vom rechten zum linken Rheinufer auf Grund einer privaten Fährgerechtigkeit betrieben werden, während sich ihr Recht zum Übersetzen vom linken zum rechten Ufer auf einen Pachtvertrag mit dem Staat gründet (vgl. zu dieser Rechtsentwicklung Sandkaulen, Fährgerechtsame, in Düsseldorf Jahrbuch 1925/26, S. 35 ff; Hahn, Das Fahrenrecht am Niederrhein, Diss. Köln 1949, S. 28 ff).

Das Preußische Gesetz vom 4. Juli 1840 wird in Nordrhein-Westfalen noch heute als gültig angesehen (vgl. auch die von Nordrhein-Westfalen herausgegebene Preußische Gesetzessammlung S. 273 sowie Par. 2 der Verordnung über den Verkehr und den Betrieb der Fahren auf dem Rhein vom 11.3.1964, GV.NW. S. 67). Das Preußische Wassergesetz vom 7. April 1913

(PrGS S. 53) hat das Fährregal ausdrücklich unberührt gelassen. (Par. 397). Als im Jahre 1921 durch Staatsvertrag die Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich übergingen, wurde das Fährregal von dem Übergang ausgenommen (Par. 1 Abs. 1 des Staatsvertrages, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, RGBl 1921, 2. 961). Als Rechtsnachfolger Preußens ist das Land NRW nunmehr Inhaber des Fährregals (hier vom linken zum rechten Ufer).

Der Begriff der Regale lässt sich bis in das Mittelalter zurückverfolgen (vgl. hierzu insbesondere Gierke aaO S. 396 ff; Badura, Das Verwaltungsmonopol, 1963, S. 39 ff). Im Mittelalter waren regalia alle dem König zustehenden Rechte, wobei kein Unterschied zwischen Hoheitsrechten und Privatrechten gemacht wurde. Im 16. Jahrhundert unterschied man zwischen höheren Regalien, den Hoheitsrechten des Staates, und niederen Regalien, den vom Staat mehr zufällig erworbenen und an Privatpersonen verleihbaren nutzbaren Rechten. Im 19. Jahrhundert verengte sich der Begriff des Regals auf die als privatrechtlich aufgefassten Ausschließlichkeitsrechte des Staates. Zugleich wurden in dieser Zeit die meisten Regalien aufgehoben. So wichen beispielsweise das Straßen- und Stromregal der Lehre von den öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch und wurden durch die Straßen- und Wasserpolizei abgelöst, während ihre nutzbare Seite, die regalen Abgaben, abgeschafft wurden (Badura aaO S. 69). Am Ende des 19. Jahrhunderts war das Regal aus der Rechtsordnung bis auf geringfügige Überreste verschwunden. Zu diesen von Art. 73 EGBGB ausdrücklich aufrechterhaltenen Überresten gehört u. a. das Fährregal.

Die Regalien werden heute als öffentlich-rechtlich entstandene ausschließliche Nutzungsrechte des Staates verstanden, die nunmehr dem Privatrecht zuzuordnen sind (Gierke aaO. S. 399; Wolff, Verwaltungsrecht I, 8. Aufl., S. 107; RGZ 80, 19, 24; PrOVG 86, 347, 353). Die Charakterisierung der Regalien als Nutzungsrechte wird aber ihrer Bedeutung in der Rechtsverordnung nicht voll gerecht. Neben ihrer dem Privatrecht zuzuordnenden nutzbaren Seite erfüllen sie auch eine Aufgabe, die nach dem heutigen Stand der Rechtswissenschaft dem öffentlichen Recht zuzuordnen ist. Auch in früherer Zeit haben die Regalien nicht nur der Erzielung von Einnahmen gedient, sondern auch der Durchsetzung von Anforderungen des Gemeinwohls (Gierke aaO S. 397). Dies zeigt sich deutlich beim Straßen- und Stromregal. Diese beiden Regalien dienten dem Staat nicht nur als Einnahmequelle, sondern regelten, auch die Benutzung der öffentlichen Wege und Gewässer. Während sie der Lehre von der öffentlichen Sache im Gemeingebrauch gewichen sind, hat sich das Fährregal bis in unsere Tage gehalten. Damit hat sich aber auch seine doppelte Aufgabe als Nutzungsrecht und als Instrument zur Regelung der Benutzung einer öffentlichen Sache erhalten. Diese letztere Funktion lässt sich aus der Sicht der heutigen Verwaltungsrechtslehre dahin beschreiben, dass das Fährregal den Betrieb einer Fähre vom Gemeingebrauch am öffentlichen Gewässer ausnimmt und ihn zur Sondernutzung erklärt (so ausdrücklich PrOVG 83, 340, 344; BGH Urteil vom 22. Dezember 1954 - VI ZR 228/53). Dass diese öffentlich-rechtliche Aufgabe auch heute noch durch ein privates Nutzungsrecht des Staates wahrgenommen wird, und dass die Bewilligung einer Sondernutzung sich in der Form eines privatrechtlichen Pachtvertrages vollzieht, ist ausschließlich historisch zu erklären. Diejenigen Bundesländer, die ein staatliches Fährregal nicht oder nicht mehr kennen, haben den Betrieb einer Fähre heute ausdrücklich als Sondernutzung am öffentlichen Gewässer geregelt. So ist beispielsweise in Par. 13 Abs. 1 Nr. 2 Wassergesetz für Baden Württemberg vom 25. Februar 1960 und in Par. 15 Nr. 2 Hess. Wassergesetz vom 6. Juli 1960 das Errichten und Betreiben von Fähren zu einer Benutzung des Gewässers erklärt worden, die der Erlaubnis oder Bewilligung nach dem Wasserhaushaltsgesetz bedarf.

Die ASF meint, bereits der einfache (Bundes-)Gesetzgeber habe das Fährregal des klagenden Landes aufgehoben, indem er in Par. 5 Bundeswasserstraßengesetz (BwStrG) vom 2. April 1968 bestimmt habe, dass jedermann im Rahmen der Vorschriften des Schifffahrtsrechts die Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen befahren dürfe. Der ASF ist zuzugeben, dass auch Fähren Wasserfahrzeuge sind. Par. 5 BwStrG erklärt jedoch lediglich das Befahren der

Wasserstraßen zum Gemeingebrauch. Der Betrieb einer Fähre geht über das bloße Befahren des Wassers hinaus. Zum Betrieb einer Fähre gehört das Errichten und Unterhalten von Landstellen am Ufer, das ständige Kreuzen des Längsverkehrs an einer bestimmten Stelle des Stroms und außerhalb der Betriebszeiten, das Liegen der Fähren auf dem Strom. Vor allem wird mittels gewerbsmäßig betriebener Fähre eine straßenmäßige Verkehrsverbindung über den Wasserlauf hinweg eröffnet. Indem Par. 5 BWStrG lediglich das Befahren der Bundeswasserstraßen als solches zum Gemeingebrauch erklärt hat, hat er ersichtlich keine Regelung aber das Unterhalten eines Fährbetriebes getroffen. Wenn das Bundeswasserstraßengesetz die noch bestehenden Fährregale der Länder hätte aufheben wollen, dann hätte dies erheblich deutlicher im Gesetz zum Ausdruck kommen müssen.

Das Fährregal gibt dem Staat das Recht, die Fähren selbst als sog. Staatsfähren zu betreiben. Insofern begründet das Fährregal ein Monopol des Staates.

Der Bundesgerichtshof führt in seiner weiteren Begründung aus:

Vor allem dient das Fährregal dem Schutz einer sinnvollen Raumordnung und insbesondere einer vernünftigen Verkehrsplanung. Jede Einrichtung einer Fähre stellt eine straßenmäßige Verbindung über den Strom dar. Damit wird die öffentliche Verkehrsplanung unmittelbar berührt. Die Anlegestelle muss sich in das örtliche und überörtliche Straßennetz einfügen. Die zur Fähre führenden Straßen müssen zur Aufnahme des möglicherweise beträchtlichen Verkehrs, den die Fähre an dieser Stelle über den Strom eröffnet, geeignet sein. Eine Fähre ist stets an der Stelle des Stromes einzurichten, wo sie dem Verkehrsbedürfnis der Allgemeinheit am besten dient. Würde man die Errichtung einer Fähre nicht von einer staatlichen Zulassung abhängig machen, so könnten die Interessen der Allgemeinheit an einer geordneten Verkehrsführung nicht ausreichend berücksichtigt werden. Im Interesse der Allgemeinheit muss auch vermieden werden, dass an einem Ort mehrere kleine Fährbetriebe errichtet werden, obwohl dem Verkehrsbedürfnis mit einer einzigen leistungsstarken Fähre besser gedient ist. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im Landeswassergesetz von 1979 in Par. 39 die Errichtung von Fähren, ihre Rechte und Pflichten festgelegt.

Landeswassergesetz von 1979 Par. 39:

Die Errichtung und Ausübung eines Fährbetriebes bedarf der Genehmigung.

Die Genehmigung ist nicht erforderlich, soweit aufgrund staatlicher oder sonstiger Fährrechte (Fährregal, Fährgerechtigkeit, Fährgerechtsame) eine Fähre rechtmäßig betrieben wird.

Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Gründe des öffentlichen Verkehrsinteresses ihr entgegenstehen.

Der Minister wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Betriebs- und Beförderungspflicht unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse im Rahmen des dem Unternehmen zumutbaren zu regeln.

Auch hier wird Rücksicht und Bezug auf die uralten Rechte genommen.

Bleibt die Frage, woher kamen die Fehlinterpretationen bezüglich Lehen, Fährgerechtigkeit, Fährrechte?

Dr. F. Schmitz hat bei seinen Untersuchungen über die Dollendorfer Fähren nicht die Frage geprüft, warum und seit wann sind Fähren an dieser Stelle. Er begründet seine Berichterstattung über die Fähren erst 1483.

Bereits 1218 bestätigte der Erzbischof Engelbert I. der Probstei Oberpleis ihre Besitzungen und Erwerbungen in Godesberg.

Bei Ennen-Höroid finden wir einen Hinweis auf die 20 Bonner Fährberechtigten, die dem Kölner Erzbischof unmittelbar unterstehen. Einen ähnlichen Hinweis auf die Dollendorfer Fährberechtigten gibt es nicht. Bereits 1325 werden die Rechte und Pflichten der Bonner Fährberechtigten neu festgelegt. Nichts über die Dollendorfer Fährberechtigten.

Aus dieser Zeit ist aber bekannt, dass es im heutigen Stadtgebiet Bonn (Mehlem bis Rheindorf) drei Fährbezirke gab.

