

Die
Fährerechtsame
der Rheinfähre Mondorf
und deren Entwicklung
in den letzten
50 Jahren

Die
Fährerechtlame
der Rheinfähre Mondorf
und deren Entwicklung
in den letzten
50 Jahren



Mondorf, im Dezember 1938

Verfasser: Mich. Richter, Bonn

Druck: Franz Schmitt, Siegburg

Vorbemerkung des Verfassers.

In meiner frühen Jugend, als ich noch ein Knabe war und die Rheinfähre noch in den primitivsten jahrhundertealten Verhältnissen schlummerte, als mein Vater mich in den Fährnachen nahm und das Rudern lehrte, als der Fährmann noch auf Treu und Glauben das vereinnahmte Fährgeld in die Hand des ebenso rechtschaffenen Fährmeisters legte und ich merkte, von welcher Bedeutung das sonntäglich geteilte Fährgeld für die Haushaltsbestreitung unserer großen Familie war, da wurde schon ein großes Interesse für die Fähre in mir wachgerufen und die Geschehnisse an derselben mit fortschreitendem Alter von mir aufmerksam verfolgt und in meinen jugendlichen Verstand aufgenommen. Mit 14 Jahren versuchte ich schon einen Nachen über den Rhein zu rudern und mit 17 Jahren konnte man mich schon gelegentlich für den wöchentlichen Fährdienst gebrauchen. Diese Erinnerungen gingen durch mein ganzes Leben und die Angelegenheiten der Fähre waren auch die meinen wie sie auch, in Folge des Besizes von Fähranteilen seit fast 200 Jahren durch meine Familie gegangen sind. So, mit der Fähre durch Familien-Tradition und auch eigene Tätigkeit ein Menschenalter verwachsen und verbunden, fühlte ich mich berufen, die Geschichte der Fähre zusammenfassend, aus den diesbz. historischen Urkunden, Forschungen, schriftlichen und mündlichen Überlieferungen und aus dem Selbsterlebten zu schreiben. Sie

möge jedem der Fährbeteiligten zur Kenntniss gelangen und den Annalen beigelegt werden, der Nachwelt aber Zeugnis ablegen von dem Geiste und der Opferbereitschaft ihrer Vorfahren, die, besonders in der großen Zeitepoche der verfloffenen 50 Jahre, der technischen Erfolge, des durch den furchtbaren Krieg erlittenen nationalen und wirtschaftlichen Niedergangs und der darauf folgenden nationalen Erhebung und Aufstiegs auf allen Gebieten, auch ihrerseits nicht versäumt haben, ein uraltes Erbgut unter den größten Schwierigkeiten zu erhalten, zu festigen und den Zeitverhältnissen anzupassen.

Die nachfolgenden Darlegungen sind der Wahrheit entsprechend und enthalten alle Geschehnisse, die für die Nachkommen unserer Fährberechtigten zu wissen ich für wert erachtete.

Mögen sie ihnen ein Ansporn sein, in Recht und Gerechtigkeit in den Bahnen der uralten Tradition das Werk fortzuführen, damit es zu einem mächtigen Baume werde, wovon kommende Generationen, Kind und Kindeskind, reiche Früchte ernten und mit Stolz und Dankbarkeit sich ihrer Vorfahren erinnern.

Das walte Gott!

Mein Herz ist am Rhein im heimischen Land,
Mein Herz ist am Rhein, wo die Wiege mir stand,
Wo die Jugend mir liegt, wo die Freuden mir glühn,
Wo die Liebste ich erfor im waldigen Grün,
Wo die Sieg sich vermählet, der wilde Gefelle,
Mit dem deutschen Strom, da ist die Stelle,
Da liegt das Dörfchen, da ist die Heimat mein,
Wo ich bin, wo ich gehe, mein Herz ist am Rhein.
Es hat mich getragen des Schicksals Not
Den Menschen zu dienen ums tägliche Brot,
Hinaus in die Ferne durch Stadt und Land,
Doch nimmer die schöne Heimat ich fand.
Nun bin ich am Rhein, nun bin ich zu Haus
Und ruhe von des Lebens Mühsal mich aus.
Wo die Berge mich grüßen und perlet der Wein,
Wo ich bin, wo ich gehe, mein Herz ist am Rhein.

I.

Die Fährerechtsame der Rheinfähre zu Mondorf.

Der Väter Erbe heilig Gut
Halt' fürderhin in Ehren
Was sie erschafft mit Geist und Mut
Besitze! um es zu vermehren.

Das Dorf Mondorf, eine Stunde unterhalb Bonn's, am rechten Rheinufer gelegen, verdankt seine Entstehung der grauen Vorzeit und seinen Namen der dort einmündenden Sieg in den Rhein, daher früher Mündorf, jetzt Mondorf. Aus den über tausendjährigen Urkunden der Fischerbruderschaft im benachbarten Bergheim und denen der Mondorfer Fähre ist zu ersehen, daß ein Teil der Bewohner in der Hauptsache das Fischer- und Schifferhandwerk schon sehr früh in geordneten Bahnen betrieben haben, welches ihnen, dank der günstigen Lage des Ortes direkt am Rhein und der Siegmündung, ausreichende Ernährungsmöglichkeiten bot. —

