

DIE ALTMARK IN GESCHICHTE UND GEGENWART 5



Antje Reichel

Geschichte der Fähren in der Altmark



Osterburg 2011

DIE ALTMARK IN GESCHICHTE UND GEGENWART 5



Herausgegeben im Auftrag des Vorsitzenden des Altmärkischen Heimatbundes Norbert Lazay
Altmärkischer Heimatbund e. V. , Sitz: Museum Osterburg, Breite Straße 46, 39606 Osterburg
Gestaltung und Herstellung: DruckManufaktur Hartmut Holz e. K., Stendal
Alle Rechte vorbehalten
ISSN 1868-968X

Zum Geleit

Nachdem viele Gäste beim 13. Altmärkischen Heimatfest in Arneburg vom 13. - 15.5.2011 zu den Fachvorträgen des Altmärkischen Heimatbundes begrüßt werden konnten, entspricht das Heft 5 einem viel geäußerten Wunsche. Von den 3 Fachvorträgen zu den Themen Schifffahrt auf der Elbe, Naturschutz an der Elbe und die Geschichte der Elbfähren kann mit dem vorliegenden Heft der Vortrag von Frau Reichel einem großen Leserkreis zugänglich gemacht werden. Besonderer Dank gilt der Autorin die neben aller beruflichen Auslastung das Manuskript im dafür vorgesehenen Zeitraum bereitzustellen wusste.

Die Geschichte der Elbfähren in der Altmark ist eine Geschichte des Zueinanderkommens zwischen Altmärkern und Prignitzern und gleichsam eine Darstellung der Überwindung der „Elbe, die wie eine Chinesische Mauer“ zwischen beiden Landschaften fließt.

Der Altmärkische Heimatbund gibt das Heft 5 mit dem Wunsch heraus, dass viele Leser und interessierte Besucher über die Benutzung der Elbfähren zueinander finden und sich mit der Geschichte derselben vertraut machen.

Gladigau/Altmark, im November 2011

Norbert Lazay

Vorsitzender

Altmärkischer Heimatbund e. V.

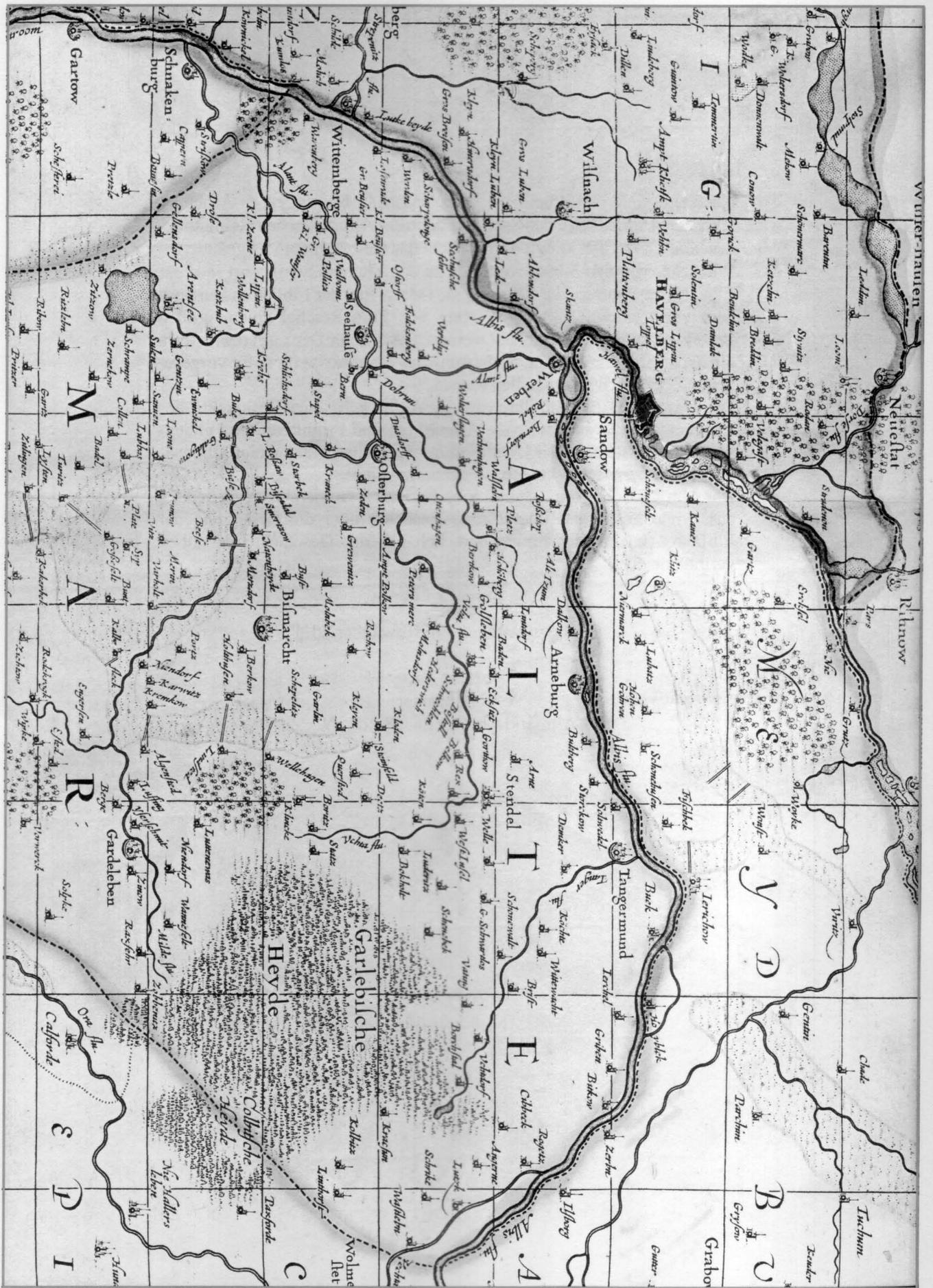


Abb. 1, Kartenausschnitt der Landkarte Marchia Vetus, Vulgo Alte Mark um 1690

Geschichte der Fährten in der Altmark

„Fährten müssen angelegt werden, wenn eine Heerstraße oder andere starke Passage durch einen Strom abgeschnitten wird, dessen allzu starke Breite nicht zuläßt, dass man ohne viele Kosten eine Brücke darüber schlägt...“¹ Was hier den Lesern der Enzyklopädie von 1797 zum Thema Fährten erklärt wurde, traf über Jahrhunderte auf den 104 Kilometer langen Elbeabschnitt in der Altmark zu. Die Elbe zu überbrücken war wegen ihrer Breite, zahlreicher weitläufiger Hochwasser und der starken Strömung kaum möglich. Feste Straßenbrücken entstanden erst im 20. Jahrhundert. Die Fährten waren daher Jahrhunderte lang das einzige Verkehrsmittel über den Fluss.

Bereits in der Kolonisationszeit, in der die heutige Kulturlandschaft der Altmark entstand, vermittelten Fährten den Verkehr über die Elbe. Von überregionaler Bedeutung scheinen recht früh schon die Wege über Werben, Tangermünde und Wittenberge gewesen zu sein.

Urkunden des 13. Jahrhunderts erwähnen schon Fährten in Sandau und Werben. Zwei Jahrhunderte später finden wir Angaben für acht Elbfährten. Bis zur Mitte des 18.

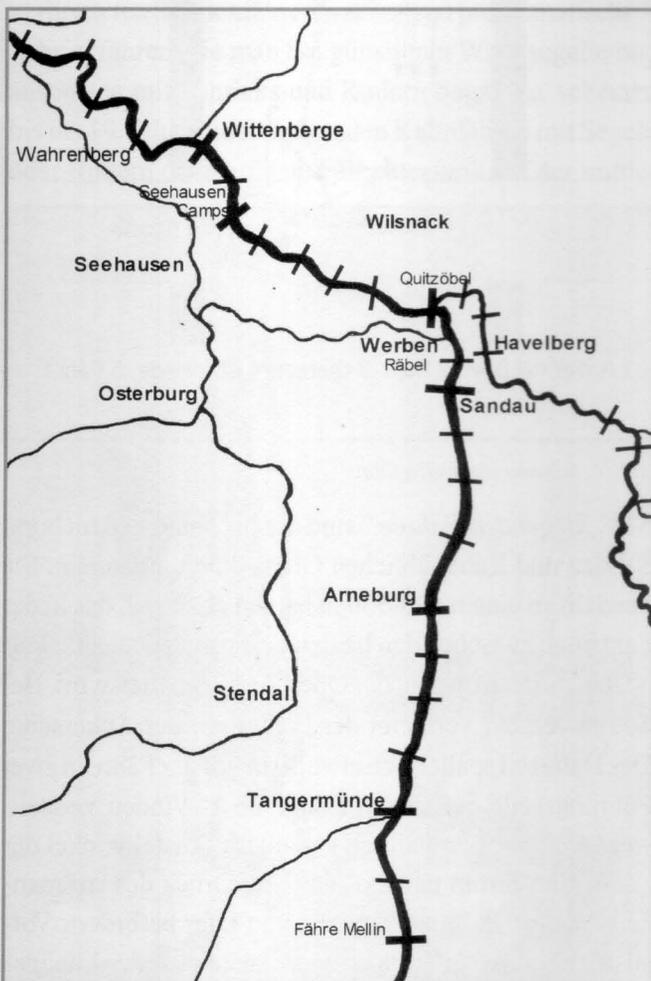


Abb. 2, Fährten der Altmark an Elbe und Havel

Jahrhunderts verdreifachte sich die Anzahl. Fast jeder zweite Ort an der Elbe hatte eine eigene, zumeist kleine Kahnfähre. Große Prahmfährten waren vor allem an den alten Heer- und Handelswegen sowie den späteren Poststraßen notwendig. Für die Dörfer jedoch scheinen die ständigen Änderungen des Flusslaufes der Elbe durch Hochwasser die Besitzungen mal diesseits und mal jenseits des Ufers verlegt zu haben. Daher nutzten die Bauern Fährten, um ihre Weiden und Äcker zu erreichen. Auch wechselten die Fähranlegestellen und lassen sich auf historischen Landkarten nur für die letzten 200 Jahre nachweisen.

Flussbegradigungen und Grenzregulierungen seit Mitte des 19. Jahrhunderts machten erste Fährten überflüssig. Durch den Bau der beiden Straßenbrücken bei Tangermünde 1933 und Wittenberge 1978 erübrigten sich in diesen Orten die Fährten. Vor allem jedoch die heutige Mobilität mit schnelleren Fahrzeugen ließ die größte Anzahl der Fährten im 20. Jahrhundert eingehen.

Entlang der gesamten schiffbaren Elbe mit 725 km gab es im Jahre 1888 neben 30 Brücken genau 158 Fährten. Auf die 104 km lange Elbe der Altmark entfielen in jener Zeit 21 Fährten und eine Eisenbahnbrücke in Wittenberge. Heute existieren zwei Straßenbrücken, zwei Eisenbahnbrücken sowie die Fährten in Rabel, Sandau, Arneburg und Grieben.



