

Die Dollendorfer Rheinfähre

von Dr. Ferdinand Schmitz

Oberkasseler Zeitung vom 21.07.1925

Wenn man heutzutage in Niederdollendorf an den Rhein kommt und die elektrische Fähre im Verein mit einer Reihe von Benzinmotorbooten die Verbindung zwischen den beiden Ufern pflegen sieht, so freut man sich des regen Verkehrs in dieser neuzeitlichen Aufmachung. Aber man vermisst in diesem Gegenwartsbilde doch den alten treuen Fährkahn, auf dem wir als Kinder hinüberfuhren und aus dem wir mit einer weißen Schwiele in der Hand ausstiegen, wenn der schweigsame Fährmann, der alte Lenz oder „der Jan“, oder „der Deck“, oder „der Quetsch“ und wie sie alle hießen, diese ehrenhaften Rheinuferoriginale „am Mattheies“, uns gestattet mitzurudern. Die Hast des modernen Verkehrslebens hat hier etwas überrannt und ausgelöscht, das auf das ehrwürdige Alter vielleicht eines Jahrtausends zurückblicken konnte. Godesberger- und Staatsfähre liest man jetzt auf dem flatternden Wimpel, und doch hat es eine Godesberger Rheinfähre das Mittelalter und die Neuzeit hindurch nie gegeben; Godesberg war kein Rheinort im Sinne von Rüngsdorf und Plittersdorf, und unsere Achtzigjährigen werden sich sehr wohl erinnern, dass man von Godesberg, um an den Rhein zu kommen, einen ansehnlichen Weg durch das Feld zurückzulegen hatte. Eine Godesberger Rheinfähre ist eines der jüngsten Kinder des rheinischen Überfahrtverkehrs. Wohl hatten Rüngsdorf und Plittersdorf ihren Fährmann, von denen jeder für seine Dorfnachbarn die Verbindung mit dem rechten Rheinufer und dem benachbarten Bonn vermittelte; dass ihr Gewerbe jedoch zu irgendeiner Zeit ein Amt gewesen wäre, das den Inhaber zur Überfahrt *verpflichtete*, davon ist nirgends etwas bekannt geworden. Ihre Fähren können weder an Alter noch an Bedeutung den Vergleich mit derjenigen zu Niederdollendorf aushalten.

Zahlreiche fränkische Gräberfunde haben das hohe Alter der beiden Dollendorf erwiesen, sogar ein Zusammenleben mit römischen Siedlern oder Wachtposten wahrscheinlich gemacht, und da von der ursprünglich einheitlichen fränkischen Mark Dollendorf ein Teil der Markgenossen sich von vornherein am Rhein ansiedelte, freilich ein

wenig weiter abwärts als das heutige Niederdollendorf liegt, so kann das nur mit dem Bedürfnis nach einer Rheinfähre erklärt werden, sodass es nicht unbegründet erscheint, von einer tausendjährigen Dollendorfer Rheinfähre zu sprechen. Urkundlich wird diese Fähre freilich erst sehr spät, im Jahre 1641, genannt, in einem Weistum, das der Bürgermeister von Oberdollendorf, Johann Hoitz, aus dem sogenannten „Rauhen Buch“ ausziehen ließ. Es ist ohne Zweifel dasselbe Buch gewesen, dem auch die übrigen Dollendorfer Weistümer entstammen; sie sind im Jahre 1540 auf St. Kunibertstag (12. November) erneuert worden, und ihre Rechtssatzungen setzen noch die alten Verhältnisse der Herrschaft Löwenberg (Löwenburg) voraus, obwohl dieses schon seit 1484 ein bergisches Amt geworden war. Wenn jene Weistümer 1540 und 1641 und das Niederdollendorfer Fahrbuch 1733 und wieder 1740 erneuert wurden, so ist der Schluss nicht unberechtigt, dass die feierliche Erneuerung jener Dorfgesetze alle 100 Jahre geschah, so dass hier für jenes „Rauhe Buch“ zum mindesten 1440 als Geburtsjahr anzusetzen berechtigt ist. Sprachliche Eigentümlichkeiten seiner Urkunden scheinen sogar auf ein höheres Alter hinzudeuten.

In diesen alten Rechtsaufzeichnungen erscheint die Niederdollendorfer Fähre als eine genossenschaftlich organisierte Einrichtung, als ein zunftmäßiges sogenanntes Amt, das Fahramt, unter den Schutz eines Zunfttheiligen, des hl. Nikolaus, gestellt, dessen Fest die Fährleute feierlich begehen. Vorsteher des Amtes ist der älteste Schöffe des landesherrlichen Löwenbergischen bzw. bergischen Gerichts zu Oberdollendorf, die Fahrangelegenheit leitet ein Fahrschultheiß, ein zünftiger Fährmann, und eine Amts- oder Zunftlade birgt das Barvermögen der Zunft und das Fahrbuch, in dem ihre Satzungen stehen und die Verhandlungen ihrer Tagungen getreulich niedergeschrieben werden. Die Fähre war altes Löwenbergisches Lehen; die Amtleute der Herrschaft und diejenigen des späteren Amtes müssen zu jeder Tages- und Nachtzeit unentgeltlich überfahren werden. Auch alle Bewohner von Ober- und Niederdollendorf haben bei gewöhnlichem Wasserstande ein Recht auf freie Überfahrt; dafür erhalten die Fährleute von jedem Hausgenossen der beiden Dörfer jährlich ein Brot, das bei Verweigerung der Pfändung durch den Gerichtsboten unterliegt.

