

Winde, teils wegen der pressierenden Überfahrt“. Wenn er immer bei der Stadt anlegen müßte, würde es etliche Stunden erfordern, mit der Fähre um den oberhalb des Zollhauses liegenden Orth oder Grindt herum rheinaufwärts zu kommen. Die auf der anderen Seite inzwischen angekommenen Leute müßten dann solange warten. Das aber wäre für den Fährmann ein gewaltiger Verdienstausfall. Er behauptete auch, daß das „Fehr“ so wie vor 100 Jahren gefahren würde. Er könne dafür Zeugen beibringen. Es half alles nichts. Er wurde bei 10 Talern Strafandrohung erneut verpflichtet, bei der Stadt Orsoy anzufahren, wenn nicht Wind und Wasser oder sonstige erhebliche Umstände conträr wären.

Die Fährgerechtigkeit

Der Fährpächter hatte allein das Recht, fremde Personen und Güter innerhalb der Fährgerechtigkeit zwischen dem „Haeler Gath“ und der „Wohnungschen Beeck“ (Rotbachmündung) überzusetzen. Die Fährgerechtigkeit war von altersher landesherrliches Recht und wurde durch Verpachtung vergeben. Die Stadt Orsoy hatte die Fähre von 1767 bis 1812 in Erbpacht. Vorher stand die Fähre in Zeitpacht der Rentei Dinslaken. Von diesen Stellen aus wurde der Fährbetrieb wiederum an einen Fährmann verpachtet. Er nahm dafür das Fährgeld ein, bestritt damit seine Pacht (35—151 Taler jährlich), seinen Lebensunterhalt, die Löhne für seine Fährknechte und die Instandhaltung der Fahrzeuge. Sein Recht wurde streng gehandhabt. Da hatten am 14. August 1797 die Knechte des damaligen Fährpächters Liesefeld am Stapp festgesetzt, daß drei Frauenzimmer von einem Unbekannten übergesetzt worden waren. Der Nachen wurde beschlagnahmt. Als sich der Eigentümer Bernard Heuberg auf Schincken Kath meldete, seinen Kahn abzuholen, mußte er trotz aller Bitten und Hinweise auf die Not seiner Familie drei Taler Strafe zahlen. Er hatte aus Gefälligkeit die Töchter des Predigers Branings zu Budberg übergesetzt, weil sie „presante Geschäfte“ vorgeschützt hatten. Das aber war nicht der erste und einzige Fall einer Fährgeldhinterziehung.

Schon 1657 wurden den Fährpächtern durch „wilde Fahrten“ der Anwohner Fährfelder entzogen und dadurch die Einnahme geschmälert. Der damalige Admodiator (Beamter für die Veranlagung der Grundsteuer) Jodocus Rappardus reichte ein „unterthänigst Memorial undt abermalige Bitte an Churfürstliche Durchlaucht“ ein, sie „möge ruhen, solchen mothwill nit allein zu straffen, sondern gnedigst zu verordnen, daß durch öffentliche Anschlagung und Publicirung von den Cantzlen, dergleichen Beeindrechtigungen abgeschaffet, damit die Orsoysche Vehr nit mehr als alle andern Vehren von einem Jedtweden mißbraucht werde“. Diesem Wunsche wurde auch von dem Amtskammerpräsidenten zu Kleve Gisbert v. Hüchtenbruck entsprochen.

Böse sollte eine Kgl. Entscheidung vom 27. Dezember 1746 für die Fährpächterin Witwe Rinders ausfallen. Da hatten die Orsoyer Bürger Arend und Hermann Hoffckens am 21. Oktober 1744 bei Alsum Kohlen über den Rhein gefahren. Das war nach Ansicht der Fährpächterin ein Verstoß gegen die Fährgerechtigkeit. Auf Anweisung des Hauptpächters Kriegsrat Corbin wurde der bei der „Schlupffahrt“ infolge eines Sturmes umgekippte Kahn beschlagnahmt. Die Kohlen plumpsten in den Rhein, sie konnten wohl zum Teil heraufgeholt werden, waren aber nach späterer Ansicht der Domänenkammer verdorben. Bei dem Unfall waren aber auch Bretter und etliche Pfund Tee und Zucker abhanden gekommen. Gebrüder Hoffcken fordern von Rinders Schadenersatz. Sie jedoch lehnt ihn zu zahlen ab mit der Begründung, Corbin möge zahlen, sie habe auf dessen Anordnung gehandelt. Am 17. Juni 1746 kommt es zu einem Ortstermin mit dem Zwecke eines