Abb. 3, Fährdarstellung auf einem Kupferstich des 17. Jh.

Fährtypen

In der eingangs erwähnten Enzyklopädie von 1797 kann man zu den damaligen Typen der Fährten folgendes finden: „Fähre, eine Art einer beweglichen Brücke, ein etwas großes, meist viereckiges, ganz flaches Fahrzeug, welches hinten und vorn einen niedrigen Bord hat, und nur ein bis zwei Fuß tief im Wasser gehet, und auf welchem man große Lasten mit Wagen und Pferden quer über einen Strohm führet. Eine große Fähre oder eine Fährte in Gestalt eines Schiffes mit Mast und Segeln, wird ein Fährschiff genannt; das starke über den Fluß

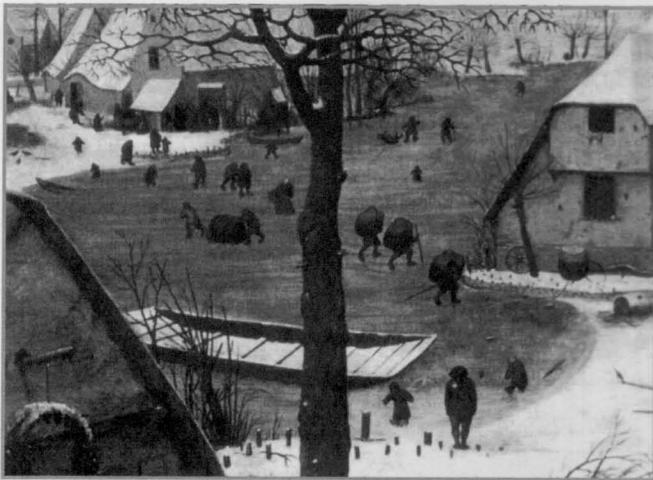


Abb. 4, Detail mit Fährprahm auf einem Gemälde von P. Bruegel 1566 „Die Volkszählung zu Bethlehem“

gespannte Seil, an welchem die Fähre fortgebracht wird, das Fährseil; derjenige, der die Überfahrt der Personen und Sachen besorget, der Fährmann; und die Bezahlung für die Überfahrt, das Fährgeld genannt.

Die Fähre selbst soll sich nach allen vier Seiten nicht allein etwas in die Höhe ziehen...sondern auch an den Seiten mit etwas erhabenen Wänden versehen sein. Erstere ist nöthig, um der Fähre einen leichten gang zu verschaffen; letzteres aber, um das Herausspringen der Pferde, und das Hinausgleiten der Sachen zu verhüten.

Die Fahren werden entweder durch das Rudern wie ein Kahn regiert, oder an einem über den Stroh gespannten Seile an das gegenseitige Ufer gezogen, oder es liegen quer über den Stroh aneinander geankerte Balken, an welchen die Fähre, vermittelt einer, mit einer eisernen Spitze beschlagenen Stange, fortgestoßen wird. Oder endlich werden auch starke Seile an beiden Seiten des Ufers befestigt und so schlaff über den Strom gezogen, das sie sich in der Mitte tief genug in den Strom senken, um Fahrzeuge darüber hinweg gehen zu lassen; an diesen Seilen, welche nach gerade in die Höhe gezogen werden, bringet man die Fähre nach und nach an das gegenseitige Ufer.²

Gut ein Jahrhundert später steht in Meyers Lexikon von 1894 in einem längeren Artikel nun folgende Erklärung: „...Bei freifahrenden Fahren wird das flache Fährboot

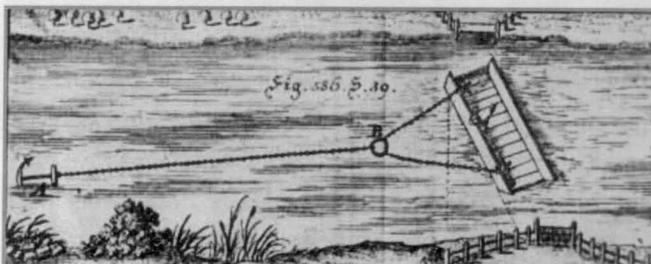


Abb. 5, Gierseilfähre, Illustration der Enzyklopädie von 1797

durch Stangen, Ruder, Segel oder Dampf getrieben. ...Bei Seil- und Kettenfahren wird das Schiff an einem Schartau oder Scharseil, welches quer über den Fluss am Grunde liegt oder über dem Wasser ausgespannt ist, durch Menschenkraft fortgezogen. ...

Bei der fliegenden Fähre werden die Fahrzeuge nur durch geschickte Anwendung des Stromes selbst von Ufer zu Ufer gesteuert. Die Fähre wird mitten im Strom durch Anker festgehalten und in der Resultante der Kräfte durch Stromrichtung und Ruderwirkung bewegt. Einzelne Fahren haben nicht einmal ein Ruder und steuern in diesem Falle durch veränderte Schrägstellung des Fahrzeugs zur Stromrichtung, wozu dann ein sogenanntes Spannende dient. ...³

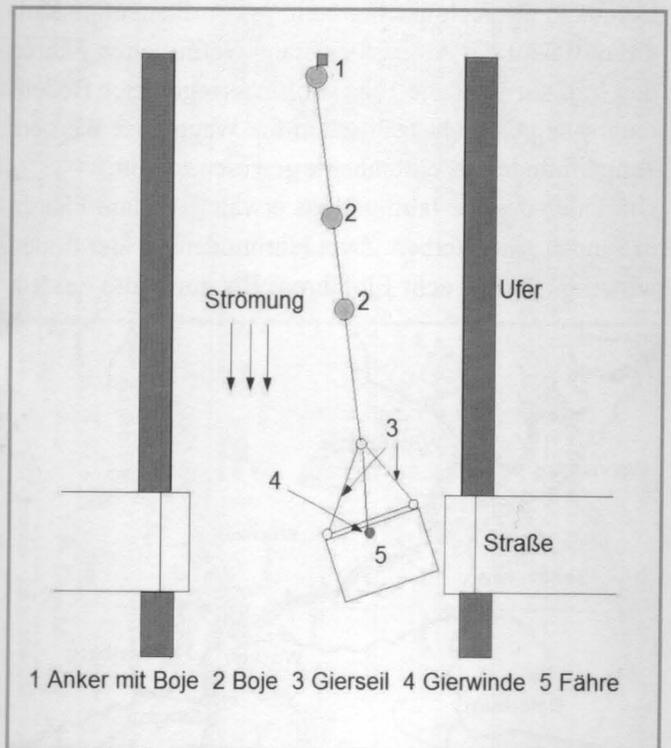


Abb. 6, Schema einer Gierfähre

Mit „fliegenden Fahren“ sind die bis heute in Arneburg, Sandau und Räbel üblichen Gierseilfahren gemeint. Sie pendeln an einem 400-500 m langen Halteseil, das in der Fahrinne zwischen den beiden Flussufern fest verankert ist und durch Bojen an der Oberfläche gehalten wird. Bei Schiffsverkehr verbleibt der Prahm auf der Ankerseite. Das Halteseil spaltet sich etwa 30 m vor der Fähre in zwei Führungsseile auf, deren Länge über Winden verstellt werden kann. Der dadurch veränderte Anstellwinkel der Fähre zum Strom bewirkt, dass der Druck des strömenden Wassers die Last zum anderen Ufer befördert. Voraussetzung ist allerdings eine ausreichende Fließgeschwindigkeit von mindestens 2 km/h.

Die Gierseilfähre war eine Erfindung des Niederländers

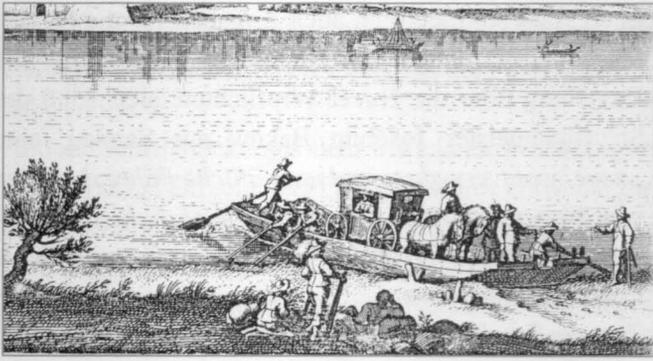


Abb. 7, Schrickfähre auf einem Kupferstich von M. Merian, Mitte 17. Jh.

Hendrick Heuck, der 1657 ein Längsseil in den Fluss Waal setzte, um den Fährprahm gieren (Drehen um die Schiffsachse) zu lassen. Einer der wichtigsten Gründe für die Verbreitung der Gierfährn auf der Elbe war ihr kraft- und personalsparender Betrieb. Ein weiterer Grund war die Kettenschiffahrt im 19. Jahrhundert, bei der sich die Schiffe entlang einer längs im Fluss liegenden Kette flussaufwärts zogen. Die Kette wurde von den Kettenschiffen vorne vom Grund des Flusses aufgehoben, über das Deck gezogen und hinten wieder in den Fluss abgelassen. Eine Überkreuzung dieser Kette mit den bis dahin verbreiteten Schrickfährn war äußerst problematisch. Schrickfährn, die man bei günstigem Wind segelte und ansonsten mit Schricks und Rudern bugsierte, scheinen bis ins 19. Jahrhundert neben den Kahnfährn mit Segeln oder Rudern die häufigste Fährtechnik auf der mittl-



Abb. 8, Schrickfähre bei Werben um 1900

ren Elbe gewesen zu sein. Sie wurden mit mehreren, fünf bis acht Meter langen Rundhölzern, die eine schmiedeeiserne Forke hatten, von bis zu vier kräftigen Fährknechten zum jeweils anderen Ufer bugsiert. Das Inventar

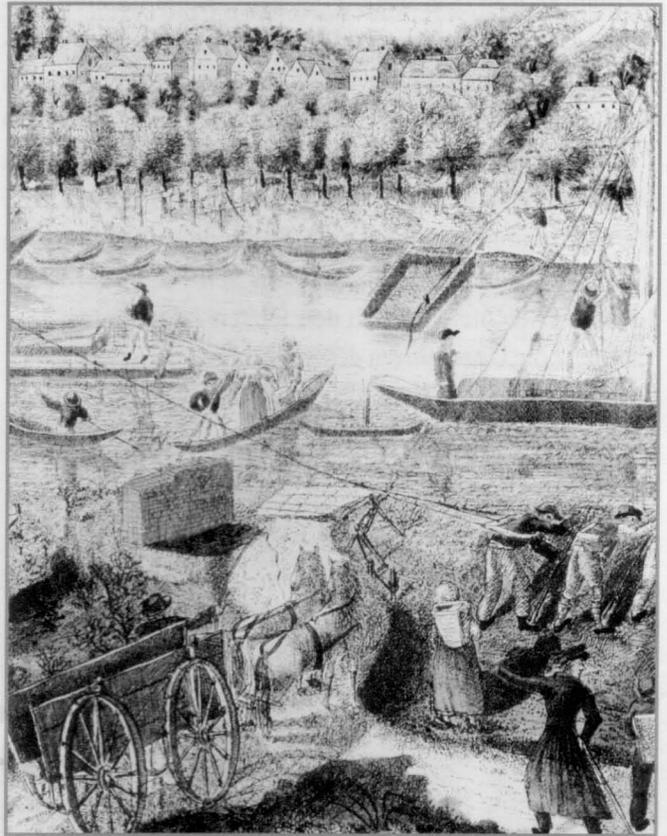


Abb. 9, Seilfähre über die Havel in Havelberg auf einer Zeichnung um 1810

einer größeren Wagenfähre im altmärkischen Elbeabschnitt dürfte dem Lenzener Fährinventar von 1884 ähnlich gewesen sein: „Großer Fährprahm für 2 vierspännige Fuhrwerke, ca. 14,5 x 4,5 m, ..., Spitzprahm für 1 Fuhrwerk, ..., großer Fährkahn für Personen, ..., 2 kleine einbordige Handkähne, ..., 2 Landebrücken, 1 kleine Fährhütte, 2 Steuer ..., Segelzeuge zum Fährprahm und Spitzprahm, ..., 10 Ruder, 4 Schricks, 4 Riemen, Ketten, Was-



Abb. 10, Katamaranfähr bei Havelberg um 1710 auf einer der ältesten Fährdarstellungen der Region

serschaukeln, Rudergabeln ...“⁴ Mit der Umstellung auf Gierseilfähren und dem Aufkommen der Dampf- und Dieselmotorentechnik gerieten die Schrickfähren vollkommen in Vergessenheit.