„Die eben genannten Bonner Fährberechtigten hatten das Recht zum Überschiffen des Rheines vom Dürrenbach, der bei Römlinghoven in den Rhein mündet, bis zur alten Sieg bei Mondorf. Niemand außer ihnen durfte auf dieser Strecke hin- oder zurückfahren, also galt das Recht für beide Seiten, dem Zuwiderhandelnden durften sie die Schiffe wegnehmen und zertrümmern. Sie zahlten jährlich 10 Schillinge und mussten dem Erzbischof für eine etwaige Rheinfahrt auf ihre Kosten, 5 Schiffe und 10 Flößer stellen. Der zweite (der Dollendorfer) Fährbezirk begann rechtsrheinisch an der Königswinterer Mark und erstreckte sich linksrheinisch von der Rüngsdorfer Kirche bis an den Plittersdorfer Auerhof.

Der Bezirk der Mehlemer Fähre begann rechtsrheinisch bei dem Markstein zwischen Niederdollendorf und Königswinter und erstreckte sich linksrheinisch bis an die Bachbrücke unterhalb von Rolandseck. St. Aposteln Köln und St. Cassius Bonn hatten Anteile an dieser Fährgerechtsame.“

Von Beteiligungen und Rechten Dritter an den Rechten der Dollendorfer Fährberechtigten oder gar von Zahlungen ist auch hier nicht die Rede.

Es wurde schon darauf hingewiesen, dass die Entwicklung der Klöster und geistlichen Stiftungen ab dem 8. Jahrhundert vom linken zum rechten Rheinufer und später verstärkt in umgekehrter Richtung ohne eine zuverlässige Fährverbindung und Straße, also einer funktionierenden Infrastruktur, nicht möglich war. So erfahren wir, dass das Aachener Marienstift als Grundherrschaft in Dollendorf schon sehr früh erwähnt wird. Dieses Stift hatte auch große Besitzungen in Godesberg.

Ennen-Höroid berichten:

„In einer großzügigen Schenkung, deren Bestätigungsurkunde von König Arnulf von 888 erhalten blieb, vermachte Lothar II. dem Marienstift der Pfalz Aachen die Nona, den neunten Teil aller Einkünfte von 43 Königshöfen, darunter von Muffendorf. Der Muffendorfer Neunte wurde immer wieder von den deutschen Herrschern bestätigt, noch 1298 von König Albrecht. Auch der ursprünglich königliche Hof Muffendorf selbst wurde nach komplizierten Tauschaktionen von Heinrich II. 1020 mit allen Hörigen, Grund und Boden, Forst, Wald, Jagd und Weinbergen usw., dem Marienstift übertragen.“

Dr. F. Schmitz schreibt:

Am frühesten wird das Aachener Marienstift als Grundherrschaft in Dollendorf erwähnt. Schon 966, als Dollendorf noch unter Eberhard, dem Gaugrafen des Auelgaves, stand, bestätigte ihm Kaiser Otto I. Güter in diesem Orte, die in einem Hof mit Gebäuden, Hörigen, angebautem und umgebautem Lande und Weinbergen bestanden. Es gab also noch unkultiviertes Land in der Mark Dollendorf und doch auch schon Leute, die Eigentum und persönliche Freiheit verloren hatten, als Hörige zu dem Inventar des geistlichen Stiftungsgutes gerechnet und in jene Bestätigung wie sachliche Werte mit einbegriffen wurden.

Gleichzeitig hat das Aachener Stift ähnliche Güter in Limperich, Ramersdorf, Breitbach und Zissendorf. Auch Ritter Gottfried (von Dollendorf) wird im Jahre 1211 unter den Lehnsträgern



ihres Gutes genannt. Er besitzt von dem Stift gegen Zins von 12 Denaren, drei Morgen Ödland, die ihm weit aus der Hand liegen. Er vertauscht sie gegen einen näher gelegenen Weinberg, bedarf aber zu diesem Tauschgeschäft der Genehmigung von Probst und Kapitel des Stiftes. Noch 1246 besaß es den Hof in Dollendorf.“

Noch einmal soll ein kurzer Hinweis auf Ennen-Höroid bezeugen, wie unverzichtbar damals ein Fährverkehr am Schnittpunkt einer wichtigen Straßenverbindung über den Strom für die wechselseitigen Beziehungen, für Handel und Wandel, Macht und Einfluss war.

„Einer Schenkung König Arnulfs verdankt das Stift Gandersheim am Harz sein Weingut in Plittersdorf und den Kluffer Hof. Den Kluffer bzw. Kruchter Hof überließ schon 1207 die Äbtissin Mathilde dem Abt von Heisterbach zur Verwaltung; 1318 verkaufte die Äbtissin Sophie den Hof zu Plittersdorf mit den Weingütern und den restlichen Gütern und Rechten zu Krucht für 50 Pfund Turnosen an Heisterbach.“

Als 1192 die Mönche vom Petersberg, der damals noch Stromberg hieß und auf dem sie seit 1188 eine Klause hatten, in das schöne Tal von Heisterbach zogen, taten sie dies nicht zuletzt wegen der vorhandenen Straßen und Wegverbindungen, die vom Rhein kommend durch das Tal auf die Höhe führten. Die Straßen, die schon vor den Römern vorhanden waren, waren für die Entwicklung des Klosters von allergrößter Bedeutung.

Das Zisterzienserkloster Heisterbach, das große wirtschaftliche Aktivität entfaltete und sogar Handel zur See trieb - es hatte u. a. Besitz in Dordrecht - vermochte in Plittersdorf einen Schwerpunkt zu bilden. Es erwarb dort, wie gesagt, den Gandersheimer Besitz, den es mit seinen übrigen dort gelegenen Gütern vereinigte. Plittersdorf, gegenüber dem Heisterbacher Tal an dessen Ausmündung in Dollendorf, hatte eine sehr günstige Lage für die Abtei. Der Heisterbacher Hof in der Aue hieß bis ins 20. Jahrhundert „Auerhof“.

Der Entwicklung des Klosters bergwärts waren durch die Besitzungen des Klosters von Schwarzreindorf Grenzen gesetzt, so dass sich die Interessen zum Rhein und über diesen hinaus erstreckten. Mit allen Mitteln - hierüber geben die alten Schriften reichlich Zeugnis - erweiterten die Mönche ihren Besitz, Einfluss und Macht.

Alfred Wiedemann berichtet in einem ganzen Kapitel über die Besitzungen des Klosters Heisterbach in Plittersdorf. Einige unvollständige Auszüge aus diesem Kapitel sollen aufzeigen, wie intensiv die Verbindung über den Strom war und dass solche Entwicklungen und Beziehungen ohne eine zuverlässige Fährverbindung Plittersdorf/Dollendorf überhaupt nicht möglich gewesen sein können, sondern eine solche Verbindung zwingend notwendig machte. Hier ist wiederum ein Beweis für eine unabhängige Fährverbindung. Wäre sie von den Mönchen errichtet oder eingerichtet worden, hätten wir in den vielfachen bis in die kleinsten Details gehenden Aufzeichnungen des Klosters irgendeinen Hinweis gefunden.

Kurz nach seiner Niederlassung im Heisterbacher Tal bemühten sich der Zisterzienser-Orden Landbesitz zu gewinnen. Oberhalb im Tale war dies bereits schwierig, da hier der Fronhof in dem damals Roda genannten Heisterbacherrott bereits 1173 Eigentum des Klosters Schwarzreindorf war. So wandten sich die Blicke der Mönche auf Plittersdorf. Hier musste ihnen eine Erwerbung besonders wertvoll erscheinen, da dieser Ort in der ausgedehnten Ebene jenseits des Rheines gegenüber dem Heisterbacher Tal lag, an dessen Ausmündung in Dollendorf, das Kloster kontinuierlich seinen Landbesitz erweiterte.

Der Erfolg dieser rechts- und linksrheinischen Bemühungen gewährte der Abtei die Möglichkeit auf beiden Ufern des wirtschaftlich verbindenden, nicht trennenden Stromes eine einflussreiche Stellung einzunehmen. Sie blieb denn auch während Jahrhunderten bemüht, in Plittersdorf und

in den am Fuße des Kottenforst gelagerten Höfen und Ortschaften Krucht, Friesdorf, Dottendorf und weiter ostwärts in Flerzheim an der Swist immer festeren Fuß zu fassen. Die umliegenden Grundstücke wurden angekauft, im Tausch gegen ferner liegende Stücke gewonnen oder als Mitgift für neu eintretende Brüder als unmittelbare Aussteuer oder als Anrecht auf spätere Erbschaft mit Beschlag gelegt. War es nicht angängig, das Eigentumsrecht über eine erstrebenswerte Parzelle sofort zu erlangen, so sicherte man sich möglichst durch auf den Grundstücken beruhende Lasten und Abgaben oder durch Erpachtung eine Art Vorkaufsrecht, um dann bei günstiger Gelegenheit den Besitz endgültig in die Hand der Abtei zu bringen.

Der Landhunger der Zisterzienser-Niederlassungen, der sich infolge dieser Umstände entwickelte, erfüllte naturgemäß die bisherigen Grundeigentümer der Gegenden, in welche sie einzogen, mit schweren Besorgnissen für ihren althergebrachten Einfluss. Seine Bestrebungen hat der Orden auf dem linken Rheinufer mit Beharrlichkeit fortgesetzt. Das Interesse an der Plittersdorfer Gemarkung hat sich noch gesteigert, als das Kloster in dem von 1377 bis 1411 erwähnten Rüdiger einen aus Plittersdorf stammenden Mann zum Abte erhielt. Bereits im Jahre 1197 hatte Meister Andreas von Speier von dem Gelde, welches er am Hofe des Kaisers Friedrich und in Griechenland, also wohl auf dem dritten Kreuzzuge, bei dem Friedrich I. Barbarossa am 10. Juni 1190 in Kalykadnus ertrank, erworben hatte, für das Heisterbacher Kloster ein großes Allod (freies Eigentum) zu Plittersdorf gekauft. Zwei Jahre später (1199) verkaufte der Ritter Herrmann von Plittersdorf der Abtei einen Hof und 3 1/2 M. Weingarten zu Plittersdorf. Kurz darauf (1200) bekundete der Erzbischof Adolf I., dass die Abtei ihre Besitzungen an Ackerland und Weinbergen in Krucht (Cruthe) und Plittersdorf (Blytersdorp) von der Vogteischafft des Henrich von Friesdorf (Friderisdorp) befreit habe. Im Jahre 1203 übertrug der ebengenannte Hermann(Herimann) der Abtei 55 1/2 M. Ackerland und 2 Joch Weingarten samt dem Zehnten. St. Severin war damit seiner Friesdorfer Einnahmen verlustig gegangen. Um das Stift zu entschädigen, versprachen die Heisterbacher Mönche von den neu erworbenen Gütern in Plittersdorf und Crucht dem Stift jährlich 6 Ohm Wein, und zwar fünf dem Probeste und eines den Kanonikern zu liefern. Das Gebiet, welches Bonn erhielt, betrug 8 M. Weingarten, 40 M. Ackerland und 12 M. Wald, während St. Severin (d. h. Heisterbach) im ganzen 2 M. Weingarten und 55 1/2 M. Ackerland in Plittersdorf und 1 M. Weingarten und 15 M. Ackerland in Crucht (Cruthe) bekam. Außerdem erhielt Heisterbach von Ritter Hermann den Weinzehnten in Plittersdorf. Am 29. August 1213 bestätigte Pabst Innocenz III. dem Kloster Heisterbach neben anderen Besitzen und Rechten auch seine Erwerbungen von der Bonner Kirche, von dem Stift St. Severin und von Gandersheim, zu Plittersdorf und Krucht. Am 28. März 1252 überließ der Bonner Probst und das Kapitel von den Ländereien in Plittersdorf, welche der Ritter Hermann, genannt Dens, als Bonner Lehn getragen hatte, 22 M. Ackerland, 3 M. Weingarten und deren halben Zehnten an Heisterbach.

