

Aus der Geschichte der Poller Fähre

Von Fr. Wittkopp

Von den rund 60 Weserfähren zwischen dem Zusammenfluß von Werra und Fulda und der Nordsee gehörte die Poller Fähre gewiß nicht zu den ältesten oder bedeutendsten, wohl aber zu den romantischen. Der 1957 verstorbene feinsinnige Pädagoge, Zeichner und Schriftsteller C. Sauermilch (C.S.) aus Holzminden, dem wir viele wertvolle Aufsätze über unsere Weserdörfer verdanken, schreibt einmal von der „Ludwig- Richter- Stimmung“ der Poller Fähre. Ihre Jage an der weit nach Westen ausholenden Weserschleife, zu Füßen der efeuumrankten Burgruine, überragt von den Giebeln und Dächern des Fleckens und der Kette der sich dahinter auftürmenden, waldbedeckten Höhen, prägt sich jedem Beschauer unauslöslich ein.

Verkehrslage

Entstehung und Entwicklung einer Fähre sind im Allgemeinen durch eine günstige Verkehrslage bestimmt. Aber gerade in dieser Hinsicht konnte man in Polle eher von einer Ungunst als von einer Gunst sprechen. Noch vor 150 Jahren klagte der damalige Amtmann: „Das vom Ausland (Westfalen und Lippe) rings umgebende diesseitige Amt Polle war bis vor kurzem durch die Beschaffenheit der dahin führenden Wege zu gewissen Jahreszeiten von keiner Seite zugänglich“. Dr. Käthe Mittelhäuser schreibt in ihrem Kapitel über die Siedlungsgeschichte des Flecken Polle: „Der guten strategischen Lage steht allerdings eine ausgesprochene abseitige Lage im Verkehr gegenüber. Das enge gesunde Wesertal mit seinen steilen Randhöhen hemmt den Nordsüdverkehr; die Pyrmonter und die Lipper Straße sind wegen ihrer starken Steigung und Umwege unbedeutende Querverbindungen in dem allgemeinen nach Südwesten strebenden Verkehr dieses Berglandes“.

Den auf Polle zuführenden Straßen von Hummersen durch das Tal der Lonau und von Rischenau/Falkenhagen sowie Pyrmonter/Vahlbruch durch das Silbersiektal fehlen auf dem rechten Weserufer entsprechende gleichwertige Verbindungen. Die Straße nach Reileifzen/Lütgenade und Forst/Bevern haben in in erster Linie eine lokale Bedeutung. Der Fernverkehr bevorzugt den Weg über die Holzmindener Brücke. Der moderne Ausbau der genannten Verkehrswege, besonders aber der Bundesstraße 83 hat den Verkehr noch erheblich verstärkt. Der zunehmende Autotourismus kommt auch der Poller Fähre zugute.

Von der Furt zur Fähre

Bevor eine Fähre entstand, diente eine „Furt“ dem Wagenverkehr von Ufer zu Ufer. Diese Untiefe ist aller Wahrscheinlichkeit nach mit dem sogenannten „Polleschen Kopf“ identisch, über den sich die Mündener Schiffergilde des Öfteren beklagte, weil sie die Schifffahrt behinderte. Noch 1819, als es schon lange eine Fähre gab, behaupteten die Mündener, diese seichte Stelle mit erheblichen durch Auspflügen in einen schiffbaren Stand versetzt zu haben. Die dadurch entstandene „Gosse“ würde jedoch immer aufs Neue durch das „Durchziehen mit Pferd und Wagen“ zugeschüttet. Die Regierung in Hannover autorisierte den Amtmann, jede Zuwiderhandlung in Zukunft mit einer Geldbuße von drei Talern zu belegen. Hanna Bremer schreibt in ihrem Buch „Flusserosion an der oberen Weser“: „Unterhalb von Polle bei Kilometer 93 soll nach dem linken Ufer zu das Anstehende die Flußsohle bilden“. Der Zeichner Johannes Krabbe hat auf seiner Karte des Amtes Polle von 1587 eine Furt eingetragen. Es könnte die von Hanna Bremer angegebene Stelle bei Kilometer 93 sein. Merians Kupferstich von 1654 bringt weder Furt noch Fähre, obwohl manche Einzelheiten eingezeichnet sind.