Seilfähren scheinen wegen der Flussbreite im altmärkischen Elbeanschnitt kaum üblich gewesen sein. Sie lassen sich hingegen häufig in der Havel mit ihrer geringen Breite und Strömung nachweisen. Die quer über den Fluss gespannten Seile oder auch Ketten lagen zumeist auf dem Grund des Flusses. Für die Überfahrten bediente der Fährmann entweder eine Seilwinde oder zog den Prahm mittels eines Knüppels am Seil hinüber. Motortechnik erleichterte erst in den letzten Jahrzehnten ihrer Existenz die Überfahrten der Seilfähren.



Abb. 11, Kombifähre bei Räbel 2005

Sogenannte Kombifähren als Motor- und Gierseilfähren sind seit 1996 und 1997 in Sandau und Werben in Gebrauch. Dieser Fährtyp ermöglicht Überfahrten unabhängig vom Wasserstand, da der Prahm bei Hochwasser als freifahrende Motorfähre betrieben werden kann und bei normalem Wasserstand als kostengünstige Gierfähre.

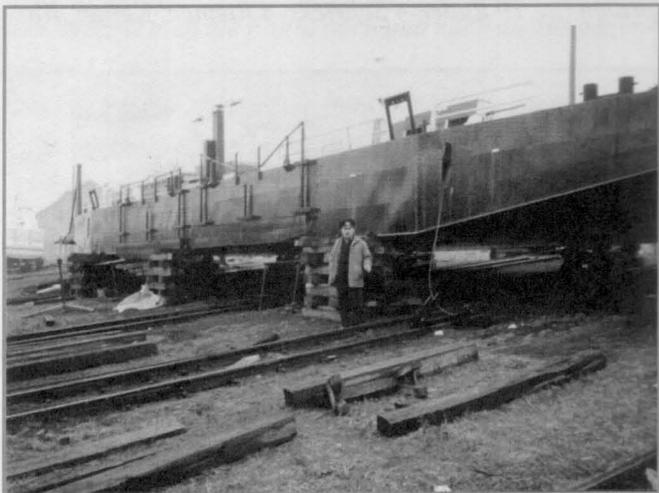


Abb. 12, Umbau der Fähre Sandau 1996

Interessant sind letztlich auch Angaben für die Bezahlung von Fährneubauten. Für die „Kapitelsfähre“ bei Havelberg über die Havel verpflichtete sich 1580 der Schiffbaumeister Joachim Bakow aus Sandau, eine „neue, wohlverwahrte und unsträfliche Fähre darinnen vier Wagen samt den Pferden zugleich halten zu können...“ für das Domkapitel zu bauen. Er bekam dafür als Lohn „80 florentinische Gulden an Geld, einen halben Zentner Speck, ein halb Viertelchen Butter, an Roggen, Käse, Bier ect., nebst den Spähnen und dem Stückholz, was bei der Arbeit abfiel“.⁵ Für den Neubau der großen Elbfähre bei Werben wurden 1762 Kosten von 657 Reichstalern berechnet, die der Rat zu Werben durch den Verkauf von 60 Eichen aus dem Stadtwald bestritt.⁶

Die Fähren bis zum 18. Jahrhundert

In den mittelalterlichen Schriften taucht der Begriff der Fähre oft in mittelhochdeutscher Sprache als *vere* oder *fere* auf. Quellen für die Erwähnung von Fähren sind äußerst vielschichtig. In einigen Fällen behandeln sie direkt das Fährrecht. Interessant sind die Urkunden aus dem 13. Jahrhundert zu den Fähren in Sandau und Werben. Hierin stellten die Markgrafen Lehnsurkunden zur Vergabe des Fährrechtes aus. Das Recht auf den Betrieb einer Fähre galt im Mittelalter als sogenanntes Regal, das vom Landesherrn selbst genutzt, oder als Lehen (varlehen, fergenlehen) vergeben wurde. So schenkten beispielsweise die Markgrafen Johann und Otto im Jahre 1226 den Bürgern von Werben die Erhebung des Fährgeldes und überließen ihnen in einer weiteren Urkunde die Fährgerechtigkeit inklusive der Güter.⁷ Außerdem legten hier die Markgrafen angeblich fest, dass keine andere „*Schep vere*“ für Pferd und Wagen „*uppe der Eluen twisschen Werben und Wittemberge*“ fahren dürfe.⁸ Diese Urkunde spielte in späteren Streitigkeiten über das alleinige Fährrecht eine große Rolle. Werbener Bürger schrieben sie mehrfach ab und fälschten den Inhalt zu ihren Gunsten. Eine weitere Bewilligung des Markgräflichen Fährrechtes an eine Stadt stammt von 1272. Sandau erhielt in jenem Jahr von den Markgrafen Johann, Otto und Waldemar das Recht, zu allen Zeiten und ungehindert eine freie Fähre halten zu dürfen.

Die Erwähnung von Elbzollstätten in Tangermünde und Mellingen 1136 spricht für einen Elbübergang, der eine Fähre vermuten lässt.⁹ Für Mellingen, ein seit 1375 wüstes Dorf bei Ferchland, erwähnt das Lehnsregister Erzbischofs Albrecht IV. im Jahre 1383 eindeutig eine Fähre, die den Brüdern von Plotho gegeben war.¹⁰ Spätere Erwähnungen dieser Fähre bleiben trotz der wüsten Dorf-

stelle beim Namen „Fähre Mellin“ (oder Mellingen), die etwas nördlich der Grieben – Ferchländer Fähre gelegen haben muss.

Andere Schriftstücke aus dem Mittelalter beschäftigen sich mit dem Fährgeld. Der Fährlohn wurde entweder für die Überfahrt frei ausgehandelt, oder bei kontinuierlicher Nutzung pauschal durch jährliche Naturalleistungen abgegolten. Es gibt jedoch auch Beispiele für festgelegte Preise. So ist für die Arneburger Fähre 1424 belegt, dass Markgraf Friedrich den vierten Teil an der Fähre vom Rat zurück kaufte. Hierbei wurde der Fährlohn für das Übersetzen eines Wagens auf drei *scherpff* (3 halbe Pfennige, etwa eine Kanne Bier) festgelegt, für Pferde und Personen durfte der Fährmann das bisher Gewöhnliche verlangen.¹¹

Über eine Wallfahrt nach Wilsnack im Jahre 1430 berichtet Friedrich I. von Hessen und gibt die Fährkosten in Werben für zwei Wagen mit einem Gulden (Wochenlohn eines Meisters im Mittelalter) an, für eine Person mit 5 alten Groschen und Trinkgeld für den Schiffsknecht.¹² Andererseits berichteten Arnstädter Bürger 1475, sie hätten auf ihrem Weg nach Wilsnack die Fähre bei Werben umsonst benutzen dürfen.

Eingriffe in die Fährgerechtigkeit wurden durch Niederlegen des entsprechenden Fahrzeugs geahndet. Zwischen der seit alters bestehenden Fähre in Werben und der Stadt Seehausen entbrannte im 15. Jahrhundert ein Streit um Fährrechte. 1409 wird erstmals eine Fähre am Kammerhof (Camps), einer Schiffsanlegestelle bei der Burg Seehausen erwähnt. Markgraf Jost hatte den Rat von Seehausen mit dem Fährrecht belehnt. Daraufhin stritt die Stadt Werben um ihr Privileg zum alleinigen Betrieb einer großen Schiffsfähre für Wagen und Pferde. Anscheinend war seit Auffindung des Wilsnacker Wunderblutes 1383 der Fährbetrieb an der Elbe ein einträgliches Geschäft geworden. Die „*twydracht*“ (Zwietracht) beider Städte sollten 1447 die Ratsleute von Stendal, Salzwedel, Tangermünde, Gardelegen und Osterburg schlichten. Letztlich entschied jedoch Markgraf Friedrich der Jüngere im Februar 1448 gegen die Fähre in Seehausen: „...*Scholen sie von stund an sodane vere, die sie by dem kammerhoue gebuwet und gelecht hebben, weder nedder leggen und sik der hinfordermer in keiner wise nicht bruken...*“¹³

Bereits im Juli desselben Jahres kam es zu einem Vergleich des Dietrich von Quitzow mit dem Rat von Seehausen. Er teilte sein, vom Havelberger Bischof als Lehn erhaltenes Fährrecht aus den Elbdörfern Bälou,

Gnevsvord und Rühstedt mit der Stadt Seehausen, sodass die Elbfähre bei der Seehausener Burg, dem sogenannten Kammerhof, betrieben werden konnte. Dafür durften die Bauern von Gnevsvord, Rühstedt und Bälou keine Fähre mehr fahren, die die Fähre am Kammerhof beeinträchtigt und mussten aus jeder Hufe jährlich vier „*stendalsche Pfennige*“ an Fährgeld zahlen.