Durch eine Urkunde vom 17. März 1278 schenkte Wygand, der Rektor der Kirche zu Rüngsdorf, für den Fall seines Todes, dem Konvent zu Heisterbach außer seinen Büchern, seinen Möbeln und seinen sonstigen Nachlasse, eine Mühle.

Im Jahre 1319 (1320) erhielt Heisterbach den Wolkenburger Hof zu Plittersdorf, am 12. Juni 1394 kaufte es die Vogteischafft des Raboyde an Breynt und seiner Ehefrau Jutta zu Plittersdorf. Am 20. Mai 1478 verkauften Wilhelm von Plittersdorf, Johannes Sohn, und seine Ehefrau Agnes der Abtei ihre Vogtei mit dem Hofgedinge und allen Gerechtigkeiten und Liegenschaften des Gandersheimer Hofes binnens Plittersdorf an der Kapelle samt dem Hofrechte, Baumgarten und Weingarten hinter dem Hofrechte, wie sie selbst und ihre Vorfahren Hermann und Tielmann von Plittersdorf sie als erhebliches Heisterbacher Lehn getragen hatten, zugleich mit allen ihren sonstigen Gütern in Plittersdorf und in dem Dingstuhl von Godesberg.“

Diese engen Verflechtungen waren ohne Fahren nicht möglich.

Macht und Einfluss erwarben und sicherten sich die Mönche von Heisterbach über 6 Jahrhunderte bis zur Auflösung ihres Klosters 1803 im Zuge der Säkularisierung, nachdem 1794 Napoleon das Rheinland besetzt hatte und 1798 die Vereinigung des linken Rheinufer mit Frankreich vornahm. Die Folgen dieser Maßnahmen brachte für den linksrheinischen Teil unserer Heimat einschneidende rechtliche, verwaltungsmäßige und gesellschaftliche Veränderungen, die zum Teil bis in unsere heutige Zeit Gültigkeit haben. Den Fährbetreibern auf dem linken Rheinufer nahm Napoleon generell das Recht zur Überfahrt und übertrug es dem Staat. Dieses Recht gilt bis auf den heutigen Tag. Es überlebte Napoleon, Preußen und das Reich. Aus den Schriften ist nicht ersichtlich, ob und inwieweit Rechte Plittersdorfer Bürger hiervon betroffen waren. Die Rechte der Dollendorfer, nämlich vom rechten Ufer zum linken Ufer zu fahren, blieben jedenfalls unberührt und die neuen Rechte des Staates, vom linken zum rechten Ufer überzusetzen, wurden für viel Geld angepachtet. Erst 1972 änderte das Land Nordrhein-Westfalen diese Pachtzahlungspflicht. Die ASF" hatte an dem langjährigen Meinungsbildungsprozess sowie der rechtlichen Auseinandersetzung mit dem Land bis zum Bundesgerichtshof Karlsruhe einen entscheidenden Anteil.

Aber nicht nur Heisterbach hatte Besitz auf der linken Rheinseite und brauchte die Fähre, auch das Cassiusstift von Bonn hatte Besitz auf der rechten Rheinseite in Dollendorf. Dr. F. Schmitz berichtet:

„Das reiche Stift St. Cassius in Bonn war schon im Anfange des 12. Jahrhunderts im Besitze eines Hofes in Dollendorf, der ihm am 31. März 1131 von Pabst Innocenz II. mit einer langen Güterreihe bestätigt wurde. 1150 verordnete Erzbischof Friedrich von Köln diesem Stifte 32 größere und 8 kleinere Kanonikatspräbenden, darunter auch ein Fuder Wein, das aus Dollendorf einkommt.

1306 befand sich der Hof in einem Rechtsstreit mit der Abtei Heisterbach, um den bei dem Kloster gelegenen Honerbusch der am Gerichte zu Oberdollendorf unter dem Vorsitz des Herrn Heinrich von Löwenburg zugunsten Heisterbachs entschieden wurde. Dabei wurde festgestellt, dass der Honerbusch von einem größeren Walde des Cassiusstiftes abgetrennt und von Heisterbach käuflich erworben war. An Sondervermögen aus Stiftungen besaß 1315 auch der Kreuzaltar in der Kirche von St. Cassius einen Weinberg in Dollendorf.“

Auch das Kloster Marienforst hatte um 1497 Besitz in Niederdollendorf und bezog Wein aus Königswinter. Fragt man, was wohl nach den Menschen die häufigste Fracht der Fährleute gewesen sein dürfte, so wird man mit Staunen vernehmen: „Wein“.

Aus all den alten Schriften geht hervor, dass nicht nur Dollendorf und Muffendorf große Weinbaugebiete waren, sondern auch Godesberg, Friesdorf und Plittersdorf. Aber auch Tiere aller Arten wurden als Naturalzehnt, Zins und Pacht geliefert.

Interessant auch, dass bereits ab 1200 viele Wallfahrten aus dem linksrheinischen Gebiet nach Heisterbach zogen. Die vielen Kriegswirren hinterließen unlösliche Spuren und in sie wurde der Strom, seine Schiffe und Fährleute verwickelt. So berichten die alten Schriften von Plünderungen, Brandschatzungen und Gräueltaten durchziehender Truppen und Söldner, besonders in den Jahren 1474/75.

Erinnert sei an den Kurkölnener Krieg mit der Zerstörung der Godesburg 1583/84 und die Folgekriege 1587/88.

Zu denken ist an die Geißel Pest, die in der Zeit von 1597 - 1669 in verschiedenen Zeitabständen das Land heimsuchte. Im Pestjahr 1666 fielen dieser Heimsuchung bis zu 40 % der Bevölkerung zum Opfer.

Der Dreißigjährige Krieg brachte schlimme Zeiten. So wird von Verwüstung, Brandschatzung, Mord und Totschlag sowie Plünderungen berichtet. Hier stehen die Jahreszahlen 1620, 1622, 1633, 1642 und 1645 als besonders schrecklich für unseren Raum in den Annalen.

Aber kaum war wieder Frieden eingekehrt und mit dem Wiederaufbau begonnen, überfiel 1672 Frankreich unter Ludwig XIV, unser Land. 1689 kam es zum Kampf um Kurköln, und die Franzosen besetzten u. a. das Gebiet um Bonn; auch rechtsrheinisch.

Dann verbreiteten im Siebenjährigen Krieg 1758 geschlagene Französische Truppen, die rheinaufwärts zogen, erneut Panik und Schrecken.

Große Erdbeben, besonders die von 1759, 1760, und 1762 sollten nicht unerwähnt bleiben.

Diese Entwicklungen und Ereignisse führten zu einer fast völligen Zerstörung und Ausblutung des Landes, der gesellschaftlichen Ordnung, sowie des sozialen Gefüges von Recht und Gesetz.

Wie zerstörend dies war, wird deutlich an der Renovation der Fährgerechtigkeit zu Niederdollendorf 1733, die im Original vorliegt. Sie bezieht sich auf die alten Kirchenbücher von 1655. Diese Renovation macht deutlich, dass selbst eine so enge und verschworene Gemeinschaft, wie die der Fährleute von Dollendorf, durch die fürchterlichen Ereignisse der Kriege sowie der Pest, in ihrer Existenz fast tödlich getroffen war. Wenn dies bei einer so kleinen, exklusiven, abgeschotteten Gruppe möglich war, um wie viel gravierender waren die Folgen für die Gesellschaft insgesamt?

Dr. F. Schmitz berichtet eingehend über diese und die Zeit danach sowie über die Fähre. Er führt aus:

„Am 22. August 1768 legte das Fahramt unter Mitwirkung des Gerichts die Erben des Fahrs erneut fest, und diese Niederschrift gibt ein klares Bild seiner Besitzverhältnisse und Erteilungen überhaupt:

Namen der Fahrbeerbten	Viertel	Pinten	Ruten	Fuß
Wittib Adolf Käuffers, herkommend von Kaspar Käuffer	-	3	-	-
Johannes Schiffer senior Wittib, herkommend von Bertram Schiffer	-	2	-	-
Heindrich Käuffers Wittib, herkommend von Kaspar und Adolf Käuffer	-	2	2	5 1/4
Heindrich Schiffer, herkommend von Tilmann Schiffmann, verkauft an Michael Hemmersbach	-	-	3	12
Heinricus Lock, herkommend von Arnold Mentis und Hupperich Pertz und Adolf Käufer und von Wittib Walraff	1	-	-	6
Michel Schiffer hat erstlich 2 Pinten aus Arnold Mentis Stock von Jungfer Girsfeld und Wittib Winterscheid	1	1	-	3 1/2
Franz Hemmersbach Wittib aus Peter Wassers Stock				

und Thomas Schorn und Adolf Wefer	-	2	3	6
Jakobus Baur Wittib aus Tilmann Schiffmanns Stock und aus dem Pertzen Stadt	-	2	-	12 1/2
Peter Baur aus Tilmann Schiffmanns Stock und aus dem Pertzen Fahr	-	1	-	2
Heindrich Hemmersbach aus Adolf Wefers und Thomas Schorns und Walraff Winterscheidt und Joist Esch und Johann Schiffer wegen Mattheis am Rhein	-	2	-	4
Christian Meyß aus Thomas Schorn und Adolf Wefer wegen Mattheis am Rhein	-	1	3	8 1/2
Gerhart Schiffer	-	1	4	4
Johann Waltbrüll	-	1	5	8 1/2
Johannes Käuffer	-	1	3	14 1/2
Namen der Fahrbeerbtien	Viertel	Pinten	Ruten	Fuß
Heindrich Hüller	-	2	-	-
Peter Schiffers Erben	-	-	6	4
Wittib Katharina Drachen	-	1	6	14
Tilmann Käuffer	-	2	-	3/4
Heindrich Büsgens Wittib	-	1	1	1/2
Johannes Heindrich Käuffer	-	-	1 1/2	5 1/2
Peter Kahrs Erben	-	1 1/2	2	7
Jakob Käuffer senior	-	2	-	-