Die Verlegung des Amtshaushaltes auf das rechte Weserufer als notwendige Folge einer Zweimaligen Zerstörung aller Wirtschaftsgebäude während des Dreißigjährigen Krieges mag den Anstoß für die Einrichtung einer Fähre gegeben haben, um Menschen, Vieh und Güter zu dem neuen Vorwerk auf dem „Heidbrink“ transportieren zu können. Über den Standort dieser ersten Fähre ist nichts bekannt, wenn man nicht annehmen will, daß sie dort, wo 1743 ein „neues Fährhaus“ als Wohnung des Fährpächters entstand. Dieses für rund 300 Taler errichtete Gebäude steht noch heute oberhalb der alten Papiermühle und der späteren Gastwirtschaft Görsch. Auch das damalige „Linienhaus“, von dem aus das Seil bedient wurde, steht noch an seinem alten Platz. Es ist allerdings stark verfallen.

Zwischen beiden Gebäuden führte der Fährweg zur Weser. Die Kurhannoversche Landesaufnahme von 1783 hat die Fähre verzeichnet. Ein Inventarverzeichnis aus jener Zeit zählt neben dem Fährhaus von 36 Fuß Länge und 24 Fuß Breite und einem Garten von fünfdreiviertel Quadratruten folgendes Zubehör auf: die „Flöße“ (das große Fährschiff) von 49 Fuß Länge und 13 Fuß Breite, ein „Dieselschiff“, zwei „Bollbrücken“, das „Linienhaus mit der Winde“, eine 120 Klafter (etwa 210 Meter) lange „Linien“, drei alte Ketten und „Holz des zur Fähre führenden 50 Fuß langen Holzweges“.

Ein volles Jahrhundert diente dieses Fährhaus, das noch heute bis auf einen Anbau außen und innen unverändert erhalten ist, dem jeweiligen Fährpächter als Wohnung. Zwischen 1840 und 1846 wurde das heutige Haus zu Füßen des Burghügels erbaut. Zur gleichen Zeit verlegte man die Fähre stromabwärts und baute neue Zufahrtstraßen auf beiden Ufern. Das neue Haus wurde weitaus geräumiger als das alte und im Gegensatz zu dem alten Fachwerkhaus massiv errichtet. Es enthält nach den vorliegenden Bauplänen im unteren Stockwerk eine Hausdiele, eine Wohnstube, zwei Kammern und eine Küche. Im oberen Stockwerk befinden sich eine Stube, zwei Kammern, eine Rauchkammer und ein Bodenraum. Auch für die erforderlichen Nebengebäude und einen Garten wurde gesorgt. Das alte Fährhaus wurde 1846 an den Domänenpächter Klöpffer vermietet, der Saisonarbeiter darin unterbrachte. 1901 erwarb es der Schiffer Christian Kemna aus Heinsen für 1000 Taler; seine Tochter besitzt es noch heute.

Fährpacht und Fährtarif

Die Poller Fähre war eine Einrichtung des Amtes; sie ist bis jetzt staatlich geblieben. Die jährliche Pacht, das „Locarium“, betrug anfangs drei Taler. Während der Franzosenzeit, der „Westphälischen Occupation“ wie es in den Akten heißt, versuchte die „Westphälische Generaldirektion“ die Fähre meistbietend zu verpachten. Aber an zwei angesetzten Terminen erschien kein Interessent. Der Fährbetrieb sollte deshalb eingestellt werden. Da erklärte sich der Pächter Sörries mit der Erhöhung auf 15 Taler Conventionsmünze einverstanden, um seine Familie nicht darben zu lassen. Er verpflichtet sich ferner, für alle Reparaturkosten selbst aufzukommen. Zum Glück änderten sich die politischen Verhältnisse sehr bald, und bei der Verpachtung am 1. Mai 1814 kehrte man zu den alten Bedingungen zurück. Das Locarium setzte man auf vier Taler fest. Für die spätere Zeit fehlen zuverlässige Unterlagen. Nach Mitteilung des Fährpächters W. Winter betrug die Pachthöhe bis 1923 90 Reichsmark, ab 1933 700 Reichsmark und ab 1953 dann 2000 Deutsche Mark. Dazu kam eine gleitende Pacht zwischen 10 bis 50 %. Gegenwärtig ist eine gleitende Pacht festgesetzt, die bis zu 35 Prozent der Einnahmen ausmacht.