Dieses Recht ging so weit, dass Dollendorfer Einwohner, wenn sie überfahren wollten und am Rheine keinen Fährmann finden konnten, das Schloss, mit dem der Kahn an seinen Anker gekettet war, aufschlagen und sich selbst übersetzen durften. Sie waren nur verpflichtet, jenseits den Kahn so weit auf das Ufer zu ziehen, dass er nicht fortreiben konnte.

Das Lehen war ursprünglich in Grundbesitz übertragen worden, und das Gerechtsam der Fährleute haftete stets an „zwölft Viertel Fahr“, die bei Vererbungen in Pinten, Ruten und Fuß geteilt werden konnten. Zu einem Gerechtsam gehörte mindestens ein halbes Viertel Fahr, so dass das Amt im Ganzen vierundzwanzig Gerechtsame hatte. Wer weniger besaß, legte seinen geringen Besitz mit anderen zusammen, bis eine ganze Gerechtigkeit herauskam. Das Recht überzusetzen erstreckte sich auf der rechten Seite „von der ersten Wiche bis an die Dürrenbach“, auf der linken Seite vom Rüngsdorfer Plan (Hotel Dreesen) bis an die Plittersdorfer Au. Dass auf beiden Ufern das Recht des Landens sowohl wie des Einschiffens bestand, darüber lassen die Weistümer keinen Zweifel. Wer neu in das Fähramt aufgenommen wird, zahlt eine Gebühr und gibt den Zunftgenossen das sogenannte Fähreressen. Im Übrigen waren über das Gemeinschaftsleben der Fährleute, über ihr Verhalten den Fahrgästen gegenüber, über den Ort des Einschiffens und Landens sehr genaue Vorschriften durch die Zunftordnung gegeben, die jeder Fährmann zu beobachten eidesstattlich verpflichtet war.

Die Tätigkeit der Fährleute beschränkte sich nicht auf die Überfahrt mit dem Kahne; auch ein Schalden- oder Pferdenachenantrieb war eingerichtet, und an zehn Tagen des Jahres fuhren sämtliche Fährleute, die nicht für den Uferverkehr zurückblieben, mit Schalden und Kähnen gemeinsam nach Bonn. Das geschah an den alten Bonner Markttagen: Peterstag 22. Februar, Maimarkt 3. - 4. Mai, Pfingstmontag, Johannsmarkt 24. und 25. Juni, Peter und Paul 29. Juni, Portiuncula 2. August, Mariä Himmelfahrt und Oktav 15. August, Mariä Geburt 8. und 9. September, Katharinentag 25. November, Nikolaustag 6. Dezember. Bei mäßigem Wasserstande durfte eine solche Fahrt nach Bonn nicht mehr als 12 Albus (Weißgroschen) kosten (1 Weißgroschen gleich 8 - 16 Pfennig).

Wenn aber 10 -12 Personen zusammenfuhren, zahlte jede einen Albus 9 Heller. Ferner zahlte man für einen Ochsen 4 Albus, eine Kuh 2 Albus 8 Heller, von einem ungeschorenen Pferde 4 Albus, von einem Pferde mit ungeladener Karre 8 Albus, von einem Schaf, einer Geiß oder einem Kalbe 8 Heller, von einem Schweine 1 Albus 4 Heller. Sobald die Kähne in das fließende Wasser kamen, nahm der Fährmann seine hohe Schirmmütze ab, hielt mit den Rudern inne und sprach: „E Goddes Name!“ Das Gespräch unter den Fahrgästen verstummte, und jeder betete ein Vaterunser für gute Fahrt.

So lagen die Verhältnisse noch bis ins 20. Jahrhundert hinein; weder der Lunéviller Frieden (1801), der die linke Rheinseite eine Zeitlang dem Reiche entfremdete, noch der Wiener Kongress (1815), der sie an Preußen gab, scheint an die alten Satzungen gerührt zu haben. Erst im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts entstanden Rechtsstreitigkeiten zwischen der zur Stadt erhobenen und bis an den Rhein ausgedehnten Gemeinde Godesberg und den Fahrbeerbten zu Niederdollendorf, die damit endigten, dass Godesberg von jenen ein Gerechtsam nach dem andern ankaupte und sie alle bis auf ganz wenige in seinen Besitz brachte. Daneben ist gegenwärtig auch der Staat an der Godesberg - Niederdollendorfer Fährre beteiligt; seine Motorkähne tragen die Aufschrift „Staatsfährre“.

Mit dieser Neuregelung ist, wie schon gesagt, ein frischerer Wind in den Überfahrverkehr zwischen den beiden Rheinorten gekommen, und derjenige, der sie zu preisen Veranlassung nimmt, ist geneigt, ein hartes Urteil über „den alten Schlendrian“ und die alten Fährleute zu fällen, die oft genug „am Matthäus“ auf ihrer Holzbank saßen und scheinbar keine Miene machten, überzufahren, bis sie von dem Reisenden aufgefordert wurden. Dazu muss man freilich wissen, dass durch die alten Zunftsatzungen, die sie bis in die Gegenwart treu zu beobachten von Vater und Großvater gelernt hatten, bei hoher Strafe streng verboten war, dem Reisenden entgegenzugehen oder ihn auch nur anzureden. Da kann man es verstehen, dass ihnen die bekannte Wortkargheit zur Gewohnheit wurde und von einem „freundlichen Entgegenkommen“ wenig die Rede sein konnte.

Abschrift des Originalartikels von Andreas Frohnhaus, Kreis der Heimatfreunde Niederdollendorf
(mit Korrekturen von Druckfehlern und kleinen Anpassungen an die moderne deutsche Rechtschreibung)