Vergleichs. Der ist anscheinend nicht zustande gekommen. Bis jedoch der ganze Streit ausgeräumt war, schrieb man 1750. Rinders mußte für die Kohlen 8 Taler und für Reparatur des Kahnes 2 Taler zahlen. Tee und Zucker standen bei dem neuen Pächter de Fries zur Abholung bereit.

Jämmerliche Zufahrtswege

Die Zufahrtswege zur Ponte waren noch vor 100 Jahren in einem ganz jämmerlichen Zustand. Auf der linken Rheinseite wurde teilweise der Leinpfad als Anweg benutzt, rechtsrheinisch führte der Anweg zwischen dem Rheinufer und dem Rinderhaus über den Brusbach zum Schwan. Der Leinpfad wurde bei etwas höherem Wasserstand teilweise überflutet. Der Weg auf dem rechten Ufer war so schlecht und die Brücke über den Brusbach war so primitiv gebaut, daß die Wagen mit schweren Lasten vielfach im Schlamm stecken blieben, ja auf der Brücke einbrachen. Es zogen daher viele Fuhrleute den Umweg über Wesel vor, um nach Essen zu gelangen, um von dort die kostbare Kohle zu holen. Als die Landstraße von Wesel nach Dinslaken so befestigt worden war, daß sie jederzeit passierbar war, hatte der Fährpächter in Orsoy erhebliche Einbuße an Fährgeldern zu verzeichnen. Gerade deswegen hatte sich Liesefeld bereit erklärt, die Anwege beiderseits des Rheins auf seine Kosten in Ordnung bringen zu lassen. Selbst die Brücke über den Brusbach war von ihm repariert worden. In der Hauptsache wurden viele Kohlenkarren über den Rhein gesetzt.

Wohl der älteste nachweisbare Fährpächter war Evert K u s e, der am 13. Oktober 1734 als 84jähriger Mann bezeugt, daß er in seiner Jugend das „Orsoysche Fehr“ viele Jahre in Pachtung gehabt und dasselbe „vom Haler Gatt“ bis an „die Grieth-Graben bei Götterswicker Hamm, ohne von jemanden behindert worden, befahren habe“. Er habe auch von seinen Vorfahren gehört, daß sie „dieses Fehr“ gleichermaßen als selbstverständlich befahren haben. Wer sein Nachfolger gewesen ist, konnte nicht festgestellt werden. Ob der im Kirchenbuch der kath. Kirche in Walsum genannte Theodor W y c k o p, der dort als „Pontker od. Wickop“ bezeichnet wird, Fährpächter oder Fährknecht gewesen ist, mag dahingestellt bleiben.