Nach einer Tarifordnung aus dem Jahre 1817, die für die Fähren in Gronde, Ohsen und Polle Gültigkeit hatte, musste für jedes Frachtwagenpferd ein Groschen und vier Pfennig entrichtet werden, für eine Kutsche, „einen Körwagen oder einen sonstigen Reisewagen mit vier Pferden“ waren sechs Groschen zu entrichten, für ein zweispänniges Fahrzeug vier und für einen Einspanner drei Groschen. Ein „Reuter“ zahlte einen Groschen. Für ein „loses Pferd“ oder ein Stück Hornvieh betrug die Taxe ebenfalls einen Groschen. Schafe, Schweine und Ziegen kosteten als Einzeltiere zwei Pfennig, im „Trupp“ dagegen nur einen Pfennig. Für Fohlen oder Esel zahlte man sechs Pfennig. Ein Fußgänger hatte vier Pfennig zu entrichten. War ein Übersetzen bei Nacht zwischen zehn Uhr abends und fünf Uhr morgens erforderlich, durfte der Fährmann die doppelte Gebühr verlangen. Menschen und Tiere, die zum Vorwerk auf dem Heidbrink gehörten, mußten kostenlos befördert werden, doch war diese Gebührenfreiheit ständig umstritten. Auch Gespanne, die Holz aus herrschaftlichen Forsten jenseits

der Weser holten, blieben frei. Hatte sich bei starkem Frost eine feste, sichere Eisdecke gebildet, mußte der Fährmann für freien, gefegten Übergang sorgen. Dann war er berechtigt, den üblichen Tarif zu fordern.

Aus dem gegenwärtigen Tarif seien einige Beispiele genannt. Eine Person zahlt 25 Pfennig, eine Person mit einem Fahrrad 50 und eine Person mit einem Motorrad 80 Pfennig. Für einen Personenwagen sind 1,20 Mark zu entrichten; für die Insassen ist besonders zu zahlen. Der Domänenpächter zahlt einen jährlichen Pauschalbetrag von 400 Mark. Schwere Lastwagen, die aus der staatlichen Kiesgrube Reileifzen Kies befördern, genießen eine Ermäßigung bis zu 75 %.

Fährpächter

Der erste Fährmann, der sich mit Sicherheit feststellen läßt, ist Dietrich Bartels, wie aus der Kopf-Steurbeschreibung von 1689 hervorgeht. Er ist unter den Amtsdienern aufgeführt. Wie aus einer Notiz des Niedersächsischen Staatsarchiv hervorgeht, sind die Pachtverträge der Jahre 1742 bis 1805 nicht mehr vorhanden. Dadurch erschwert sich der Nachweis einer sicheren Reihenfolge. Kurze Hinweise in den noch vorhandenen Akten und Eintragungen im Poller Kirchenbuch helfen ein wenig weiter. Infolge der zahlreichen Sörries-Familien in Brevörde (sechs!) und später auch in Polle sowie angesichts der Häufigkeit gleicher Vornamen und des Fehlens der Berufsbezeichnungen ist man auf Vermutungen angewiesen. Folgende Namen gelten trotzdem als gesichert: „Am 8. April 1714 ist des Fährmanns Hans Sörries Kind getauft, genannt Henrich Jürgen. Der Fährmann Henrich Georg Sörries (ob der Henrich Jürgen von 1714?) verheiratet sich am 6. August 1741 mit Catharina Marg. Dormann. Das junge Paar konnte zwei Jahre später in das erbaute Fährhaus einziehen. Conrad Sörries ist in den Archivakten mehrfach genannt. Gelegentlich der schon erwähnten Verpachtung im Jahre 1814 hob er hervor, schon sein Vater und sein Großvater seien Fährpächter in Polle gewesen. Seun Sohn Friedrich Sörries wurde sein Nachfolger. Damit hatten die Sörries vier Generationen hindurch das Fähramt inne. Wie in einem früheren Aufsatz über die „Marktschiffahrt zwischen Polle und Hameln“ berichtet wurde, geriet Friedrich Sörries in wirtschaftliche Bedrängnis, so daß er am 2. April 1850 die Fährverpachtung an den Schiffsmann Christian Freise aus Heinsen abtreten mußte. Zwischen 1867 und 1874 wurde der Fährdienst von der Witwe Freises wahrgenommen, die von ihren verheirateten Söhnen Wilhelm und Christian Freise abgelöst wurde.