Auch derjenige, der ein Halbes Viertel oder zwei Pinten Fahr geerbt oder erworben hatte, sollte nicht eher zum Fahr angenommen werden, bis er die Gebühr bezahlt hatte. Seit dem 10. April 1733 durften aus eigenem Hause nicht mehr zwei Fährer angenommen werden, auch wenn sie beide ein Gerechtsam besaßen. Auch der Junggeselle war seitdem vom Fahramt ausgeschlossen, es sei denn, dass er einen eigenen Hausstand unterhielt und Gemeindedienste leistete. Bei Erbteilungen war die Zersplitterung eines Fahrs in kleinere Teile als eine Pinte von Amts wegen untersagt, während die vorangestellte Liste von 1768 noch Teile von drei Ruten und noch weniger aufweist. Es scheint auch, als hätten sich die Fährleute schon damals der Gefahr einer Abwanderung eines Gerechtsams an nicht ortsansässige Fremde zu erwehren gehabt. Darauf scheint die Bestimmung hinzudeuten, dass jeder, der sein Fahr verkaufen wolle, das Fahramt davon in Kenntnis zu setzen habe. Dann hatte ein Fahrbeerbter das Vorzugsrecht. Fand sich aber unter ihnen niemand, der es beanspruchte, so sollte das Amt es aus seinen allmählich angesammelten Mitteln, die Pinte zu vierzig Taler verkaufen und so lange behalten, bis ein Beerbter seiner bedürfe oder Lust habe, es für diese Taxe zu erwerben. Ausschluss aus dem Fahr hatte der zu gewärtigen, der, aller Mahnungen und Strafen ungeachtet, unverbesserlich den Satzungen des Amtes zuwider handelte.

Die Verfassung des Fahramtes war derjenige der Zünfte nicht unähnlich; noch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts hat man an ihrem Ausbau gearbeitet, und erst aus den Verhandlungen darüber ist es möglich, ein klares Bild ihrer Einrichtungen zu gewinnen. An der Spitze des Fahramtes steht der Fahrschultheiß. Die sämtlichen Fährleute, die ihn zu wählen haben, nehmen Bedacht darauf, dass ihr Auge einen Mann ausfindig macht, der bei allen Dorfnachbarn in Ansehen steht. Am liebsten wählen sie einen Schöffen des Gerichts oder einen Geschworenen des Kirchspielsgedings. Er hat die Veränderungen in den Besitzverhältnissen des Fahrs gewissenhaft zu notieren und jedes halbe Jahr dem rechtmäßigen Besitzer gegen ein Schlichtungsgeld ab- oder zuzuschreiben, was vererbt oder verkauft war. In seinem Hause be-

wahrte er das Fahrbuch und hütete es wie einen Schatz. Die alten Fahrweistümer standen darin, alle Beerbten waren mit ihren Namen und Anteilen darin verzeichnet, und alle Verhandlungen des Amtes wurden getreulich darin eingetragen. Das älteste noch vorhandene, das seltsamerweise in den Besitz der Stadt Godesberg gelangt ist und im dortigen Rathaus ruht, ist am 10. April 1733 angelegt. Es ist ein Schmalfolioband von 43 Blättern, der zunächst dadurch Klarheit in die Besitzverhältnisse zu bringen suchte, dass er alle Anteile aufnahm, wie sie der Fahrschultheiß Johann Hermann Hoitz, des Dingstuhls ältester Schöffe, in gemeinsamer Arbeit mit dem Notar Johann Michael Frembgen und dem Vorsteher Tilmann Käuffer aus dem alten Kirchenbuche von 1655, aus Weistümern und den Kaufbriefen, die die Fährleute brachten, wieder festgestellt hatte. Schon 1740 wurde das Buch erneuert, und auch ein drittes, das über Verhandlungen aus der Zeit des 19. Jahrhunderts berichtet, ist mit ihm im Archiv der Godesberger Stadtverwaltung aufbewahrt.“

Wie die Stadt Bad Godesberg in den Besitz der drei Bücher gelangte, ist im dritten Buch nachzulesen.

Die Gemeinde Godesberg begann um die Jahrhundertwende die Fährrechte der einzelnen Niederdollendorfer Fährbeerbten aufzukaufen, um einen modernen, zukunftsorientierten Fährverkehr aufzubauen, da die hierfür notwendige Finanzkraft durch die Fährberechtigten nicht mehr aufgebracht werden konnte.

Am 19. März 1913 kam es zu einer Versammlung der Fährberechtigten. Das Protokoll berichtet:

Anwesend:

Schröter, Bürgermeister, Vorsitzender Dengler, Bürgermeister aus Godesberg, als Geschäftsführer der elektrischen Fähre Godesberg-Niederdollendorf G. m. b. H., welche 15 Fährgerechtsame besitzt, Käufer Wilhelm von Niederdollendorf als Inhaber von 3 Fährgerechtsamen, Hoitz Josef von Niederdollendorf Inhaber von 1 Fährgerechtsame, Falkenstein Johann von Niederdollendorf Inhaber 1 Fährgerechtsame, Jung Heinrich aus Niederdollendorf gemeinsam Inhaber 1 Fährgerechtsame. - Jeder behauptet, alleiniger Inhaber zu sein -. Zusammen 21 Fährgerechtsame vertreten.

Verhandelt, Niederdollendorf, den 19. März 1913.

Zur Wahl eines Fährschultheissen der Fährberechtigten an der Rheinfähre von Niederdollendorf nach Godesberg hatte der Bürgermeister von Oberkassel die Fährberechtigten, soweit sie aus dem Fährbuche - angefangen am 1. Januar 1834 - ersichtlich sind, durch Schreiben vom 13. ds. Mts., Nr. 1233, auf heute Nachmittag 5 Uhr in das Restaurant Coerrens in Niederdollendorf eingeladen. Die Einladungen sind, wie in dem hierzu gezeichneten Verzeichnis angegeben ist, zugestellt worden. Die hierneben angeführten Personen sind erschienen. Gegen die Richtigkeit der Ladung werden Einwendungen nicht erhoben.

Hoitz Josef, dessen Recht aus dem Fährbuche nicht ersichtlich ist, legitimierte sich als Besitzer 1 Fährgerechtsame und wurde zugelassen. Die Wahl des Fahrschultheiß erfolgt mangels eines aus den Fahrbüchern zu ersehenden Herkommens bis auf weiteres. Die Wahl sollte durch Stimmzettel erfolgen und jede Fahrgerechtsame soll zwei Stimmen haben. Als Stimmwähler wurden durch Zuruf bestimmt:

Hoitz Josef,  
Käufer Wilhelm.

Es erhielten Stimmen:

Dengler Bürgermeister in Godesberg, drei Stimmen

Käufer Wilhelm zwei Stimmen.

Ein Stimmzettel, welcher auf einer Seite den Namen Falkens und auf der anderen Seite den Namen Rauschen enthält, wird für ungültig erklärt. Durch Nachfrage wurde festgestellt, dass für Dengler gestimmt haben:

Dengler mit	30 Stimmen
Käufer Wilhelm mit	6 Stimmen
Werner mit	<u>1 Stimme</u>
zusammen	37 Stimmen

für Wilhelm Käufer haben gestimmt:

Hoitz Josef mit	2 Stimmen
Jung Heinrich mit	<u>1 Stimme</u>
zusammen	40 Stimmen.

Die Zahl der abgegebenen gültigen Stimmen ist 40, die absolute Mehrheit 21.

es haben Stimmen erhalten:

Dengler	37
Käufer Wilhelm	3

Da Bürgermeister Dengler mehr als die absolute Mehrheit erhalten hat, so ist er zum Fährschultheiß gewählt, was der Versammlung bekannt gemacht wurde.

Bürgermeister Dengler erklärte, dass er die Wahl annehme. Dem Fährschultheiß wurden die drei Fährbücher eines beginnend

1733,
“ “ 1740
“ “ 1834

übergeben.

Nach dem Tode von Bürgermeister Dengler wählte am 14. Januar 1928 die Versammlung der Fährberechtigten Herrn Direktor Reich zum Fährschultheiß. Er übernahm nach altem Recht und Gesetz die Bücher.

Nach dem Kriege übernahm die Gesellschaft, sowie die Stadt Godesberg, die restlichen Gerechtigkeiten, so dass nach dem Tode von Herrn Reich eine Fährschultheißwahl überflüssig wurde.

Die Bücher sind wegen ihres Alters und ihrem Wert heute im Archiv der Stadt Bonn.

Diese Niederschriften von 1913 und 1928 machen deutlich, dass der Besitz der Bücher rechters ist. Heute befinden sich alle Fährrrechte im Besitze der ASF sowie der Gesellschafterin Stadt Bonn, als Rechtsnachfolgerin von Bad Godesberg.

Folgen wir aber weiter den Ausführungen von Dr. F. Schmitz, die aber, wie nachgewiesen ist, nicht in allen Punkten zutreffend sind.

„Von ihren Eintragungen, gemeint sind die Fährbücher, erhalten die wichtigeren durch die Unterfertigungen des Notars und des Richters die Beweiskraft einer Urkunde. Für seine Mühewaltung hatte der Fahrschultheiß mit seiner Familie freie Oberfahrt, und auch bei der Fahrt

nach Bonn führen seine Angehörigen frei, sofern nicht ein besonderer Nachen beansprucht wurde. Zudem erhielt er eine jährliche Aufwandsentschädigung von zwei Talern. Er war es, der alle Vergehen der Fährleute und der Fahrgäste gegen die Amtssatzungen strafte, und die Bußen der letzteren fielen ihm ganz zu.