Abb. 13, Fährstelle Tangermünde auf einem Kupferstich (Detail) von M. Merian 1652

Ein Fährunglück geschah nach einer Überlieferung des Chronisten Engelbert Wusterwitz am 15. Juli 1410 bei Tangermünde. Die befreundete Familie von Quitzow war hier zu einer Kindstaufe beim Edlen Herrn Kaspar Gans zu Putlitz, Landeshauptmann der Prignitz und Altmark eingeladen, der ein Jahr zuvor vom Markgrafen das Schloss Tangermünde pfandweise erworben hatte. Die ausschweifend beschriebene Feier schlossen die Gäste mit einem Totentanz ab, bei dem Conrad von Quitzow den Part des Toten zu spielen hatte. Er soll den ganzen Tag schon von Todesahnungen gequält worden sein, berichtet der Chronist und schreibt weiter: „*Nachdem aber nu diese auch zum Ende gebracht und ein jeder nu hat wider anheim ziehen wollen und nun Dietrich von Quitzaw und Conrad von Quitzaw zu Hohenwalde und der genandte Apitz Schenck von Sidaw in einen Kahn gesessen und uber die Elb schiffen wollen, ist das Schiff*

oder der Kahn untergegangen, als das Conrad von Quitzaw mit drey und zwanzig Reutern erossen,. Dietrich von Quitzaw aber und Apitz Schenk von Sidaw sind mit den Pferden aufgeschwommen.“¹⁴



Abb. 14, Fährestelle zwischen Werben-Quitzebel auf einem Mtbl.1882 (Nachträge 1932)

Eine andere Überlieferung aus der Mitte des 15. Jahrhunderts hängt mit dem Pilgerweg nach Wilsnack zusammen. Das Mirakelbuch von Elende bei Bleicherode im Südharz verzeichnet ein Mirakel an einer Pilgerin aus Naumburg.¹⁵ Die Mutter war mit ihrem Sohn unterwegs nach Wilsnack. Auf dem Rückweg von Wilsnack fiel ihr Kind bei der Überfahrt in die Elbe „das geschach harte vor der stadt czu Werbin“. Als das Kind ertrunken am Strand angespült wurde, gelobte sie sich mit einem Opfer nochmals nach Wilsnack und nach Elende zu begeben, wenn das Kind leben würde. Es erwachte bei Sonnenaufgang und der Bericht verzeichnet ihren Besuch mit dem Kind in Elende und den Hinweis, sie würde eine Beweisurkunde aus Werben beibringen: „wil her wedder komen vnd wil vns des eynen briff brengen [...] von den borgeren czu Werbin das is wor sy das das kind lag von vespezijit eyne gancze nacht obir bis das dy sunne uff ging“¹⁶ 1673 haben bei Wittenberge unvorsichtige Fährknechte die Fähre bei starkem Wind versenkt, wobei vier Leute, darunter der Kuhhirte Thies von Eickerhof ertranken „...durch Versehung der Fehr Leute, die in einem großen winde, die Fehre in grundt gesegelt...“¹⁷ Es konnte pas-

sieren, dass durch die heftigen Bewegungen der Fährknechte mit den Schriks oder durch laute Kommandorufe die Pferde scheuten, über Bord gingen und damit den Prahm zum Kentern brachten.

Aus dem gefährlichen Leben der Fährleute erzählen einige interessante Überlieferungen. Neben dem Fährmann hatten zumeist vier Fährknechte Segel, Ruder und Schricks zu führen. Sie wohnten gewöhnlich mit der Familie des Fährmanns im Fährhaus, das direkt an der Fährstelle lag und bei großen Fähren zugleich ein Krug mit Schankrecht sein konnte. Liselott Enders fand im Archiv folgende Geschichte: „1551 kehrten drei herrenlose Gardeknechte beim Seehäuser Fährmann an der Elbe ein. Kurz danach kam noch einer in einem Kahn zusammen mit einer Frau an und zechte mit ihnen. Der Wirt trank für sich mit zwei Nachbarn aus Scharpenlohe. Am Abend bezahlten die Landsknechte ihre Zeche, und es schien so, als wollten sie wandern. Aber der zuletzt angekommene nahm seinen Spieß, stach ohne weiteres einen Bauern nieder, gab dann dem Wirt einen Stich vor die Brust und schlug ihm den Kopf braun und blau, dass das Blut aus den Ohren floss.

Die anderen Gesellen überfielen die Bauern und schlugen sie nieder. Indessen kamen des Wirts Knechte und Tagelöhner von der Arbeit zurück, befreiten Wirt und Bauern und nahmen zwei der verbliebenen Landsknechte gefangen. Der Fährmann zeigte den Vorfall dem Gericht in Seehausen an. Die Täter waren der Gewalt geständig, wären aber durch einige böse Worte der anderen Gäste gereizt worden und betrunken gewesen. Doch der Rat wusste, dass die Bauern in der Wische von dergleichen herrenlosen Knechten viel zu leiden hatten, und schloss auf den Plan eines Raubmords an dem ziemlich vermögenden Wirt und seiner Familie am abseits gelegenen Ort. Die Gewalttäter hatten, ungeachtet der Trunkenheit, ihr Leben verwirkt.“¹⁸



Abb. 15, Fähre Seehausen-Sandkrug, Kartenausschnitt „Prignitz“ von Güssefeld 1795

Auch Hochwasser machten den direkt an der Elbe wohnenden Fährleuten das Leben schwer. Bekmann schreibt: „Wiederum ist die Elbe das folgende Jahr [1567] bei der Seehausenschen Fähre, jetzo der Seehausensche Kamps, ausgebrochen, und hat das Fährhaus samt Scheunen, Ställen, Backhause ec. ganz und gar weggerissen, und der Erde gleich gemachet.“¹⁹

Neben den bereits erwähnten Fähren gab es kleinere Personenfähren in den Dörfern an beiden Ufern des Flusses. In Hämerten war der Schulze laut Abschied von 1587 zur Kahnhaltung befugt, um damit Leute und Sachen über die Elbe zu fahren. Belege gibt es ebenfalls für Kahnfähren in Dalchau 1486, Storkau 1598 und Altenzaun 1587.²⁰ Auch Buch unterhielt 1589 auf eigene Kosten eine freie Fähre auf der Elbe bis ans Brack und 1722 ist erstmals von einer Fähre zwischen Grieben und Ferchland die Rede.



Abb. 16, Foto der Personenfähre Ferchland-Grieben von 1904

In einem Protokoll vom 4. Juni 1750 wurden Fährleute mit Kähnen in Cumlosen, Müggendorf, Wahrenberg, Steinfeld, Schadebeuster, Sandkrug, Gnevsdorf, Abbenndorf und Niedergörne genannt.²¹

Die Räbeler Fähre verkaufte Stillentin von Kröcher „siner anliggenden nott willen“ 1453 zur Hälfte dem Werbener Komtur Heinrich von Redern für 80 Rheinische Gulden, was für eine gute Einnahme aus der Fähre spricht.²² 1499 belehnte der Landesherr wieder die Familie von Kröcher mit der Personenfähre.²³ Zur Pfändung der gerade angeschafften Wagenfähre kam es 1583 durch das Domkapitel zu Havelberg, weil die Deiche im Mühlenholz „zerdeppert und verdorben“ würden. Im Vergleich einigte man sich darauf, dass die Domherren jederzeit freie Überfahrt erhielten und freie Anfahrt der Deichpfähle.²⁴

Im Jahre 1710 hatte der Landrat August von Bismarck die Erlaubnis für eine Fähre in Schönhausen erhalten, damit

er Holz von seinen diesseits und jenseits der Elbe gelegenen Gütern transportieren lassen könnte. Er durfte damit eigene Leute und Wagen hinüberbringen, jedoch keine fremden Personen. Da sich der Fährmann nicht daran hielt, kam es mit dem Amt Tangermünde 1717 zum Streit. Auch in Storkau, Dalchau, Hämerten und Buch beobachtete der Tangermünder Fährpächter Passagier- und Wagenüberfahrten, zu denen die kleinen Dorffähren nicht berechtigt waren. Bismarck verwies für Schönhausen auf sein Privileg; um die anderen Fähren entbrannte ein langer Streit. 1733 beschwerte sich von Bismarck, dass der Magistrat zu Tangermünde ihn in der Fährgerechtigkeit „turbiere“.²⁵



Abb. 17, Tangermünder Fährstelle auf dem Meßtischblatt von 1943

Ein Beispiel für die Verlegung von Fährstellen finden wir in einem anderen Streitfall. Um 1718 hatte der Rat zu Tangermünde in Karlbau um einen Platz auf dem Werder ersucht, weil die Fährstelle wegen der Strömung verlegt werden musste. An der neuen Stelle kam es zu Schäden auf den Wiesen und an den Bühnen. Daher klagten die Karlbauer 1737 gegen den Tangermünder Rat wegen der Schäden auf ihrem Gelände durch die Fähre.²⁶

In Havelberg wurde den Fährleuten der Havelfähre 1710 wegen einer drohenden Pestwelle untersagt, Fremde über die Havel zu fahren.

Ausgesprochen selten dürfte ein Ereignis am Neujahrstag 1465 auf der Sandauer Fähre gewesen sein. Kurfürst Friedrich hielt während der Überfahrt Gericht über einen Hof in Groß-Schwechten. Die anschließend in Tangermünde ausgestellte Urkunde erwähnt dazu: „Solch Orteil und recht ist gesprochen uf der Fehre zu Sandou ...“²⁷

Ein großer Empfang wurde dem Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm am 6. August 1670 an der Fähre in Tangermünde bereitet. Bekmann schreibt: „Und weil Sie [die königliche Majestät] zum erstenmahl als ein König

in die Altmark und diese Stat gekommen: so sein Sie von den alhier vorsammelten anwesenden, von S. Löbl. Altmärkischen Ritterschaft und namens derselben zuerst jenseit der Elbe bei dero hohen ankunft von dem Hrn. Landshauptm. der Altmark, dem Hrn. von dem Knesebek, mit einer Rede und compliment; diesseits der Elbe aber nahe an der fähre namens der gesamten Altmärkischen Stäte von einigen hohen anwesenden allerunterthänigst empfangen worden...“³⁰



Abb. 18, Ansichtskarte mit der Havelfähre in Nitzow um 1900

Zu erwähnen sind noch die Fähren der Nebenflüsse. So gab es zum Beispiel eine Fähre über den Aland bei Rethfelde, die 1429 erstmals erwähnt und 1744 durch eine Brücke ersetzt wurde. Die Haveldörfer Nitzow, Toppel und weiter entlang der Havel bis Rathenow hatten zeitweilig oder ständig Fähren zum eigenen Gebrauch. Im Jahre 1669 genehmigte das Domkapitel den Nitzowern von ihrem Holz einen Fährkahn bauen zu lassen, da der alte Kahn nichts mehr taugte. Für Havelberg bewilligte Markgraf Johann 1429 einen Vertrag zwischen Stadt und Domkapitel über die Fährgerechtigkeit der Domherren. Das Capitel hatte die Fähre „recht verschlossen zu halten und nach bestem Vermögen zu bestellen, damit der Stadt Havelberg und dem Lande daraus kein Schaden erwachse.“ Die Bewohner des Köper-, Neu-, und Wendebergs hatten für die Fähre die Zindeln anzuschaffen und den Reif zu halten. Die Fähre östlich der Stadtinsel von Havelberg nutzten anscheinend Fuhrwerke und Personen, die den Weg über die Brücken und die damit verbundenen Kosten vermeiden wollten.