Mit dem Fährmann August Winter aus Brevörde übernahm eine Familie den Fährdienst, die ihn noch bis zum heutigen Tage innehat. Auf August Winter folgte 1906 nach einjähriger Probe sein Neffe Wilhelm Winter (geboren 1881, gestorben 1970). Zuvor war er mehrere Jahre hindurch auf der Schiffswerft König in Bodenwerder tätig gewesen und damit für seinen Beruf bestens vorbereitet. Infolge einer guten Gesundheit war es ihm vergönnt, auch noch nach seiner Zuruhesetzung vertretungsweise Dienst zu tun, so daß er 1966 das Goldene Jubiläum als Fährmann und darüber hinaus 1969 zusammen mit seiner Ehefrau Eiserne Hochzeit feiern konnte. Sein einziger Sohn Wilhelm Winter (geboren 1905) übernahm die Fährverpachtung offiziell 1953.

Auf dem Personendampfer „Kaiser Wilhelm“ hatte er 1919 als Schiffsjunge begonnen und danach als Matrose sowie später als Steuermann Dienst geleistet. Bis zum Jahre 1936 blieb er in dieser Eigenschaft auf dem „Kaiser Wilhelm“. In der gleichen Stellung war er danach auf dem „Stint“. Im Kriege wurde er schwer verwundet, konnte aber seinen Beruf wieder aufnehmen. Durch seine Initiative und nach seinen Plänen wurde 1959 auf dem Maschinenamt in Minden der neue Fähr-Prahm mit einer Tragfähigkeit von 32 Tonnen – gegenüber 15 Tonnen des alten – gebaut und in Dienst gestellt. Am 1. Januar 1968 übergab Wilhelm Winter die Fährverpachtung seinem ältesten Sohn Friedrich Wilhelm (geboren 1932), der den Dienst mit seinem Bruder Wolfgang (geboren 1944) ausübt. Damit haben auch die Winter wie die Sörries, die beide aus Brevörde stammen, vier Generationen hindurch schwere und verantwortungsvolle Arbeit auf der Poller Fähre geleistet. Ein junger Friedrich Wilhelm Winter, der 1959 geboren wurde, wird vielleicht eines Tages das Amt der Väter übernehmen.

Mit dem Hinweis auf das Führungsglück im benachbarten Brevörde im April 1970, das zwei Menschenleben forderten, sei betont, daß die Arbeit des „Twassenschleppers“, wie der Fährmann scherzweise genannt wird, ständig mit Gefahren verknüpft ist. Die Brevörder Landwirte benutzten sei dem die Fähre in Flecken Polle, wenn sie auf ihren Ländereien am rechten Weserufer arbeiten wollen. Möge die Fähre in Polle allzeit glückliche Fahrt haben!



Das neue Fährhaus in Polle



Polles altes Fährhaus

Veröffentlich: TAH, 4. März 1971

Autor: *Fr. Wittkopp*

Literatur:

C.Sauermilch zum Gedächtnis; Im Jahrbuch 1983 des Heimat- und Geschichtsverein Holzminden E.V. Band 1
Die ehemalige Brevörder Fähre, ihr Anfang und Ende; In Zeitgeschichte vorwiegend platt. Band 1,
1984