Viele Klagen über Witwe Rinders

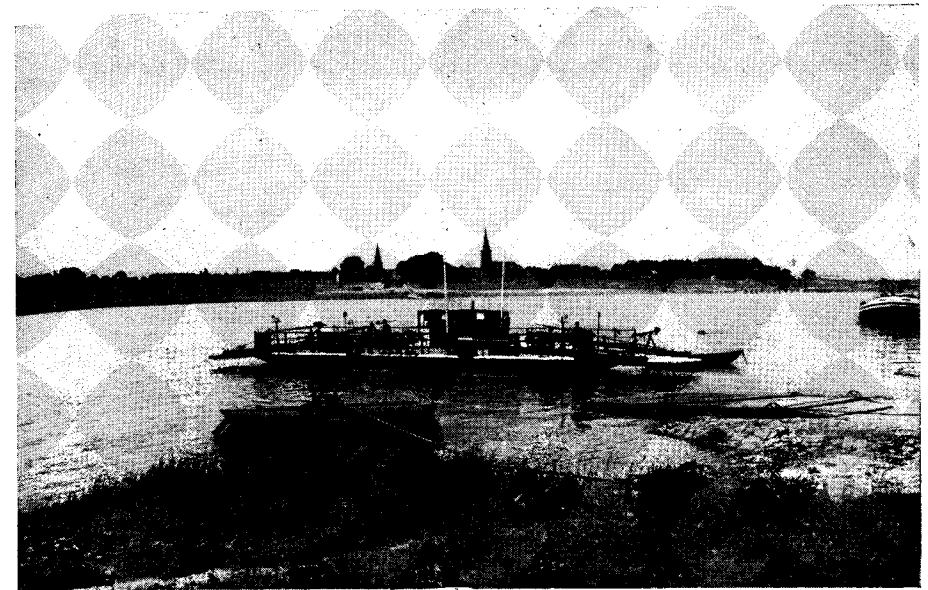
1744 wird als Fährpächter die Witwe Rinders, genannt Berndsen, in Walsum aufgeführt. Über die Witwe Rinders wurden viele Klagen geführt, nicht minder über den Fährmann de Fries. Und doch sind beide als Fährpächter noch in den Jahren 1751—1769 genannt. In diesem letzteren Jahre pachtete J o h a n n de Fries die Rheinfähre auf 12 Jahre, aber auch Gerhard Berndsen wird die Pacht zugesprochen (125 Taler). Die Pacht des Johann de Fries lief am 31. Mai 1782 ab. Inzwischen waren wieder Klagen über de Fries eingelaufen. Am 29. Januar 1775 hatte er bei „stehendem Strom“ von den Orsoyer Bürgern Fährgeld und von Fremden doppeltes Fährgeld genommen. Er wurde daraufhin angewiesen, die Orsoyer Bürger gebührenfrei, ihre Karren und Fremde mit einfachem Fährgeld passieren zu lassen. Dieses Recht war den Orsoyern nämlich schon von Berlin am 7. Juli 1767 auf eine Eingabe hin bestätigt worden. Ihnen war zudem das Recht zuerkannt worden, bei Frost und wenn der Rhein steht gar nichts an Fährgeld zu bezahlen und bei hohem Wasser nur die einfache Fahrt. Die Frage, wann nun der Rhein „hohes Wasser“ führe, was nämlich zur Erhebung des doppelten Fährgeldes berechnete, gab zu manchem Streit Anlaß. Erst am 26. Juni 1772 wird die Klevische Kriegs- und Domänenkammer bewogen, eine Pegelhöhe zu bestimmen, bei der der erhöhte Tarif gefordert werden darf.

Am 15. Januar 1782 beantragt Johann Pieperhoff vom Stapp Übernahme der Fährpacht und bietet 145 Taler jährliche Pacht bei 75 Talern Kautions. Die Genehmigung erfolgte am 21. Januar 1782 mit dem Bescheid, daß „der Pächter keine den Passanten beschwerliche Neuordnung einführe, vielmehr sich durch verbesserte Bedienung des Fehrs dessen bisher benachteiligten guten Ruf wiederherzustellen sich befeißige“. Die Pacht sollte bis Ende Mai 1788 laufen. Aber schon 1784 kündigte Pieperhoff die Pacht auf, weil ihm die Accisebedienten (Steuerbeamten) von Dinslaken Vorschriften machen wollten, die zu beachten nicht in seinem Verträge stand. Der Pachtvertrag für Pieperhoff enthielt u. a. folgende Bestimmungen: Der Pächter „soll die Fähre den Kgl. Verordnungen zufolge zur Bequemlichkeit der Passanten und Handelsleute gut verwalten, unterhalten und zu dem Ende sich tüchtige Fahrzeuge und Leute verschaffen, hat auch die Brücke über die Beeck (Brusbach) zur Bequemlichkeit der Schifferpferde dergestalt in Stand zu halten, daß solch im Notfall auch mit einer Karre passiert werden kann“. Dafür bekommt der Pächter von jedem Schifferpferd, das die Brücke passiert, 1 Stüber. Passanten sind brückengeldfrei. Von der Zahlung des Fährgeldes waren folgende Personen befreit: Truppen, Ordonnanzen, die Beamten der Hochlöblichen Kriegs- und Domänenkammer in Kgl. Verrichtung. Desgleichen waren die Magistratsbeamten frei. Wenn der Fähre durch Schiffer oder Holzflößer Schaden zugefügt werden sollte, so war der Eigner schuldig, den Schaden zu ersetzen. Keinen Handels- oder Hausleuten war es erlaubt, bei Nacht oder Unzeit weder ihre eigenen noch fremde Güter innerhalb des Fährgbietes überzufahren.