Sogenannte Hochwasserfähren, die zeitweilig in Gebrauch waren, lassen sich an verschiedenen Orten vermuten. Zwischen Havelberg und Sandau bestand 1740 eine Fährgerechtigkeit bei Hochwasser. Die Fähre war ein großer Prahm für Posten und Personen und brachte 20 bis 30 Thaler in die Havelberger Stadtkasse. 1740 legte Sandau wegen der Streitigkeiten mit Havelberg um das Fährrecht einen ersten

Fahrdamm an. Docherst der Bauder Chaussee 1844 machte den Betrieb der Hochwasserfähre zwischen den beiden Orten überflüssig.²⁸

Fähren in Kriegszeiten

Fährstellen stellten in Kriegszeiten strategisch wichtige Verbindungen dar. So waren die Fähren der Heerstraßen über Wittenberge, Tangermünde und Werben unmittelbar in den jeweiligen Krieg einbezogen. Die meisten Nachrichten finden wir über die Geschehnisse in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges und des Feldzuges von 1806. Prignitz und Altmark waren unmittelbar betroffen und daher von durchziehenden Heeren arg gebeutelt. Aber auch das Kriegsende 1945 machte sich an den Brücken und Fähren der Altmark vernichtend bemerkbar. Alle Elbbrücken waren zerstört und die Fähren zum Teil versenkt oder wegen Überladung untergegangen.

Im Dreißigjährigen Krieg ließ Kurfürst Georg Wilhelm alle Fähren abschaffen, um Einfälle der Truppen zu verhindern. So bat er 1625 auch die Stadtherren von Wittenberge, Edle zu Putlitz, wegen „...allerhand vorgehenden einfällen ... alle fehren, unserer alten Marck abzuschaffen, und einsenken zulassen. das sich vermittelt des gebrauches dieser fehren auch bey Inen allerhand verdächtiges gesindlein einschleicht... Befehlen Euch deswegen, ...die wolfart des Vaterlandes wie eurer selbst ...bey Euch gelten lassen und solchem nach auch die eurige fehre, ...einsenken ...“ zu lassen.²⁹

Für Tangermünde beschrieb Bekmann mehrere Elbüberschreitungen der Dänen, die den Fluss „mit etlichem volk und den schweren stücken [Kanonen]“ überquerte. Die Truppengröße beschrieb er oft mit 3000 Mann und der entsprechenden Anzahl an Pferden sowohl für die Reiterei, als auch für die Fuhrwerke und Kanonen.

Im Sommer 1626 bauten dänische Truppen über die Elbe bei Tangermünde eine Brücke, die aus dicht nebeneinan-



Abb. 19, Darstellung der Schiffsbrücke bei Tangermünde (aus dem Theatrum Europaeum 1633)

der liegenden, fest verbundenen Kähnen und darüber gelegten Bohlen bestand. Diese Schiffsbrücke ermöglichte einen schnelleren Übergang. Das Übersetzen der Truppen mit einer Fähre dürfte eine tagelange Prozedur gewesen sein. Schiffsbrücken baute man nach der Nutzung ab und konnte sie an der nächsten Passstelle erneut benutzen. So wurde auch die Brücke von Tangermünde nach Werben geschafft und dort wieder aufgebaut.

Im Juli 1631 nutzte König Gustav Adolf bei Tangermünde eine Furt: „ist...bei kleinem wasser hinterm weinberge unweit der Stat Tangermünde mit mannigliches verwunderung mitten durch die Elbe mit seiner reiterei und bagage gegangen, welchen pas ihm ein bauer gezeitget...“ Bei Werben soll er „mit 1000 pferden durch die Elbe gesetzt, und die Stat des nachts überrumpelt“ haben.³⁰ In Werben hat es in den Jahren 1626, 1631 und 1642 eine Schiffsbrücke gegeben, in Tangermünde 1626 und 1641.



Abb. 20, Darstellung zweier Schiffsbrücken bei Werben im Jahre 1631 (aus dem *Theatrum Europaeum* 1633)

Für die Sandauer Fähre ist in der Chronik festgehalten, dass das Fährschiff versenkt wurde, als fremdes Kriegsvolk durchzog. Ebenso im Siebenjährigen Krieg 1756, als man die Fähre versenkte, um den Vormarsch der Schweden zu stoppen.³¹ Nach der verlorenen Doppelschlacht bei Jena und Auerstedt 1806 zogen sich die preußischen Truppen nach Mecklenburg zurück und „passierten“ am 24. Oktober 1806 mit General Blücher und seinem Korps die Elbe. Im Bericht steht: „am 23. über Stendal und Arneburg nach Dalchau, und am 24. nach Sandau, wo 14 Fähren versammelt lagen, und die Kolonne sogleich übergang...“ Zwei Tage später zog, verfolgt von den französischen Truppen, der Herzog von Weimar ebenfalls bei Sandau über die Elbe. Sandau galt durch den nachrückenden Feind als einziger noch möglicher Übergang. Inzwischen lagen hier 21 große und kleine Fähren, die aus den anderen Orten zusammengezogen wurden. Während die preußischen Truppen bei Sandau

die gesamte Artillerie, Bagage und Infanterie übersetzten, kämpfte General York bei Altenzaun mit zwei Geschützen und Jägern gegen die heranrückenden feindlichen Franzosen, „... so daß es für die Truppen des Obersten Yorck schwierig war, aus der Aufstellung bei Osterholz unbemerkt nach den Fähren zu entkommen. Der Oberst ließ daher Feuer anmachen und die Mannschaften nur allmählig davon zurücknehmen, so daß die Feuer brennend blieben. Die Jäger waren die letzten, welche abzogen und beim Eintreffen am Uebergang sogleich nach Sandau übergesetzt wurden. Die Franzosen waren indessen den Jägern auf den Fuß gefolgt und langten Sandau gegenüber ziemlich gleichzeitig mit einem Depot des [preußischen] Infanterie-Regmts. Tschepe an, das von Hildesheim über Osterburg marschiert war, so daß es beim Uebersetzen desselben noch zum Gewehrfeuer kam und vier beladene Wagen und etwa 20 Mann des Depots verloren gingen. Da noch fortwährend gerufen wurde, daß die Fähren schnell auf das linke Ufer herüberkommen möchten, um eingetroffene königliche Bagage überzusetzen, so fuhren dieselben, mit den Jägern besetzt, noch einmal zurück, bemerkten aber vor dem Landen, daß die Franzosen am jenseitigen Ufer standen, und kehrten unter heftigem Gewehrfeuer nach dem rechten Ufer um. Der Verlust der Preußen betrug 14 Tote und Verwundete; ...Der Oberst York erhielt den Befehl, sämtliche zum Übergang benutzte Fähren zu versenken, und ein Detaschement ging die Elbe abwärts, um gleicherweise mit den Fähren in Werben und Lenzen zu verfahren.“³²

Auch der Zweite Weltkrieg brachte verheerende Folgen für das Fähwesen mit sich. Schon 1942 sollten die Wasserbauämter berichten, welche Fähren noch in Betrieb waren, da auch Fährlente eingezogen und Kraftstoffe knapper wurden. 1945 waren die meisten Fähren zerstört



Abb. 21, Fähre Wittenberg in der Nachkriegszeit

oder versenkt. Die Fähre von Sandau ging zum Beispiel durch Artilleriebeschuss unter. In Räbel ertranken Menschen bei der Überfahrt eines überfüllten Fährbootes. Den großen Prahm hatten SS-Truppen 1945 gesprengt. Fähren waren in der Zeit, in der massenweise flüchtende Menschen über die Elbe wollten, nicht vorhanden. Was an Kähnen noch brauchbar war, beschlagnahmten die Alliierten. Mit Handkähnen oder gar schwimmend überquerten viele die Elbe. Man behalf sich mit allem, was zur Verfügung stand. Geschichten über diese Zeit sind zumeist in Erlebnisberichten festgehalten. So schrieb Kurt Rehfeld über die Flucht seiner Familie bei Schönhausen; *„Ich sah aber auch, wie viele Soldaten und Zivilisten unmittelbar vor unseren Augen in den Fluten des Stroms ertranken. Um sich vor der Roten Armee zu retten, sprangen sie in voller Ausrüstung in die Elbe, um sich zum Amerikaner, der ja bereits in Tangermünde war, zu retten. Aber auch ein Personenausflugsdampfer holte Kranke und verwundete Soldaten sowie Zivilisten vom diesseitigen zum jenseitigen Ufer hinüber. Meines Wissens fuhr dieser Dampfer dreimal hin und her, und jeder wollte mit hinüber zu den Amerikanern.“*

Die Brücken in Tangermünde, Hämerten und Wittenberge waren gesprengt und daher unpassierbar. In Wittenberge befand sich daher von 1945 bis 1947 an der alten Fährstelle eine Motorfähre, die bis zur Instandsetzung der Brücke regelmäßig den Verkehr über die Elbe übernahm. So entstanden als Ersatz für gesprengte Brücken auch an anderen Stellen Fähren, wie zum Beispiel die erst nach Fertigstellung der Brücke 1999 eingestellte Havelfähre bei Strodehne. Der Betrieb vieler Fähren und Fährstellen normalisierte sich erst Jahre nach dem Krieg wieder.

Fähren im 19. und 20. Jahrhundert

Über die Geschichte der zahlreichen Fähren finden sich selten eigenständige Akten und noch weniger Literatur. Vielmehr verstecken sich die Informationen in unterschiedlichsten Schriftstücken, Gemeindeprotokollen, Zeitungen und sogar Kirchenbüchern. Aufschlussreich sind statistische Landesbeschreibungen, wie sie 1854 Heinrich Berghaus in seinem Landbuch der Mark Brandenburg veröffentlichte. Er erwähnte zwischen Wahrenberg und Räbel allein neun Elbfähren sowie die Havelfähren in Vehlgest, Havelberg, Toppel, Nitzow und Quitzöbel. Interessant ist hier, dass die Sandkrüger gegenüber der Seehäuser Fährstelle eine *„große Fähre und großen Elbkahn für allg. Gebrauch“* hatten, wie auch Wittenberge, Werben und Räbel, während die übrigen zumeist als



Abb. 22, Ansichtskarte mit Fährkahn der Arneburger Fähre um 1930

„Prahm für Personen und Vieh“ oder schlicht als *„Kahnfähre“* angegeben sind.