Zwei Amtsmeister oder Vorsteher führen den Haushalt des Amtes und legen jährlich am St. Nikolaustage (6. Dezember) die Rechnung. Einer von ihnen hat die Amtskiste in seinem Hause, beide aber haben einen Schlüssel dazu, und keiner darf ohne Vorwissen des anderen sich an der Kiste zu schaffen machen. Sie enthält das Vermögen des Amtes. Von der Gesamteinnahme an den Tagen gemeinsamer Fahrt nach Bonn wird stets ein bestimmter Bruchteil in diese Kiste abgeführt, und auch die Strafen der Fährleute für satzungswidriges Verhalten fließen abzüglich der Brüche für das Gericht des Landesherrn in die Lade des Amtes. Aus ihr werden alle Auslagen bestritten: die Stolgebühren der kirchlichen Patronatsfeier, die Kosten etwaiger Prozesse, die Gebühren an Notar und Richter für die Handhabung des gesetzlichen Schutzes ihrer Satzungen. Um diesen wirksamer zu machen, und ihren Streitigkeiten einen allzeit hilfsbereiten und unparteiischen Richter zu haben, wählten die Fährleute 1768 den Richter des Amtes Löwenburg zum ständigen Amtsbannherren und zahlten ihm seitdem eine feststehende Gebühr.

Den Fährleuten war ein friedliches Gemeinschaftsleben zur Pflicht gemacht; auch Strafen des Schultheißen hatte der Betroffene sich friedlich zu unterwerfen. Wer von ihnen krank wurde, durfte sich durch einen anderen vertreten lassen; wer aber ein Jahr und sechs Wochen ohne Nachen war, sollte vor seiner ersten Fahrt die Amtsgenossen zu dem üblichen Fähreressen laden wie bei der ersten Aufnahme. Niemand durfte ohne Erlaubnis Nachen oder Kahngerät des anderen gebrauchen. Das Verhalten gegen Fahrgäste und Fremde, sogar gegen deren Hund war durch die Satzungen geregelt, die wie 1647 besonders die fleißige Wartung der Fähre bei jeder Gelegenheit betonten.

Nach Ausweis der alten Kirchenbücher zahlte jeder Fährmann jährlich zwei Albus an den Kirchmeister und fünf Albus drei Heller an den Pfarrer (eine Art Kirchensteuer). Damit war das alte Penningsgeld, das der Pfarrer ehemals als prozentualen Anteil an den Einkommen der Fährleute gehabt hatte, auf einen festen Satz gebracht, der noch bis ins neunzehnte Jahrhundert hinein aus der Amtslade bezahlt wurde. Auf das Löwenburgische Lehn, auf diese Abgabe und die Leistung der Gemeindedienste gründete sich das ausschließliche Aberfahrtsrecht der Fährleute. Kein Ortsfremder durfte von Niederdollendorf aus Leute oder Waren übersetzen. Schultheiß des Dingstuhls, Schöffen und Bürgermeister des Kirchspiels aber waren bei ihren Eiden verpflichtet, auf die Beobachtung der Fährordnung zu achten.

Das Fahr, d. h. das Recht der Überfahrt erstreckte sich gleichmäßig auf beide Rheinufer. Selbst wenn die alten Weistümer nicht bestimmt hätten, dass diese Berechtigung auf der rechten von der Mark Königswinter bis an die Dürrenbach, und auf der linken vom Rüngsdorfer Plan bis an die Plittersdorfer Au reiche, so würde allein die Verpflichtung zur Überfahrt seit den Tagen der Löwenburgischen Herrschaft, zum wenigsten aber seit der Mitte des vierzehnten Jahrhunderts, das Recht der Landung auf der linken Seite beweisen. Einer Verpflichtung zur Überfahrt auf dieser entspricht ohne weiteres das Recht der Landung auf jener Seite, und staatsrechtliche Abmachungen zwischen Löwenburg bzw. Berg und Kurköln sind dabei selbstverständliche Voraussetzung. Für die Verhandlungen mit Kurköln kamen die Orte Rüngsdorf und Plittersdorf in Betracht; Godesberg war kein Rheinort in demselben Sinne wie diese. Auf dem Gebiete jener beiden Ortschaften aber durften die Niederdollendorfer Fährleute nicht nur landen, sondern auch auf der linken Rheinseite bestand für sie das Recht, ja sogar die Pflicht, Leute und Waren überzusetzen. Noch am 15. August 1826 wurde unter Besiegelung durch das preußische Gericht die Landung auf der linken Rheinseite und die Überfahrt von dort aus so geregelt, dass die einzelnen Nachen übereinander landen und derjenige, der von zweien zuun-



terst liegt, „dort einschiffen dürfe ohne Widerrede“. Sind aber drei oder mehr Kähne zur Verfügung, so darf der Fahrgast sich übersetzen lassen, von wem er will. Verpflichtet zur Überfahrt aber ist der zuunterst haltende, sobald zwei Personen der Fahrt harren. Auch einer muss gleich fahren, wenn er zwei Stüber bietet. Im Weigerungsfalle ist sein zunächst haltender Nachbar zur Anzeige verpflichtet, und jener wird mit fünfzehn Stüber bestraft. Anreden aber darf der Fährmann den Fremden unter keinen Umständen. Einschiffen durfte bei Tage drüben niemand unterhalb der Mauer, hüben keiner unter der Mönchsgasse und über der erste Wiche am Werth. So stehen Recht und Pflicht der Überfahrt auf beiden Rheinufern in gleicher Weise auf Seiten der Fährlaute zu Niederdollendorf als deren ausschließliches Eigentum, geheiligt durch das hohe Alter eines mindestens fünfhundert jährigen ununterbrochenen Besitzes.

Seit 1647 war es Bestimmung, dass der Fähre täglich zwei Fahrer warten sollten, von denen der eine einen großen Nachen habe zum Übersetzen von Vieh und Fuhrwerk, der andere einen kleinen zur Überfahrt der Personen. Der eine sollte die Überfahrt, der andere die Fahrten zu Berg und Tal besorgen. Zu ungelegener Zeit, oder bei ungünstigem Wetter durften sie diejenigen zur Hilfe heranziehen, die am anderen Tage die Reihe traf.

Bei Kirmessen und Jahrmärkten fuhren alle gemeinsam unter einem selbstgewählten Führer, der auch das Fährgeld erhob und unter die Fahrgenossen verteilte. Bei dieser Teilung rechnete man einen „blinden“ Fahrer hinzu, dessen Anteil in die Amtskiste gelegt wurde. Solche Tage gemeinsamer Fahrt waren vor allem die alten Bonner Jahrmärkte: Peterstag (22. Februar), Maimarkt (3.-4. Mai), Pfingstmontag, Johannismarkt (24. und 25. Juni), Peter und Paul (29. Juni), Portuncula (2. August), Mariä Himmelfahrt und Oktav (15. August), Mariä Geburt (8. und 9. September), Katharinentag (25. November).

Bei der Rückfahrt wurde getreidelt, also die Boote von Land aus gezogen. Hier wird auch deutlich, dass die spätere Treidelstation am Plittersdorfer Ufer ihren Ursprung - wie schon angemerkt - durch die Fährstation erhielt.

Auf die alte Längsschiffahrtstradition beruft sich auch noch der heutige Gesellschaftsvertrag. Hier wird deutlich, dass die Fährlaute auch das Recht hatten, einen regelmäßigen Schiffsverkehr bei Bonn und Köln durchzuführen und dies auch taten.

Dr. Schmitz berichtet:

„Noch vor fünfzig Jahren waren sie alle in Übung. Die Fahrpreise haben während dieser Zeit bis zum Ende der Fremdherrschaft nicht allzu oft gewechselt. Dass freilich der Anspruch der Kirchspielsgenossen auf freie Überfahrt gegen jährliche Zahlung eines Brotes aus jedem Hause sich nicht lange halten konnte, ist leicht verständlich.“ Bei fleißigen Gebrauche dieses Vorteils seitens der Kirchspielsleute mochten die Fährer leicht zu kurz kommen, und in den Kirchspielen wird die Gleichstellung derer, die kaum das Bedürfnis hatten überzufahren, mit denjenigen, denen ihre wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse das Fahren fast zur täglichen und wöchentlichen Gewohnheit werden ließ, bald unangenehm empfunden worden sein. Wann freilich die Brotabgabe der Zahlung eines Fährgeldes gewichen ist, kann nicht mehr festgestellt werden. Doch ermöglichen die erhaltenen Akten die Aufstellung zweier Tafeln für die Jahre 1647 und 1733, die über die Entwicklung der Fahrgeldtarife genügend Aufschluss geben.

Das Fährgeld beträgt im Jahre 1647	Guld.	Albus	Heller
a) bei Überfahrt:			
für 1 Person	-	-	8
für 1 Schwein	-	-	6
für 1 Schaf	-	-	4

für 1 Kuh oder Rind	-	2	-
für 1 Malter Frucht	-	-	16
b) bei Berg- oder Talfahrt:			
für bis zu 9 Personen - nach Bonn zus.	-	12	-
für über 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	-

Fährleute, die den Tarif überschritten oder unterboten, wurden im ersten und zweiten Falle mit einem Goldgulden bestraft, im dritten Falle mit zwei Goldgulden und in jedem weiteren mit dem doppelten Betrage, wenn nicht auf Ausschluss aus dem Fahramte erkannt wurde.

Das Fährgeld beträgt im Jahre 1733	Guld.	Albus	Heller
a) bei Überfahrt:			
für 1 Person	-	-	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
b) bei Fahrt nach Bonn bei mäßigem Wasserstande:			
Bis zu 10 Personen zusammen	-	12	-
für über 10 Personen, je	-	1	9

Dass die Mark Dollendorf in ihrer Umgebung auf einigen Gebieten des Handels und Wandels schon im Mittelalter an führender Stelle stand, ist bereits angedeutet worden. Die Stromberger sowohl wie die Heisterbacher Kirmes waren nicht nur vielbewegte Wallfahrtstage, sie waren auch als Zahl- und Lieferungstermine bei Herren und Untertanen der Umgebung in Brauch.“

Der Niedergang der Klöster und die damit verbundenen Wechsel in den Besitzverhältnissen der umfangreichen Ländereien und der veränderten wirtschaftlichen Beziehungen machten auch der Fähre schwer zu schaffen. Hinzu kamen die Veränderungen, die die Entwicklung der Orte Godesberg, Plittersdorf, Rüngsdorf, um nur einige zu nennen, mit sich brachten.

Die Bedeutung des „Schiffsbahnhof Plittersdorf“, wo u. a. auch die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft ihren Haltepunkt hatte, verlor immer mehr an Bedeutung. Auch das Treideln, das Ziehen der Lastkähne durch Pferde, gehörte immer mehr der Vergangenheit an.

Dr. F. Schmitz berichtet:

„Für die Fährleute zog wieder eine schwere Zeit herauf. Noch unter den Fahrschultheißen Hieronymus Broel und Jakob Käufer, die 1816 den Fährverkehr leiteten, hatte sich an den alten Gepflogenheiten und Satzungen nichts geändert. Aber schon 1821 wurde das Überfahren in den Wintermonaten für die preußischen Ströme allgemein geregelt. Noch fanden die regelmäßigen Fahrten nach Bonn an den Zusammenfahrtstagen statt.