Bei gewöhnlichem Wasser sollte die Ponte alle Stunden, bei hohem Wasser alle zwei Stunden verkehren. Dazwischen waren noch besondere Fahrten zu machen, wenn Passagiere übergefahren werden wollten. Einer allein mußte den Fahrpreis für alle Plätze bezahlen.

Nach der Aufkündigung des Pachtvertrages durch Pieperhoff trat 1785 Liesefeld aus Orsoy die Pacht an. Seine Familie blieb fortan im Besitz der Fährpacht. Wenn auch am 30. September 1827 der Schiffssteuermann Mönichs für die 24jährige Pacht je 200 Taler jährlich im Gegensatz zu der inzwischen auf 54, ja sogar 35 Taler zurückgegangenen Jahrespacht bot, so wurde das Angebot Mönichs doch abgeschlagen, zumal Mönichs die Anlage neuer Wege linksrheinisch von 200—250 Ruten Länge und rechtsrheinisch vom Fährkopf bis Rinderhaus verlangte.

Johann Heinrich Liesefeld, der zweite Pächter aus dem Geschlecht Liesefeld (geboren um 1791), war ein so guter Fährpächter, daß er vom Renteamte Dinslaken 1830 sogar als äußerst solid bezeichnet wird, über den noch nie eine Beschwerde zur Sprache gekommen war, „was bey Fährpächtern doch zu den größten Seltenheiten gehört“. Ihm wurde auch auf ein Gesuch um stillschweigende Verlängerung der Pacht vom 26. April 1841 die Weiterpachtung der Fähre auf drei Jahre genehmigt. Man hielt ihm auch zugute, daß er, wie er selbst in dem Gesuch angibt, den Weg auf dem rechten Ufer zu der eine halbe Stunde entfernten Landstraße, die durch den Rhein völlig verdorben war, und die Brücke über den Brusbach auf eigene Kosten instand setzen ließ. In einem Bericht des Steuereintnehmers des Hauptsteueramtes Wesel vom 15. Februar 1828 wird Liesefeld „unstreitig als der beste Fährmann am Rheinstrom“ bezeichnet. Er hatte auch auf eigene Kosten die Gierponte 1831 eingerichtet und versprach sich dadurch eine schnellere und bessere Überfahrt sowie eine steigende Frequenz. Leider hatte ihm die Instandsetzung der Straße von Wesel nach Dinslaken einen großen Strich durch seine Rechnung gemacht. Er mußte befürchten, daß durch den Niedergang des Fährgeschäftes sein ganzes Anlagekapital in die Brüche ging. Da nun das Rentei-



Rheinfähre Walsum-Orsoy

Staatl. Landesbibliothek Niederrhein

amt Dinslaken sogar 1826 vorschlug, den Wert der noch erst projektierten Gierponte nach Ablauf des Pachtvertrages zu erstatten, war es recht und billig, wenn Liesefeld durch Verlängerung der Pacht einen größeren Teil seiner Anlageausgaben decken konnte.

Tragfähigkeit und Tarife

Über das Inventar des Fährbetriebes gibt uns das Revisionsprotokoll des Kgl. Wasserbauinspektors Jacobinus vom 19. November 1847 Aufschluß. Danach befand sich die 1831 gebaute Gierponte in gutem Zustand, die 1839 gebaute Segelponte bedurfte der Reparatur eines Schwertes. In Ordnung waren auch die Nachen für 24, für 20 und für 12 Personen. Zu dem größten Nachen gehörte noch ein Mast mit Segel und Zubehör. Wie die Tragkraft der Fährboote beschaffen war, ersehen wir aus dem Nachweis vom 3. März 1823:

	Tragfähigkeit			
	bei stillem Wetter		bei starkem Wind	
	Bordhöhe Zoll	Last Zentner	Bordhöhe Zoll	Last Zentner
die ganze Ponte	6	200	12	140
die kleine Ponte	6	100	10	50
der große Flieger	6	45	10	30
der kleine Flieger	6	18	—	—

Es sind Fährlisten (Tarife) aus den Jahren 1711, 1751 und 1829 bekannt. Nachstehend eine Vergleichstabelle mit einigen Positionen:

1711: 1 Kutsche oder Wagen mit 6 Pferden 1 Taler 15 Stüber, 1 Kutsche mit 4 Pferden 1 Taler, 1 Kutsche mit 2 Pferden 22½ Stüber, 1 holl. Wagen mit 2 Pferden 20 Stüber, 1 beladene Karre mit 2 Pferden 15 Stüber, 1 leere Karre mit

2 Pferden 10 Stüber, 1 beladene Karre mit 1 Pferd 12 Stüber, 1 leere Karre mit 1 Pferd 6 Stüber, 1 Reitpferd 4 Stüber, 1 Ochse, Kuh, Esel 3 Stüber, jede Person in einem Wagen 1 Stüber, so 1 oder 2 Personen allein fahren wollen 4 Stüber. „Bei hohem Wasser, wenn das Fehr an den Zeichen stehet, ist obenstehendes alles doppelt, und bey Eyßgang muß Bescheidenheit gebraucht werden.“

1751: 1 Kutsche mit 4 Pferden 30 Stüber, 1 Kutsche mit 2 Pferden 22 Stüber, 1 beladene Karre mit 2 Pferden 16 Stüber, 1 beladene Karre mit 1 Pferd 12 Stüber, 1 Reitpferd 4 Stüber, 1 Ochse, Kuh, Esel 3 Stüber, 1 Schwein oder Kalb 1 Stüber, 1 Fuder Holz 10 Stüber, 1 Karre Kohlen 10 Stüber, 1 Malter Korn 2 Stüber.

1829: 1 beladene Karre mit 1 Pferd 6 Silbergroschen, 1 leere Karre mit 1 Pferd 3 Silbergroschen, 1 Reitpferd 3 Silbergroschen, 1 Ochse, Kuh, Esel 1 Silbergroschen 6 Pfennig, 1 Schwein oder Kalb 6 Pfennig, jede Person in einem Wagen 6 Pfennig.

Ein interessantes Stückchen

Zum Schluß der Ausführungen mag noch ein interessantes Stückchen Platz finden, das uns von der Verschmitztheit der Orsoyer Bürger berichtet. Am 28. Mai 1778 waren der Fährpächter Johann de Fries, seine Kumpane und der Schiffer Rudolf Tishen bei einem netten Schoppen recht unternehmungslustig geworden. De Fries hatte mit Tishen einen Vertrag gemacht, daß Tishen ihm alle Fährgerätschaften für 500 Taler abkaufen solle und sofort mit der Bedienung der Fähre beginnen könne. Sollte einem dieser Kontrakt leid tun, so solle der, dem der Kontrakt leid wäre, 20 Dukaten bar erlegen, und zwar 10 Dukaten dem, der Wort gehalten, und damit der Magistrat nicht vergebens behelligt würde, so soll derselbe 5 Dukaten genießen und die übrigen 5 Dukaten sollen von Contrahenten und den dabei gewesenenen Zeugen mit Zuziehung des Magistrats auf eine „Honette und ordentliche Art nach Standes Gebühr verzehret werden“. Am nächsten Tage erscheint de Fries vor dem Magistrat und macht diesen in aller Form mit dem Verträge des Vortages bekannt. Auch Tishen, dem die Sache doch etwas sonderbar vorkam, ließ sich beim Magistrat blicken und erklärte, nachdem ihm der Kontrakt verlesen, daß er betrunken gewesen sei und von dieser Sache nichts wissen könne. Da er jedoch im Holländischen wohne, könne er doch nicht von dort abwandern und sich hierher begeben. Die 20 Dukaten seien ihm auch viel zu hart. Indessen wolle er sich verpflichten, denen, so daran gelegen, „eine Collation bestehend aus satt Wein und Toback zu geben.“