Mit der preußischen Bürokratie im 19. Jahrhundert begann für viele bis dato ungeschriebene Regeln eine schriftliche Festlegung. So wurde zum Beispiel im *„Separations-Recht“* der Gemeinde Toppel von 1840 für die kleine Kahnfähre festgeschrieben: *„Auch die Havelfähre ist gemeinschaftliches Eigentum ...und deshalb ... auf gemeinschaftliche Kosten stets zu unterhalten und sooft es erforderlich wird, neu zu bauen.... Die Benutzung dieser Havel-Fähre steht übrigens immer jedem Grundbesitzer jederzeit nach seinen wirtschaftlichen Bedürfnissen, jedoch zu keinem anderen Zwecke als nur zum Überfahren des Viehs und der Früchte von den Äckern und Wiesen der Feldmarken Toppel und Dahlen von einem Ufer zum anderen zu....“*

So oder so ähnlich wird für viele Orte an der Elbe erstmals der Umgang mit den Fähren in den Separationen schriftlich formuliert worden sein. Für Toppel spiegelt ein 1811 im Kirchenbuch festgehaltenes Unglück den Gebrauch von dörflichen Kahnfähren wieder: *„Die Frauen wollten zum Abendmelken der Kühe übersetzen. Zu ihrer Begleitung gesellten sich die Knechte. Es waren nacheinander 12 Personen zusammengekommen die sich alle in einen Kahn begaben, der wie die anderen nur für eine Hofstelle gebaut, sechs bis höchstens acht Personen bei stillem Wasser tragen konnte. Die Unvorsichtigkeit war umso größer, da die Havel nach einem soeben vorübergegangenen Gewitter noch mit Wellen ging. Kaum vom Ufer in die Strömung gelangt, schlug der Kahn um und alle 12 mussten mit den Wellen kämpfen ...[6 wurden gerettet] während die anderen 6 in den Grund gingen, wo sie an einer Stelle beisammen gefunden und herausgezogen wurden, um 12 Uhr in der Nacht. Eine Wiederbelebung war nicht möglich.“*

Im 1912 verfassten Führer der deutschen Schifffahrtstra-

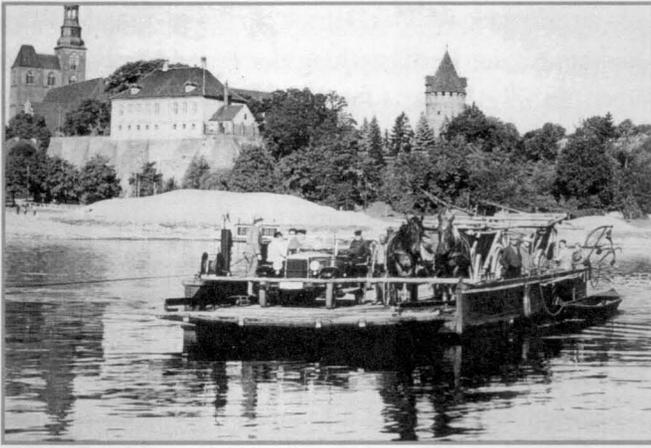


Abb. 23, Ansichtskarte der Fähre Tangermünde um 1930

Ben sind folgenden Angaben zu Fähren für den altmärkischen Elbeabschnitt abgedruckt: Tangermünde mit einer Gier- und Dampfähre, Storkau-Hogengören mit einer Schrickfähre, Arneburg mit einer Schrickfähre, Niederhörne-Schönfeld mit einer Schrickfähre, Sandau-Sandauerholz mit einer Gierfähre, Räbel-Havelberg mit einer Gierfähre, Werben mit einer Schrickfähre, Abben-dorf mit einer Kahnfähre, Wittenberge mit Motorboot plus Kahnfähre sowie Motorboot plus Schrickfähre, Wittenberge-Wahrenberg Kahn mit Motorboot. Für die Havel sind angegeben: Havelberg mit einer Ketten-Prahmfähre, Toppel mit einer Ketten-Prahmfähre, Nit-zow mit einer Motor-Pahmfähre und Quitzöbel mit einer Drahtseilfähre mit Prahm. Diesen Angaben können wir entnehmen, dass die technische Entwicklung auch das Fährwesen veränderte. Schrick-, Gier-, Dampf-, Motor-, Seil- und Kettenfähren existierten nebeneinander.

Eine der Veränderungen 1891/92 spiegelt sich im damaligen Schriftverkehr über die Fähre Räbel-Havelberg nieder. Auslöser war der Bau eines Elbe-Winterhafens gegenüber von Räbel. Dadurch musste die Fährstelle verlegt werden. Gleichzeitig erfolgte die Umwandlung von einer Schrickfähre in die noch heute gebräuchliche



Abb. 24, Fährstelle Räbel auf dem Messstischblatt 1843

Gierfähre. Dazu schrieb Fährmeister Ulrich am 9. August 1891 an den Magistrat der Stadt Havelberg: „Wohllöblichen Magistrat zu Havelberg gehorsamst anzuzeigen, dass durch den Bau der Buhnen am Mittelwerder die Stromverhältnisse so schwierige geworden sind, dass ich nur noch im Stande bin, bei dem bisherigen Wasserstande bei ganz ruhigem Wetter mit der Fähre zu fahren, dagegen bin ich bei conträrem Winde gezwungen den Fährbetrieb einzustellen. Die Königliche Elbstrom-Bauverwaltung hat sich verpflichtet, durch die Hafenanlage die Fährstelle nicht zu hindern, nun aber ist mir erstens eine viel abgelegene Anlandestelle angewiesen worden, wodurch wir viel weiter zu fahren haben und außerdem ist die Überfahrt durch den Bau der neuen Buhnen so erschwert, das es bei einem Wasserstande von 2,40 bis 2,90 Meter fast nicht mehr möglich ist...“³²

Kurze Zeit später stand im Verwaltungsbrief des Bürgermeisters der Stadt Havelberg von 1891/92:

„Ferner stehe die Anlage des Winterhafens mit der Verlegung der Fähre bei Räbel und mit der Veränderung der Schrickfähre in eine fliegende Fähre in engem Zusammenhang.“

Bezüglich dieser Veränderung der Fähre haben schon in früheren Jahren Verhandlungen der Stadt Havelberg, bezüglich des besseren Aufschlusses der Altmark, mit dem Kreistage der West-Prignitz und des Kreises Osterburg, zum Zwecke der Genehmigung von [...] Beiträgen, stattgefunden. Die Stadt Havelberg wie der Kreis [Westprignitz] haben damals ihre Bereitwilligkeit, solche Beiträge in Höhe von je 3000 Mark zu gewähren erklärt, das Projekt scheiterte aber an dem Mangel an Interesse, welches der Kreis Osterburg dem Projekt entgegenbrachte.

In ein neues Stadium trat diese Angelegenheit, nachdem die Bahn Glöwen Havelberg gebaut und der Winterliegehafen beschlossene Tatsache war. Gerade zu dieser Zeit lief auch der Contract ab, welchen der Fährmeister mit dem Eigentümer der Fähre, dem Besitzer des Gutes Kannenberg, abgeschlossen hatte. Es ergab sich hier eine für die Stadt günstige Gelegenheit, die Fährgerechtigkeit zu erwerben, um für die Zukunft Herr der Situation zu werden d.h. den Zeitpunkt der Veränderung in eine fliegende Fähre selbstständig bestimmen zu können. Die Verhandlungen mit dem Besitzer von Kannenberg haben aber beide zu keinem Resultat geführt; die Fähre ist von neuem auf Jahre verpachtet und somit ist die Aussicht geschwunden, zwischen der Altmark insbesondere mit der Stadt Werben, eine bessere Verbindung herzustellen. [...] Bemerkte muss hierbei werden, dass der Gutsbesitzer

[...] auf Iden eine normalspurige Privat-Eisenbahn im Aufschluss an die Bahn Wittenberge-Magdeburg von Goldbeck über Iden bis Giesenslage in Betrieb hat, deren Weiterführung über Berge nach Räbel zum Aufschluss an die Fähre beim Vorhandensein einer leichten Kommunikation über die Elbe nur als eine Frage der Zeit erscheint. Es ist ja eine bekannte Tatsache, das leider die Elbe, wie eine chinesische Mauer, unseren Gemeindebezirk gegen die Altmark abschließt und für die Entwicklung von Havelberg ein Hemniss bildet.

Der uns benachbarte Kreis der Provinz Sachsen, Osterburg, wird mit allen seinen Interessen des Handels und des gewerblichen Verkehrs von der Links-Elbeuferbahn Wittenberge-Magdeburg beherrscht und gravitiert Handel und Industrie dort lediglich nach der Provinzialhauptstadt Magdeburg.

Der nach Hamburg und Berlin führende Verkehr geht über Wittenberge. Die im Bau begriffene Kreischaussee Seehausen – Werben kann letztere Stadt uns nur noch mehr entfremden, da keine Aussicht vorhanden ist, dass die Chaussee um 4,5 km bis Räbel verlängert wird.

Unter diesen Verhältnissen erhält die Herstellung einer leichten Kommunikation über die Elbe vom städtischen Mühlenholz nach der Altmark eine besondere Wichtigkeit, zumal dies der einzige Ort an der Elbe ist, über welchen die Stadt Havelberg durch evt. Erwerbung der Fähre ein Bestimmungsrecht erwerben kann. Eine jede, dem benachbarten Kreis Osterburg unsererseits bisher unnütz dargebotene Werbung um Freundschaft, kann nur einen Erfolg haben, wenn wir selber eine tatkräftige Initiative ergreifen...⁴³

Die Umwandlung in eine Gierfähre erfolgte kurz darauf. Auch Tangermünde und Sandau unterhielten seit Ende des 19. Jahrhunderts Gierfähren. Tangermünde kombinierte diese mit einer Dampf Fähre, die auf alten Postkar-



Abb. 25, Ansichtskarte der Gierseilfähre Sandau um 1935

ten zu erkennen ist. Der Betrieb der Tangermünder Fähre endete mit der Fertigstellung der ersten Straßenbrücke über die Elbe in der Altmark 1933. Ähnlich sah es in Wittenberge 1978 aus. Die alte Eisenbahnbrücke war seit 1851 einseitig für Personen und Wagen zugelassen. Dennoch blieb die Fährverbindung bestehen und wurde 1888 sogar in eine Gierfähre umgewandelt, die später als Motorfähre immer dann betrieben wurde, wenn die Bahn ihre Brücke für den Straßenverkehr sperrte oder, wie in den Jahren zwischen 1945 und 1947, unbrauchbar war. Außerdem existierte für die sommerliche Heuernte eine Landwirtschaftsfähre. Mit Fertigstellung der Straßenbrücke stellte die Stadt Wittenberge endgültig ihren Fährbetrieb ein.



Abb. 26, Ansichtskarte von Wahrenberg um 1925 mit Fähre und Fährkrug

Ähnlich sah es in Wahrenberg aus: eine Fähre die seit 1865 die Fährmannsfamilie Schultze/Fredrich führte und mit der Verstaatlichung in der DDR 1960 an die Gemeinde ging. 1978 ging der Fährverkehr erheblich zurück und nachdem der letzte Fährmeister Fuhrmann 1985 in den Ruhestand ging, kam auch hier der Fährbetrieb zum Erliegen.