Im Jahre 1828 gibt die Regierung auch einen neuen Fährgeldtarif heraus und befreit alle Angehörigen des aktiven Heeres, Diensttuende Beamte und Post von der Bezahlung der Überfahrt. Dass dieses um alte verbriefte Rechte unbekümmerte Verfahren nicht immer ganz reibungslos verlief, deutet ein Bericht des Bürgermeisters von Weise vom 18. Dezember 1831 an. Darin heißt es: „Das Fährgerechtsam dehnt sich auf beide Rheinufer aus und ist laut Auszug aus dem Stammbuch seit unvordenklichen Zeiten höheren Orts bestätigt worden. Solange ich fungiere, nämlich seit 1813, sind von den Franzosen, von den Alliierten und von den nachfolgenden Regierungen Aufklärungen über diesen Gegenstand begehrt, die Beerbten und Berechtigten in ihren seit hunderten Jahren bestehende Gerechtsamen nicht gestört, sondern konfirmiert worden.“ Aber das Eintreten des Bürgermeisters für die Rechte der Fährleute hat es nicht verhindern können, dass 1847 zu Plittersdorf eine fiskalische Staatsfähre errichtet wurde, und es ist bezeichnend für die geringe Tatkraft der Fährleute, dass dieses Staatsfährenrecht 1887 an den Niederdollendorfer Fährmann Karl Käufer verpachtet worden ist und die Fährleute Jakob Käufer, Heinrich Käufer, Hermann Käufer, Andreas Käufer, Heinrich Schiffer und Josef Hoitz ihren Dienst versahen. Wenige Jahre später setzten die Bemühungen um eine Verbindung der beiden Ufer mit Motorbooten ein mit dem Erfolg, dass 1895 von den Fährleuten Käufer und Hoitz die beiden ersten Petroleummotorboote eingestellt wurden.

Die aufstrebende Gemeinde Godesberg, der die umliegenden Dörfer zugerechnet wurden, entwickelte sich zu einem beliebten Bade- und Fremdenverkehrsort in dessen Gefolge sich viele wohlhabende Familien in Bad Godesberg niederließen.

In den Bemühungen, zum einen die eingemeindeten Orte in die Entwicklung mit einzubeziehen und zum anderen die Attraktivität der Stadt als Fremdenverkehrsort zu steigern, baute man u. a. das Rheinufer aus und schuf mit dem Bau der Bastei sowie des Panoramaplatzes um einen neuen Wasserbahnhof am Vom-Sand-Ufer unter Aufgabe von Plittersdorf. Auf der Schnittfläche zwischen den jetzt zu Godesberg gehörenden Orten Rüngsdorf und Plittersdorf entstand ein neuer Mittelpunkt mit der Rheinallee als Verbindungsachse zum Zentrum. Zu diesem neuen Wasserbahnhof verlagerte man auch die Fährbootanlegestellen mit dem Ziel, die neue Großfähre ebenfalls dorthin zu bringen.

Prof. Dr. Herbert Strack berichtet in den Godesberger Heimatblättern Nr. 20, über die bauliche Entwicklung Godesbergs von 1870, hier besonders über die Rheinufergestaltung und ihrer Schwierigkeiten. Für die neue Fähre, es war erst eine Dampffähre geplant, der später gebaute Elektroantrieb hatte wohl etwas mit dem neu geschaffenen, 1907 in Betrieb genommenen Elektrizitätswerk zu tun, sollte eine separate Zufahrt (10 m breit) zwischen Rheinallee und Denglerstraße gebaut werden, da die Rheinallee für den Verkehr zu klein sei!!! Die steigenden Ansprüche der Bürgerschaft an eine Fähre und die beginnende Motorisierung zwang die Verantwortlichen jener Zeit, die Frage einer großen Fähre als zuverlässiges Verbindungsglied zwischen den wachsenden Orten beiderseits des Stromes einer Lösung zuzuführen. Hierbei zeichnete sich besonders der Bürgermeister der Gemeinde Godesberg durch energisches und weitsichtiges Handeln aus.

Unter seiner Führung kam es am 21. März 1908 zur Gründung einer GmbH unter den Namen „Elektrische Fähre Godesberg-Niederdollendorf“.

Sowohl der Name: „Elektrische Fähre“, als auch die Namen der Gesellschafter zeigten den Aufbruch in eine neue Zukunft an. Der Chronist berichtet:

„Bis zum Anfang des Jahres 1901 war das Staatsfährenrecht an einen Privatunternehmer, der gleichzeitig Fährberechtigter des rechten Ufers war, verpachtet. Es gelang im Laufe der Zeit der Gemeinde Godesberg mit dem Fiskus, von der Zeit ab in ein Pachtverhältnis zu treten, wodurch das öffentliche Fährgeschäft von beiden Ufern des Rheins, so wie es das Gemeinwohl erheischt, ausgeübt werden konnte; allerdings war nur Gelegenheit gegeben, mittels zwei Benzin-Motorbooten den Personenverkehr durchzuführen. Durch die lebhaftere Bautätigkeit in diesen Jahren, ferner durch den Ausbau des Rheinwerftes auf der linken Seite sowie durch Schaffung neuer Zufahrtsstraßen zum Rhein wuchsen die Verkehrsansprüche an die Fähre derart, dass es unbedingt notwendig war, eine andere Verkehrsmöglichkeit - als wie mit den Motorbooten - zu schaffen, um allen Ansprüchen des aufstrebenden Ortes Godesberg gerecht zu werden.

Auf Anregung des seinerzeitigen Bürgermeisters Dengler, unterstützt aus allen Kreisen der Bevölkerung, wurde beschlossen, ein Fährschiff in der schon erwähnten Ausdehnung zu schaffen, dass nicht nur den Personen, sondern vor allem auch den Fuhrwerks- und Autoverkehr bewältigen konnte.

Man hielt es damals schon für zweckmäßig, zur Ausführung einer größeren Fähranlage eine Gesellschaft m. b. H. zu bilden.

Nach eingeforderten Projekten wurde durch eine Kommission, welche aus Vertretern der Gemeinde Godesberg, Ober- und Niederdollendorf zusammengesetzt war, bestimmt, für das neue Fährschiff die Elektrizität als Antriebskraft zu wählen. Bei allen diesen Projekten war als Betriebskraft Dampf, Benzin, Sauggas und Elektrizität vorgesehen, und es ging letztere, infolge vieler Vorteile als Sieger hervor.

Für die Gesamtanlage waren gemäß Kostenüberschlag rd. 200.000,-- Mk vorgesehen und zwar für die einzelnen Teilanlagen wie folgt:

a) Uferausbau in Godesberg und Niederdollendorf	38.000,-- MK
b) Fährschiff nebst elektr. Einrichtungen	110.000,-- Mk
c) beiderseitige Brückenanlage	50.000,-- Mk
d) Bauleitung pp.	<u>2.000,-- Mk</u>
	200.000,-- Mk

Der Gesamtbaubau hat jedoch an Kosten 221.391,-- Mk erfordert. Durch die neu gebildete G. m. b. H. stand ein Stammkapital von 228.000,-- Mk zur Verfügung. Das Stammkapital zergliedert sich in folgende wichtige Gruppen:

1. Zivilgemeinde Godesberg	93.000,00 MK
2. Zivilgemeinde Niederdollendorf	25.000,00 MK
3. Zivilgemeinde Oberdollendorf	3.000,00 MK und
4. 50 Privatgesellschafter zus.	<u>107.0,00MK</u>
	228.000,00MK

Es sei an dieser Stelle gleich erwähnt, dass gemäß Gesellschafter-Beschluss vom 24.10.1925 der Vermögenswert auf Goldmark umgestellt und infolge durch die Inflation zerstörten Geldwerte nachträglich auf 50 % aufge bessert wurde. Der mit dem Bau des elektrischen Fährschiffes beauftragten Firma Berninghaus, Duisburg, gelang es, die Arbeit in kurzer Zeit so zu beschleunigen, dass am 30. Juni 1908 das Fährboot glücklich vom Stapel laufen konnte. Dieser

Stapellauf fand in Gegenwart von Vertretern der Gemeinden Godesberg und Niederdollendorf statt.

Am 5. Juli 1908 ist die Fähre an ihren Bestimmungsort überführt und mit den Vorarbeiten bzw. Probefahrten umgehend begonnen worden.

Am 8. Juli 1908, nachmittags 5 Uhr, fand die Eröffnungsfahrt unter Beteiligung einer großen Anzahl geladener Gäste statt und es nahm mit Begeisterung und Jubel die gesamte Bevölkerung an der Einweihungsfeier teil.“

Die Deutsche Reichszeitung berichtet am Donnerstag 2. Juli 1908.

„Godesberg, 1. Juli. Auf der Schiffs werft des Herrn Berninghaus in Duisburg lief gestern Vormittag 11 1/2 Uhr das Fährschiff, das den Verkehr zwischen Godesberg und Niederdollendorf vermitteln soll, glücklich vom Stapel. Das Eigenartige des Schiffes, wodurch es zum ersten seiner Gestaltung am Rhein, wahrscheinlich sogar in ganz Deutschland gemacht wird, ist, dass es durch Elektrizität betrieben wird. Es ist laut „Rhein- und Ruhrzeitung“ als Doppelschraubenschiff nach den Plänen der Firma Berninghaus erbaut und mit allen neuesten Errungenschaften der Schiffbau- und der Elektrotechnik ausgestattet. Es ist so ausgeführt, dass es auch die größten Fuhrwerke aufnehmen kann. Die Hauptabmessungen des Schiffskörpers sind:

Länge zwischen den Loten 30 Meter  
Breite im Hauptspant 8 Meter  
Höhe bis eisernes Deck 1,9 Meter  
Länge der Plattform 15 Meter  
Breite der Plattform 9,5 Meter  
Höhe bis Oberkante hölzerne Plattform 2,3 Meter.