Viele der kleinen Landwirtschaftsfähren scheinen ebenfalls seit den 1960er Jahren, bedingt durch die Verstaatlichungen, die bessere Motorisierung und in Einzelfällen auch durch die Flussregulierungen und den Buhnenbau eingegangen zu sein. Eine der letzten Fähren dieser Art war die Havelfähre Nitzow, die erst 1993 die letzten Fahrzeuge und Personen übersetzte. Der Prahm liegt heute am Ufer neben der einstigen Fährstelle. In einem Zeitungsartikel von 1960 wurde über die Landwirtschaftsfähre berichtet: „Bei Wind und Wetter muß der Fährmann bereit sein, um die Verbindung von einem zum anderen Ufer aufrecht zu erhalten. Kollege Johann Kühler ist in Nitzow für die Gemeindefähre verantwortlich. Seit drei Jahren versieht der heute 62jährige hier seinen Dienst

und man muß sagen, daß er seine Fähre gut in Ordnung hat. Morgens zwischen 3.00 und 3.30 Uhr überquert er damit zum erstenmal die Havel, wenn die Viehpfleger der LPG Nitzow zu den Weiden zum Melken fahren. So geht das den ganzen Tag über, und manchmal, wenn die Mäh-drescher am jenseitigen Ufer arbeiten, wird es 21 Uhr, bis das Tagwerk beendet ist. Etwa fünfzig Mal geht es so täglich hin und her. Unser Bild zeigt die Nitzower Fähre, die einen Traktor und zwei mit Heu beladenen Hänger sicher durch die Fluten der Havel befördert hat.“³⁴

Die beiden Fähren über die Elbe und Havel von Werben nach Quitzöbel stellten ihre Überfahrten um 1970 ein. Ein Grund scheint hier die Zerstörung der Fährdämme durch militärische Übungen der „Roten Armee“ gewesen



Abb. 27, Foto der landwirtschaftlich genutzten Kettenfähre Nitzow 1960

zu sein. Autos konnten auf den Dämmen nicht mehr fahren, Reparaturen waren nicht möglich und so blieb der Fährbetrieb allmählich aus. Die ehemals privaten Flächen nutzten seit der Kollektivierung sozialistische Landwirtschaftsbetriebe. Außerdem übernahm die Stadt Werben 1966 die Fähre Räbel und baute damit die Verbin-



Abb. 28, Gierseilfähre Werben um 1930

dung nach Havelberg aus.

Der letzte Fährmann Heinrich Schulz wohnte im Sommer im Fährhaus, einem Pavillon auf dem Mitteldeich, dem er den Namen Klein Helgoland verlieh. Ihm wurde



Abb. 29, Pavillon „Klein Helgoland“ auf dem Mitteldeich bei Werben um 1960

1997 von Rudolf Wegener aus Werben ein Gedicht gewidmet, das seinen Lebensweg aufzeichnet:

Der letzte Fährmann von Klein-Helgoland

*Es ist vor vielen, vielen Jahren
ein Werbener Mann zur See gefahren,
er musste hin nach Kamerun
und dorten Kriegesdienste tun.
Und weil es da sehr heiß war,
bekam er die Malaria.*

*Er wollte aber dort nicht sterben
und fuhr zurück alsdann nach Werben.
Als er sich auf der See befand,
kam er vorbei an Helgoland.
Er denkt, komm ich zurück nach Mitteldeich,
bau ich mir dort ein Haus sogleich.
Und schreibe oben an die Wand
das eine Wort "Klein-Helgoland".*

*So ist es ja auch dort geschehen.
Ihr könnt die Schrift von Ferne sehen.
Er wurde Fährmann, wie seit Jahren
es viele schon gewesen waren.
Der letzte der hier noch bekannt,
als "Heinrich von Klein-Helgoland".
Ein Mann mit weißer Schiffermütze,
wie's sich gehört für'n Kapitän,
mit blauem Anzug, blanken Knöpfen
war er wohl propper anzusehen.
So frisch und braun war sein Gesicht,
er mochte keinen Kümmel nicht.
Der Heinrich wohl sein Fach verstand,
er war ein echter Fahrensman.*

*Er war ja aufgewachsen hier,
kannt jeden Busch und jedes Tier,
Und alle Strudel in dem Strom,
bis hin zum Havelberger Dom.*

*Wenn auch das höchste Wasser kam,
der Heinrich stieg in seinen Kahn
Und hat noch oft in dunkler Nacht
die Leute über'n Strom gebracht.
Es war auch Eis und Schnee' oh Graus'
da schaut er auf den Strom hinaus,
gar meterdicke Eisesschollen
war'n über Nacht zusammen gefroren.
Er hat mit Fleiß und viel Bedacht
die Bahn dann über'n Strom gemacht'
Mit Klingelschlitten und mit Pferden
den Strom man konnte Überqueren.
So mancher auf dem Deiche stand,
es war fast wie in Grönland.*

*Auch manchmal kam's ihm in den Sinn,
dann ging er auch woanders hin.
Er tat im Krug dann einen trinken,
um dann sein Lieblingslied zu singen.
„Auf einem Seemannsgrab, da blühen keine Rosen“,
dazu kam noch aus voller Brust
das Lied dann von der „Waldeslust“.
Ja, Heinrich war ein Typ für sich,
den man nicht so schnell vergisst.
Die Frauen liebte er gar sehr,
die stolze Lene noch viel mehr.*

*Doch als die letzte Fahrt dann kam,
das hört sich jetzt sehr traurig an.
Der Lene war es nicht geheuer'
denn Heinrich selbst entglitt das Steuer.
Er fuhr mit seinem kleinen Kahn
zu dicht wohl an ein Schiff heran.
Das Boot schlug um von ungefähr,
Lene und Heinrich gibt's nicht mehr.
Der Strom, der zog sie tief hinab,
er fand nun doch sein Seemannsgrab.
Was er mal hat vorgesehen,
das ist zuletzt ja auch geschehen.*

*Wer liebt die Elbe, so wie er,
den gab sie selbst im Tod schwer her.
Er wird nun sein beim Petrus oben
und dorten seine Heimat loben.
Der Heinrich von "Klein-Helgoland"
des Haus hier mal am Deiche stand.³⁵*

Die Havelfähre bei Quitzöbel, seit dem Bau der Wehrgruppe auch Kanalfähre genannt, betrieb zuletzt Fäh-

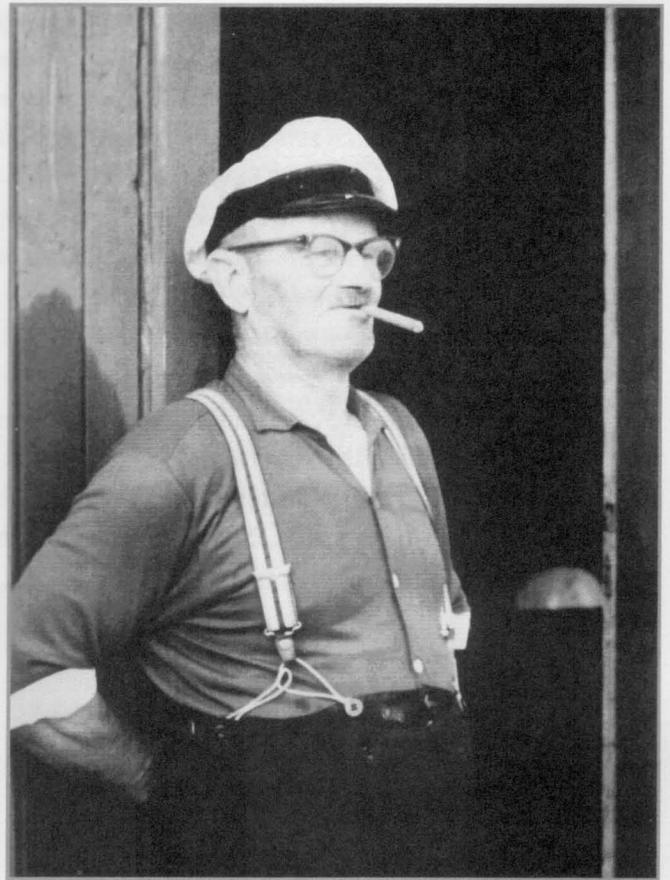


Abb. 30, Fährmann Heinrich Schulz von „Klein Helgoland“

mann Robert Lüdecke, der mit seiner Berentung den Fährbetrieb aufgab.

Für Werben existiert seitdem nur noch die Fähre Räbel. 1990 ließ die Stadt Werben auf der Havelberger Werft eine neue Gierfähre bauen die 1997 in eine kombinierte Motor- und Gierseilfähre umgebaut wurde. Mit ihr konnte seitdem relativ unabhängig vom Wasserstand übergesetzt werden.

In Sandau erfolgte der Umbau zur kombinierten Motor- und Gierseilfähre 1996. Damit fährt hier die erste Ausführung dieses Fährtyps in Deutschland. Statistischen Angaben zufolge transportierte die Sandauer Fähre von Oktober 1999 bis September 2000 insgesamt 12 058 Autos und fast 20 000 Personen.³⁶

Die 1998 wiederbelebte Fähre zwischen Grieben und Ferchland wurde, nachdem sie die in den 1950er Jahren stillgelegt worden war, von einem privaten Fährmann betrieben, der 2011 Insolvenz anmelden mußte. Auf der Internetseite der Rechtsanwälte steht dazu: „Die Zukunft der verkehrspolitisch bedeutsamen Fährverbindung bei Elbkilometer 365 ist gesichert. Wie der vom Amtsgerichts Stendal bestellte Insolvenzverwalter, Herr Rechtsanwalt Stephan Poppe, mitteilte, konnte ein neuer Betreiber für das Fährgeschäft gefunden werden. Die Fähre Ferchland-Grieben war nach rund 40-jähriger Unterbrechung

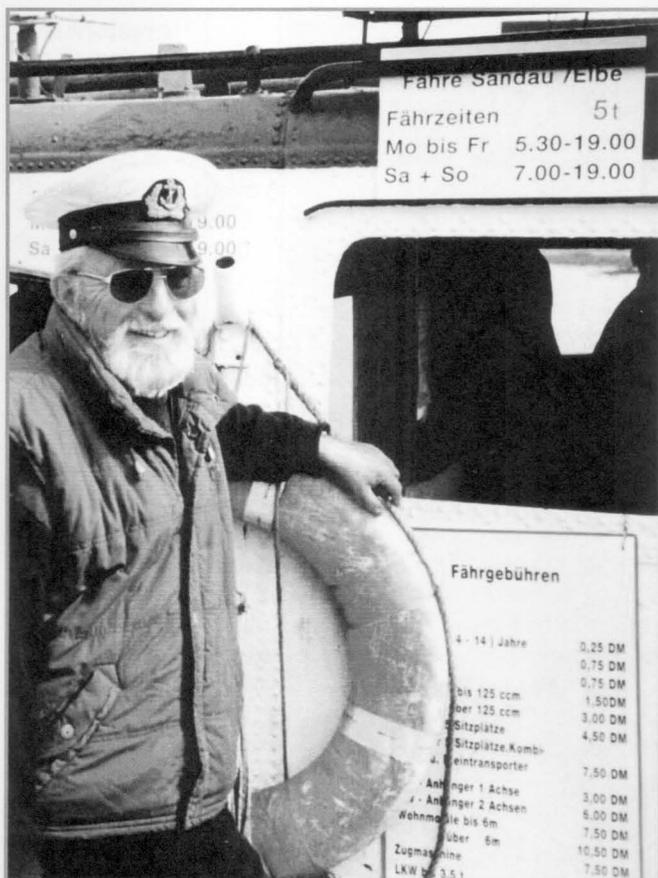


Abb. 31, Fährmann Manfred Will aus Sandau

im Jahr 1998 wieder eingerichtet und zuletzt in privater Hand betrieben worden. Das Amtsgericht Stendal hatte mit Beschluss vom 07.04.2011 das Insolvenzverfahren über das Vermögen des Fährigners eröffnet. Nach der Wiederaufnahme der Fährverbindung ist es nun werktags von 6 bis 20 Uhr und an Wochenenden sowie Feiertagen von 8 bis 20 Uhr möglich, die betroffenen Landkreise an der Elbe in kürzester Zeit zu erreichen.³⁷

Zwei weitere interessante Projekte zur Wiederbelebung von Fähren existieren bei Seehausen und bei Wahrenberg. Seit 2004 besteht die Idee zum Kauf einer Solarfähre zwischen Rühstedt und Schönberg, die vor allem Fahrradfahrer des Elberadweges übersetzen soll.³⁸ Ähnlich besteht seit 2010 in Wahrenberg eine Initiative zur Wiederbelebung einer Sommerfähre für Radfahrer und Personen.³⁹

Literaturverzeichnis:

Bathe, Max: Genthin von der Gründung bis 1700, Heft 5, Genthin 1974

Bekmann, Johann Christoph: Historische Beschreibung der Chur- und Mark Brandenburg, Bd. 2, Berlin 1773

Berghaus, Heinrich: Landbuch der Mark Brandenburg, Brandenburg 1855

Brandt, Friedrich-Wilhelm: Elbfähre Lenzen, Bremerhaven 2002

Enders, Liselott: Die Prignitz, Berlin 2000

Enders, Liselott: Die Altmark, Berlin 2008

Führer auf den Deutschen Schifffahrtstraßen. Teil 4, Das Gebiet der Märkischen Wasserstraßen, Berlin 1903.

Höpfner von, Eduard: Der Krieg von 1806 und 1807, Teil 1, Bd. 2, Berlin 1855

Kulturbund Sandau: Festschrift - 800 Jahre Sandau, Sandau 1990

Krünitz, Johann Georg: Ökonomisch-technologische Encyclopädie, Brünn 1797

Küch, Friedrich: Eine Quelle zur Geschichte des Landgrafen Ludwig I., in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde 42 (=N.F. 32), 1908

Kühne, Hartmut; Ziesack, Anne-Katrin: Wunder, Wallfahrt, Wiedersacher, Regensburg 2005

Meyers Konversationslexikon, 5. Auflage, Leipzig/Wien 1894

Nagel, Günter: Fahren zwischen Elbe und Oder, in: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 57/2006

Riedel, A.F. Codex diplomaticus Brandenburgensis Berlin 1838-1869



Abb. 32, Fähre Sandau mit Motorkahn in den 1970er Jahren

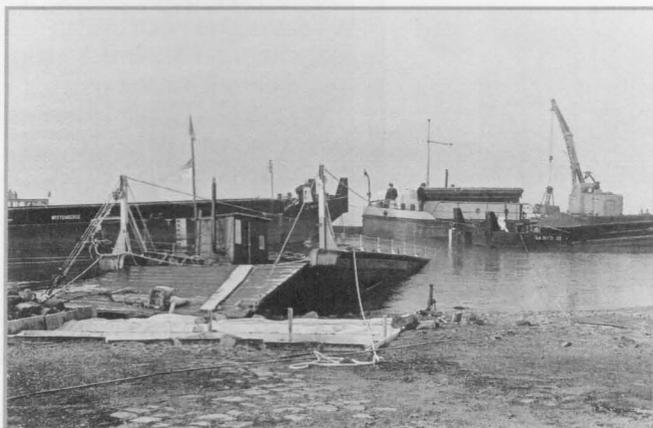


Abb. 33, Bergung der Fähre Sandau nach einem Fährunglück 1972



Abb. 34, Zeitungsartikel aus der Volksstimme von 1995

Anmerkungen:

- ¹ KRÜNITZ, Artikel Fähren
² Ebenda
³ MEYER, Artikel Fähren
⁴ BRANDT, S. 45
⁵ Richard Aue in einem Artikel der Havelberger Zeitung 1937. Er recherchierte im BLHA
⁶ ENDERS, Altmark, S. 910
⁷ RIEDEL, A 2, S. 400
⁸ Ebenda
⁹ ZAHN, Wilhelm
¹⁰ BATHE, S. 116
¹¹ RIEDEL, A 6, S. 200ff und ENDERS S. 819
¹² KÜCH, S. 144-277,
¹³ RIEDEL, A 6, S. 419 f. Sollen sie von dieser Stunde an die Fähre, die sie beim Kammerhof gebaut und eingelegt haben, wieder niederlegen und sich dieser in nächster Zeit in keiner Weise mehr bedienen.
¹⁴ RIEDEL, D, S. 36
¹⁵ auf Bl. 9^v Das Mirakelbuch verzeichnet ca. 470 Wunder aus der Zeit zwischen 1419-1517, sofern die Reihenfolge auch die Datierung widerspiegelt muss die Geschichte in der Mitte des 15. Jahrhunderts geschehen sein.
¹⁶ KÜHNE, ZIESACK, S. 80 ff. „will wieder kommen und einen Brief [Zeugenbrief] bringen von den Bürgern zu Werben, das ist, wo das Kind gelegen hat von der Versperzeit an eine ganze Nacht über bis zum Sonnenaufgang“
¹⁷ Kirchenbuch Wahrenberg 1666 bis 1723, Eintragung im Sterberegister für Thies für den 30. Januar 1674. Das Unglück geschah bereits am 3. November des Vorjahres.
¹⁸ ENDERS, Altmark S. 57
¹⁹ BEKMANN, Teil 1, Von den Flüssen der Mark Brandenburg, S. 945
²⁰ Ebenda
²¹ BLHA, Rep. 2, S. 580
²² RIEDEL A 3, S. 454
²³ BLHA, Rep. 78, Kopiar Nr. 25 Teil I, fol 55 f.
²⁴ BLHA Rep. 10 A Domstift Havelberg Nr. 1866, fol 98
²⁵ ENDERS, Altmark S. 909
²⁶ Ebenda
²⁷ RIEDEL, A 3; S. 454
²⁸ Aus den Akten des Stadtarchivs Havelberg, jetzt im BLHA
²⁹ Preuß. Geh. Staatsarchiv Berlin Dahlem I HA, Rep. 8 Nr. 143 d
³⁰ BEKMANN, Teil 2, Tangermünde S. 48, 58 und Werben S. 46
³¹ FESTSCHRIFT SANDAU
³² HÖPFNER, S. 85-97
³³ Aus den Akten des Stadtarchivs Havelberg, jetzt BLHA Potsdam
³⁴ Volksstimme vom 26. 07. 1960
³⁵ Aus dem Informationsblatt der Verwaltungsgemeinschaft Arneburg-Krusemark August 1997
³⁶ Volksstimme vom 04. 01. 2001
³⁷ Eckert Rechtsanwälte, Hannover. Magdeburg, den 19. 04. 2011
³⁸ Altmarkzeitung, 18. 11. 2004



Abb. 35, Riskante Überfahrt bei Eisgang, Fähre Sandau

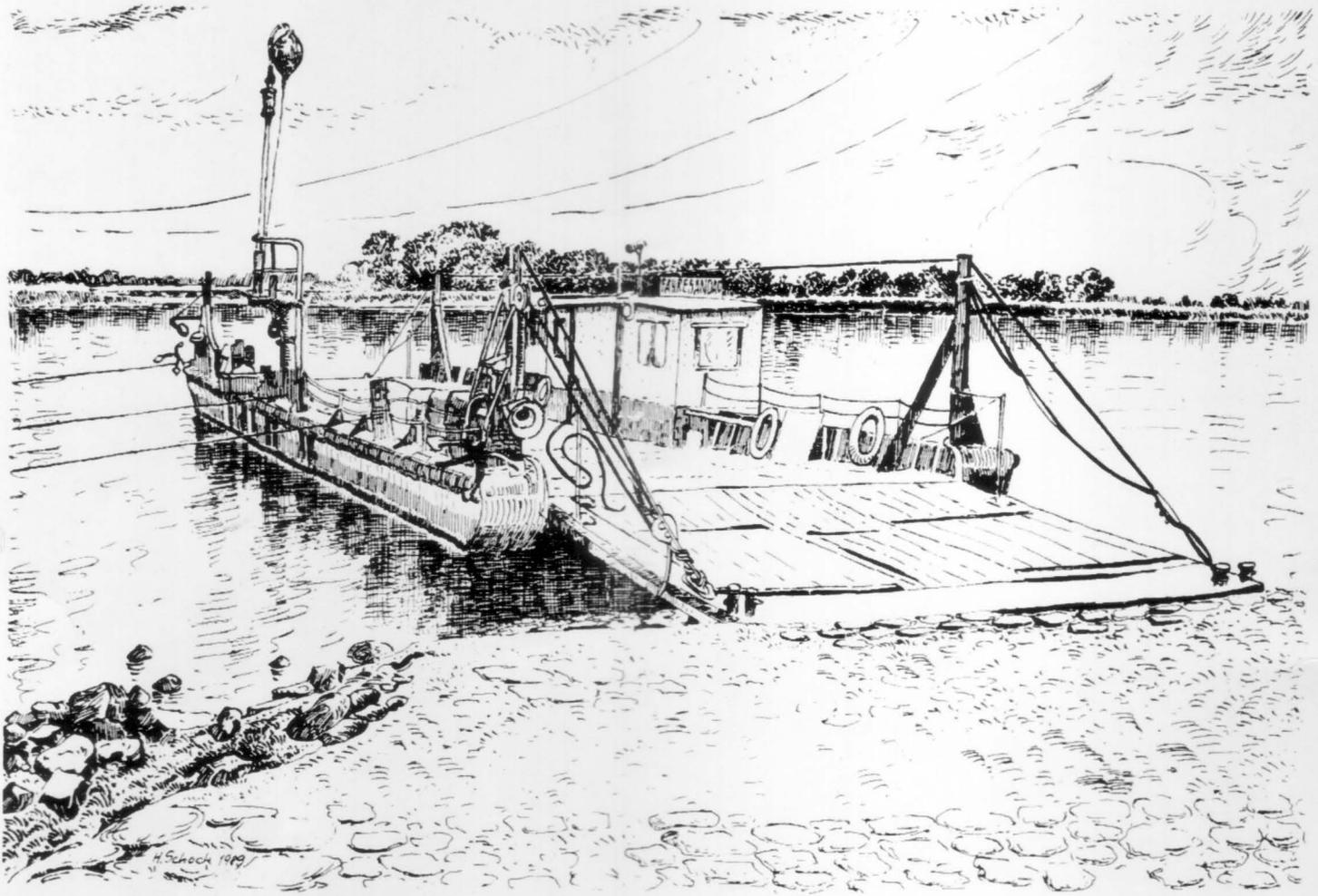
Abbildungsverzeichnis:

Abb. 12, 31, 32 M. Will; Abb. 30, S. Appel; Abb. 29, K. Röhr; Abb. 16, J. Kreuzmann, Ehemaliger II. Jerichower Kreis, Erfurt 2000.

Alle anderen Abbildungen Archiv des Prignitz-Museums am Dom Havelberg

Titelbild: Ansichtskarte mit Fährprahm bei Havelberg um 1900

Rückseite: Zeichnung Fähre vor Sandau von Horst Schock



Elbfahrt vor Lundaau