Die amtlich festgesetzte Tragfähigkeit beträgt 645 Personen. Im vorderen Teil des Fahrzeuges befindet sich der Kollisionsraum, dahinter das geräumige Mannschaftslogis und hieran anschließend der Akkumulatorenraum. Hinter dem Akkumulatorenraum liegt der Raum für die Propeller-Motoren, in dem ferner die Hauptschalttafel und eine elektrisch angetriebene Pumpe Aufstellung gefunden haben. Im hinteren Teil des Schiffes ist das Deck um eine Trittstufe erhöht und ringsum mit Eichenholz, Reiling mit gefälligem Flechtwerk und bequemen Lattenbänken versehen, die durch ein Sonnenzelt beschattet werden. Auf diesem erhöhten Deck befindet sich das aus Stahlblech hergestellte Deckhaus, das als Aufenthaltsraum für die Passagiere bestimmt ist. Die innere Einrichtung ist aus Eichenholz gefertigt und im Wiener Stil gehalten. Die Decke ist weiß lackiert und mit feinen Goldstäbchen abgesetzt. Der Boden ist mit Parkett-Linoleum belegt. Die Heizung der Kajüte erfolgt durch einen Kaminofen in feiner Ausführung. Für die Steuerapparate für Motoren und Schiff ist auf dem Deck bzw. der Passagierkajüte ein Steuerhaus aus Teakholz aufgestellt. Zur Überleitung des Personen- und Fuhrwerksverkehrs von den Landepontons auf das Fährschiff ist auf jeder Seite des Schiffes eine bewegliche, acht Meter breite und 0,90 Meter lange, aus Eisen konstruierte Landeklappe angebracht. Im aufgeklappten Zustande bilden diese Klappen die Fortsetzung der vorderen und hinteren Reiling. Jede der beiden Klappen wird durch einen dreipferdigen Elektromotor, die im Akkumulatorenraum aufgestellt sind, angetrieben. Die gesamte elektrische Einrichtung ist von der Firma Felten u. Guillaume-Lahmeyerwerke, A. G. in Frankfurt a. M. ausgeführt. Die Stromlieferung für die Motoren erfolgt durch eine Akkumulatorenbatterie, bestehend aus 160 Elementen in Hartgummigefäßen und zwar 10 Elemente in einem gemeinsamen Holztrog, Fabrikat der Akkumulatorenfabrik A.-G. Berlin in Hagen. Die Entladespannung der Batterie ist im Mittel 200 Volt. Für die Beleuchtung des Schiffes sind 28 elektrische Lampen vorgesehen, die in den einzelnen Räumen zweckmäßig verteilt sind. Zum Stapellauf des Schiffes waren die Herren Bürgermeister Dengler (Godesberg), Schröter (Oberkassel/Siegkreis), Baurat Lyuken (Düsseldorf) sowie Vertreter der Gemeinden Godesberg und Niederdollendorf und Vertreter der Firmen, die

den Dampfer erbaut haben, erschienen. Die Taufrede hielt Herr Bürgermeister Dengler. Er ging von Ernst Moritz Arndts Lied aus: „Der Rhein sei Deutschlands Strom, nicht Deutschlands Grenze“. Dieses Wort habe das deutsche Volk wahr zu machen verstanden. Der Rhein sei der schönste Deutschlands geworden, besonders seit jenen Tagen, seit er nur friedlichen Zwecken diene. Aber der Rhein könne auch als Hemmnis wirken, zwischen dem westlichen kleineren Teil des Vaterlandes und dem Stammlande. Seit Jahrhunderten haben Schilfe, die mit Menschenhand betrieben wurden, dem Verkehr zwischen einem Ufer und dem anderen vermittelt. Dann sei die Zeit gekommen, in dem sie Motorbooten weichen mussten, da die menschliche Kraft nicht mehr genügte. Allein auch die Benzinmotorboote konnten auf die Dauer nicht mehr als ausreichend erachtet werden, weil sie nicht sicher genug waren und nur Personen befördern konnten. Nun sei das neue Fährboot geschaffen worden, das eine stehende Brücke voll ersetzen solle. Dieses Boot, das durch elektrische Kraft getrieben werde, soll Menschen und Fuhrwerke, Automobile und Lasten von einem Ufer zum anderen tragen“.

Dieses Fährschiff tat dann treu seinen Dienst bis 1945. Zwar musste es sich mit der Zeit eine Reihe von Umbauten und Änderungen gefallen lassen, um wirtschaftlich und zuverlässig zu bleiben. Auch der elektrische Antrieb war auf Dauer nicht geeignet, eine schnellere Überfahrt und somit eine größere Überfahrendichte zu erzielen. Diese wurde notwendig, um den steigenden Ansprüchen eines moderneren und dichter werdenden Verkehrs gerecht zu werden.

1933, das fünfundzwanzigjährige Bestehen der G. m. b. H., wäre ein Grund zum Feiern gewesen. Aber die Geschäftsführung schrieb zu diesem Anlass:

„All diese Jahre hat nun das Fährschiff regelmäßig Tag für Tag seinen Dienst ausgeführt und somit seinen Bestimmungszweck, die Brücke zwischen den beiden Ufern zu schlagen und anhaltenden Verkehr zu bewältigen, treu erfüllt. Außer bei Hochwasser bzw. starkem Eisgang im Winter hatte das Fährunternehmen keine Unterbrechungen zu verzeichnen und ist dadurch in betriebstechnischer Art erwiesen, dass die seinerzeitige Wahl des elektrischen Antriebs berechtigt war (Akkumulatoren-Batterie-Betrieb). Durch Verschleiß sowie einer gewaltsamen Außerbetriebsetzung im Jahre 1923 durch die Besatzungsbehörde, wurde die Batterie-Anlage 5mal erneuert. Die letzte Betriebserneuerung im Jahre 1929 hatte eine Batterie-Erweiterung von ca. 50 % zur Folge, da die bisherigen Typen dem starken Verkehr nicht mehr genügten. Weiterhin war es dem Fährunternehmen möglich, innerhalb der 25 Jahre folgende Motorboot-Neuanschaffungen durchzuführen:

Im Jahre 1910 ist Boot „Nympe“, ca. 80 Personen fassend, mit einer Leistung von 22 PS erbaut worden.

Im Jahre 1927 wurde das Fährboot „Siegfried“ erstellt mit einer Motorleistung von 40 PS und ca. 110 Pers.

Bereits im Jahre 1929 folgte das dritte Verkehrsmotorboot „Bad Godesberg“ nach, mit einer Leistung von 100 PS und einer Personenzahl bis 120.

Die vorhandenen kleinen Boote wie „Neptun“ und „Poseidon“ wurden bei Neuanschaffungen günstig abgestoßen.

Wie nun aus den jährlich zusammengestellten Geschäftsberichten hervorgeht und es sich erübrigt im einzelnen näher darauf einzugehen, so sei an dieser Stelle doch gesagt, dass es dem Unternehmen in finanzieller Hinsicht möglich war, mit normalen Ergebnissen abzuschließen. Das ganze Fährunternehmen wird außer dem Fährverwalter, von einem Fährmeister, 2 Kapitänen und 3 Motorbootsführern ausgeführt. Dem Fährmeister Berg wie Kapitän Riegel war es vergönnt, das elektrische Fährschiff in all der Zeit zu steuern und sei ihnen, wie auch der übr-

gen Belegschaft, seitens der Geschäftsführung für ihre treuen Dienste Dank gesagt. Derselbe Dank gebührt auch allen unseren lieben Gesellschaftern, welche seit dem Gründungsjahr dem Unternehmen die Treue gehalten haben. Rückblickend auf die vergangene Zeit kann man zusammenfassend behaupten, dass die Erbauung und Betrieb des Fährschiffes den gestellten Zweck voll und ganz erfüllt hat. Selbstverständlich haben sich auch die schweren Zeiten in finanzieller Hinsicht auf das Unternehmen sehr unliebsam ausgewirkt und wir hoffen alle, dass diese Wirtschaftskrise bald überwunden ist und wieder normale Verhältnisse Platz greifen. In diesem Sinne wünschen wir dem Fährschiff eine weitere glückliche Fahrt und dem Unternehmen eine lauwuchsfähige, lohnende Zukunft.“

Das war 1933 und keiner ahnte, was noch kommen würde und keiner glaubte, dass 1945 ein Totalverlust zu beklagen sein würde.

Der damalige Fährschultheiß Reich schrieb in das dritte Fährbuch, welches 1834 begonnen wurde:

8.III.1945 Der Einmarsch der alliierten Truppen erfolgte am 8. März 1945 und die Versenkung aller Fähreinrichtungen der Elektrischen Fähr GmbH erfolgte durch die Deutsche Wehrmacht. Der 2te Weltkrieg war verloren. Der Übersetzverkehr wurde unterbrochen.

Das Leben ging weiter und der Wiederaufbau begann. Heinrich Seufert berichtet in seinem Buch über die „Junge Stadt am alten Strom“:

„Auch der Verkehr über den Rhein machte neue Einrichtungen nötig. Die amerikanische Brücke hatte ein Wiederaufleben des Schiffsverkehrs gehemmt, war zudem durch den Eisgang gefährdet gewesen. Deshalb hatten die englischen Truppen noch vor dem Winter 1945 die Brücke durch eine erhöhte, einbahnige Bailey-Brücke ersetzt. Auch diese wurde abgebrochen, als hier und in Beuel der Fährverkehr wieder in Gang kam. Da in Godesberg der Fährbetrieb mit Motorbooten nicht genügte, wurde eine neue Schnellfähre mit dem neuartigen Voith-Schneider-Propellerantrieb beschafft, die den Fahrzeugen die Möglichkeit bietet, ohne umzusetzen, am anderen Ufer weiterzufahren. Sie hat sich in den zwei Jahren ihrer Einsetzung so beliebt gemacht, dass demnächst eine zweite gleichartige Fähre in Betrieb genommen werden kann.“

Die Rundschau berichtete am 9.4.1953 über die Zeit:

„Wieder nahmen ausschließlich Motorboote den Personenverkehr auf, indes der Fährverkehr über andere Uferstellen umgeleitet werden musste. Da trat in der Geschichte der Fähre Godesberg - Niederdollendorf ein bedeutsames Ereignis ein: Am 9. April 1952 fuhr zum ersten Mal die Auto-Schnellfähre „St. Christopherus“ zwischen beiden Ufern her und hin.

Dieser Freudentag lockte tausende Zuschauer herbei, Böllerschüsse erdröhnten, Musik erklang, und ein Festakt mit Ansprachen würdigte diese „feste“ Verbindung, die nun zwischen den beiden Stromufern und ihrer gleich gestimmten Landschaft geschlagen worden war.

Seit dem 9. April 1945 1952- welche einzigartige Leistung! - hat „St. Christopherus“ rund eine Million Fahrgäste, aber 100.000 Fahrräder und etwa 90.000 Kraftwagen (darunter 65.000 Personenkraftwagen) über den Strom gesetzt. Das geschah in 54.000 (also täglich 150) Überfahrten, und das leisteten nicht nur die beiden luftgekühlten Deutz-Dieselmotoren von je 70 PS, die den Voith-Schneider-Propeller antreiben (sie machen das Schiff so schnell und manövrierfähig), sondern auch die flinke und allzeit freundliche Schiffsmannschaft. Die Auto-Schnellfähre hat während ihres einjährigen Bestehens bekundet, wie wirtschaftlich und menschlich eng verbunden die Bewohner beider Ufer sind und darüber hinaus die alte Fährstelle auch heute noch gern benutzt wird, um aber die schöne Gartenstadt Bad Godesberg zu den lieblichen Gefilden der Sieben Berge (und umgekehrt) zu gelangen.“

Diese Schiffe mussten bereits in den 60er Jahren durch neue, größere, schnellere und technisch noch ausgefeiltere ergänzt werden, die bis zum heutigen Tag pausenlos - schnell - zuverlässig, ihren Dienst verrichten.

Abschließend darf festgehalten werden, Fähren, und hier besonders die zwischen Plittersdorf und Niederdollendorf, sind die ältesten Nahverkehrsmittel überhaupt.

Die Entwicklungen unseres Raumes wären ohne Fähren, so wie vollzogen haben, überhaupt nicht möglich gewesen.

Die Tatsache, dass über den Beginn unseres Fährverkehrs als Bindeglied zwischen der uralten Landstraße, die aus der Eifel kommend in Plittersdorf auf den Rhein stieß und ihre Fortsetzung auf der rechten Rheinseite hatte, keine endgültigen und unverrückbaren Daten vorliegen, belegen am nachdrücklichsten, dass dies die älteste Fährverbindung unseres Raumes ist.

Die Stromübergänge in der näheren und weiteren Nachbarschaft können entweder auf Lehen, Pachten, Jahreszahlen oder Eigentumsvermerke in alten Schriften und Urkunden verweisen.

Auch dies belegt eindeutig, dass die heutige ASF schon vorher bestand. Bonn feierte sein 2.000jähriges Bestehen und bezog sich hierbei auf die römische Besatzung und ihr Lager im Bonner Norden. Die Besiedlung unseres Raumes ist aber viel älter. Das Römerlager war zunächst nicht als Siedlungsort gedacht. Die Gründung hatte zuerst nur verteidigungsstrategische Bedeutung. Es war eine reine militärische Basis der römischen Eroberer. Die ältesten Siedlungsstellen lagen aus vielerlei Gründen auf den erhöhten Flächen am Rande der oberen Rheinterrasse sowie in den Seitentälern. So dürfte es auch kein Zufall sein, dass wiederum an der uralten, zum Rhein führenden Landstraße Zeugnisse dieser sehr viel früheren Besiedlung gefunden wurden. So berichtet Dr. Groeteken an einer Stelle:

„Die meisten dieser Siedlungen befanden sich also an den höhergelegenen, nach Osten weisenden Berghängen, sowohl nach der Aue hin, als auch im Marienforster Tal. Eine im Jahre 1934 eingehend untersuchte Stelle liegt in der Ebene. Hier an der jetzigen Plittersdorfer Straße, die von Plittersdorf in das Marienforster Tal führt, sind römische Reste gefunden worden. Zunächst stellte man die Straße 80 cm unter der Erdoberfläche fest. Sie muss offenbar eine uralte West-Ost-Straße gewesen sein; denn sie war schon durch die Jahrhunderte vorher hier bestandene Siedlung der Eburonen bekannt. Die Stelle liegt an der Plittersdorfer Straße 86 und zieht sich bis zur nahen Denglerstraße.

Alle gefundenen Teile dieser Siedlung aufzuzählen, würde zu weit führen. Erwähnt seien nur sechs Schalen aus terra sigillata, vier mit noch lesbarem Stempel, drei Becher, eine ranken verzierte Schlüssel, ein großer, zwei kleinere henkelige Krüge, ein doppelhenkeliger Krug von 60 cm Höhe aus weißem Ton, ein dünnwandiger, dickbauchiger und ein anderer schlankbauchiger Becher, ein mächtiger Topf mit Verzierungen, eine Schüssel mit verdicktem Rand.“

Wir können also davon ausgehen, dass das heutige Plittersdorf zumindest zu den ältesten Wurzeln unserer Stadt gerechnet werden kann, und auch die Deutung des Namens Dollendorf - wie Dr. F. Schmitz berichtet - bekommt unter Berücksichtigung der uralten Wegeverbindung einen Sinn. Es war eben der Übergang an diesen Bootsdollen gleichenden Bergen. Die Existenz Dollendorf dürfte also ebenfalls auf diese Verbindung zurückzuführen sein.

Man mag über einzelne geschichtliche Begebenheiten und Ereignisse aus der Früh- und Römerzeit, die sich in unserem Raum abgespielt haben sollen, unterschiedlicher Auffassung sein.



Aber ohne Fährverbindungen wäre es zu vielen Begebenheiten sicher nicht gekommen. Den immer wieder einmal aufkommenden Behauptungen über einen festen Rheinübergang z. Zt. der Römer im Bonner Raum, muss mit größter Skepsis begegnet werden. Hiermit wird zumeist Breite, Tiefe, Fließgeschwindigkeit und die Unberechenbarkeit von Vater Rhein unterschätzt. Dies gilt auch für die Spekulation über eine so genannte Schiffsbrücke. Der im Altertum verwandte Begriff des Brückenschlages hatte eine andere Bedeutung als heutzutage. Wen wundert es also, dass in den vielen Jahrhunderten manch Zeitgenosse, der die Geschichte Europas und der Welt mitgestaltet hat, die Dienste der heutigen ASF in Anspruch nehmen musste. Bei Cäsar und Napoleon können wir es nur vermuten. Bei Englands Premierminister Chamberlain wissen wir es. Er benutzte die Fähre mehrmals, als er auf dem Petersberg wohnte und sich 1938 mit Hitler im Rheinhotel Dreesen traf.

Der berühmteste Fahrgast allerdings war der erste Kanzler der Bundesrepublik, Konrad Adenauer, der täglich die Fähre bei seinen Fahrten zum Kanzleramt und nach Rhöndorf benutzte und die Fähre auch als wirkungsvolle Entschuldigung für ein schnelles Ende von unangenehmen Gesprächen nutzte.

Heute trägt das jüngste Schilf der ASF - Flotte seinen Namen.

Das war der Weg vom Einbaum bis zum radargeführten Fährschiff.

Abschrift

Gesetzsammlung Nr. 16. pro 1840

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preussen, etc. etc. verordnen über die Befugnis zum Uebersetzen vom linken zum rechten Rheinufer auf den Antrag unseres Staatsministeriums und nach erforderlichem Gutachten unseres Staatsrats wie folgt:

§ 1.

Das Recht, Gefässe zu halten, um das Uebersetzen vom linken zum rechten Rheinufer gegen Bezahlung zu bewirken, soll künftig nur vom Staate oder demjenigen, welchem er hierzu die Bewilligung gibt, ausgeübt werden.

Zum Halten von Gefässen für den eigenen Gebrauch bedarf es einer solchen Bewilligung nicht.

§ 2.

Bei Bewilligung der Befugnis zum Uebersetzen soll auf diejenigen, welche dasselbe bisher gewerbetriebe haben, nach Befinden der Umstände billige Rücksicht genommen werden und der Finanzminister ermächtigt sein, diesen Personen auf eine gewisse Anzahl von Jahren eine Konzession kostenfrei zu erteilen und dabei in Ansehung des Fahrgeldtarifs, der Zahl und Beschaffenheit der zu haltenden Gefässe und der sonstigen Einrichtungen diejenigen Bestimmungen zu treffen, welche zur Sicherheit und Bequemlichkeit des Publikums nötig sind. Ausser diesem Fall bleibt die Erteilung von Konzessionen uns allerhöchstselbst vorbehalten.

§ 3.

Wird die Konzession (§ 2) demjenigen verweigert, welcher Gefässe zum Uebersetzen gegen Bezahlung während des letzten Jahres vor der Verkündung des gegenwärtigen Gesetzes gehalten und benutzt hat, so kann derselbe verlangen, dass der Staat die Gefässe sowie die zum Uebersetzen notwendigen Gerätschaften, Gebäude und sonstigen Gegenstände gegen Vergütung des gemeinen Wertes übernehme.

§ 4.

Alle diejenigen, welche bisher Gefässe zum Uebersetzen gegen Bezahlung gehalten haben, sind öffentlich aufzufordern, der Regierung, in deren Bezirk das Uebersetzen stattgefunden hat, binnen 3 Monaten bei Verlust des ihnen im § 3 beigelegten Anspruchs die Erklärung einzureichen, ob sie dasselbe ferner zu betreiben beabsichtigen. Diese Aufforderung ist den Regierungen zu Koblenz, Köln und Düsseldorf zu erlassen und durch einmalige Aufnahme in das Amtsblatt bekannt zu machen.

§ 5.

Die Entscheidung darüber, welche Gefässe, Gerätschaften usw. nach Vorschrift des § 3 vom Staate zu übernehmen sind, gebührt unserem Finanzminister mit Ausschliessung des Rechtsweges. Die Bestimmung des für diese Gegenstände zu vergütenden Wertes erfolgt durch Sachverständige, von denen der eine durch deren Eigentümer und der andere durch den Landrat ernannt wird. Sind die beiden Sachverständigen verschiedener Meinung, so tritt ein Obmann hinzu, welcher von der Regierung sogleich nach dem Erscheinen dieses Gesetzes für einen jeden Kreis im voraus zu ernennen ist. Gegen den Ausspruch der Sachverständigen ist weder der Rechtsweg noch ein Rekurs zulässig.

§ 6.

Das Uebersetzen muss nach Ablauf der im § 4 bestimmten Frist von allen denjenigen, welche sich nicht gemeldet haben, sofort eingestellt werden, von den übrigen aber erst dann, wenn ihnen der fernere Betrieb von der Regierung untersagt wird.

§ 7.

Wer unbefugter Weise das Geschäft des Uebersetzens gegen Bezahlung betreibt, hat eine Geldbusse von 5 bis 50 Talern und im Rückfalle ausser dieser Geldbusse die Konfiskation der zum Uebersetzen benutzten Gefässe und Gerätschaften verwirkt.

§ 8.

Die Orts-Polizeibehörde, welcher von allen innerhalb ihres Verwaltungsbezirks zum Uebersetzen erteilten Konzessionen Kenntnis zu geben ist, haben darüber zu wachen, dass beim Betreiben desselben die zur Sicherheit und Bequemlichkeit des Publikums ergangenen allgemeinen oder in der Konzession erteilten besonderen Vorschriften beachtet werden.

§ 9.

Alle, den Bestimmungen dieses Gesetzes entgegenstehenden Vorschriften, werden hierdurch ausser Kraft gesetzt.

Urkundlich unter unserer höchsteigenhändigen Unterschrift und begedrucktem Königl. Insiegel.

Gegeben Sanssouci, dem 4.7.1840

gez. Friedrich Wilhelm

vom Müsling, von Kamptz, von Rachow

Graf von Alversleben

Beglaubigt: gez. Duesberg