Das Recht! Personen, Fuhrwerke, Tiere und Güter über den Rheinstrom von einem Ufer zum anderen Ufer überzusetzen war, gleich den Fischern im Rhein und in der Sieg zu fischen, bestimmten Personen in Urkunden verliehen mit dem Unterschied, daß die Bergheimer Fischer sich in einer Bruderschaft vereinigten und das Recht, zu fischen

auf die männlichen Nachkommen vererbten, wogegen die Mondorfer Fischer und Schiffer das Recht zum fischen und überzufehen, auf jede andere Person in den Grenzen, in denen es verliehen war, übertragen konnten. Die älteste Urkunde über das Fährrecht aus dem Jahre 725 findet Erwähnung in einer Urkunde aus dem Jahre 1325 und von dieser wieder eine Abschrift aus dem Jahre 1590, die in den Fährarchiven noch vorhanden ist. (Siehe im Anhang.) Es ist demnach anzunehmen, daß die Fährerechtlame Mondorf wohl eine der ältesten Gerechtlamen dieser Art am Rheinltrom ist. —

Nach den alten und den in Abdruck noch vorhandenen Original-Urkunden von 1590 war das Fährrecht urfprünglich ein Lehnsrecht und zwar befand es ſich zu einem Teil im Befitze der Kurkölnifchen Regierung, dem Domdechanten von Köln, der auch in Mondorf einen Hof befaß, den ſogenannten Domhof, womit auch die Fährerechtligkeit verbunden war. Der andere Teil aber, das iſt jedenfalls das Fährrecht von der linken zur rechten Rheinſeite geweſen, war im Befitze der Herren des adeligen Rittergutes in Müllekoven, woſelbſt heute noch die Reſte davon unter dem Namen Schwiefelshof bekannt ſind.

Dieſe beiden Befitzer hatten die Ausübung des ihnen verliehenen Rechtes an je 4 Fährſchiffer verpachtet, welche ihr oft gefährliches Handwerk in friedlicher Zusammenarbeit gemeinſam ausübten. Gemäß den noch vorhandenen Urkunden haben beide Befitzer aber auch erkannt, daß dieſes Fährrecht nicht getrennt ausgeübt werden kann. Sie vereinigten dieſe 2 Teile zu einem Ganzen und übertrugen die Ausübung dieſen acht Fährſchiffen. Sie ſollen, wie es in der Urkunde heißt: „Als vereinbarte Brüder zuſammen

fahren und was sie zusammen verdienen, auch zusammen brüderlich teilen auf gleiche Teile. Und wer davon brüchig wird, soll aus der Bruderschaft ausgestoßen werden. Es sollen nicht mehr und nicht weniger wie acht ihre Gerechtigkeit haben zum Fahr. Und wenn einer abgeht durch Tod, so soll ein Neuer seine Fahrgerechtigkeit dargetahn haben, das soll heißen: Er soll beweisen, daß er ein Teil käuflich erworben oder geerbt hat.“ Dadurch entstanden die acht Fährteile, die nach altem Herkommen ihren Charakter als ganze Anteile behielten bis auf den heutigen Tag.

Nachdem nun die 2 Besitzer ihren Besitz ineinander verschmolzen hatten, ist wohl anzunehmen, daß später den acht Fährschiffern der ganze Besitz gegen eine Abfindung übertragen wurde, denn in mehreren noch aufgefundenen Urkunden aus dem 16., 17. und 18. Jahrhundert werden Vererbungen und Übertragungen von Fähranteilen nebst den dazugehörigen Ortchen, Weiden und Gebüsch amtlich dokumentiert. Das Ganze wurde Fährgerechtigkeit, später Fährgerechtfame und die Besitzer wurden Fährberechtigte genannt. Das Fährrecht vom rechten zum linken sowohl wie auch vom linken zum rechten Rheinufer, wurde immer vom rechten Ufer, wo auch die ursprünglichen Besitzer ihren Wohnsitz hatten, ausgeübt.

Wie vorbemerkt, gehörten zu jedem Fähranteil: Ortchen, Weiden und Gebüsch. Dieses ist ein Landbesitz von etwa 50 ar oder noch größer gewesen, der Eigentum der Fährgerechtfame und mit ihr verbunden war. Er lag innerhalb ihrer Grenzen am rechten Rheinufer und war in alter Zeit mit Weiden, Gebüsch und Gras bewachsen. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß dieser Landbesitz, der sich vom heutigen Rheinufer bis zum höheren Ufer längs des Dorfes

erstreckte, in der Urzeit zum Flußbett der Sieg gehörte, die an dem hohen Ufer vorbei, von Bergheim kommend, durch den jetzigen Mondorfer Hafen (alte Sieg genannt) unmittelbar am Dorf Mondorf in den Rhein mündete. Infolge Naturereignisse hat dieser unruhige Nebenfluß sich später etwa 2 km oberhalb einen Weg zum Rhein gesucht, wodurch benannter Landstrich trockengelegt wurde. In den alten Urkunden wird dieses Land als zur Fährgerechtfame gehörend, genannt. Es wurde jedem der Fährberechtigten gleichmäßig zu seinem Anteil zugeteilt und bei Übertragungen von Fährranteilen als dazugehörig mit verkauft. Als aber die Gerechtfame aus den ursprünglich 8 Teilen in 16 Teile und dann wieder in 32 Teile und dementsprechend auch die Fahrörtchen (wie man sie nannte) zerlegt wurden, verloren sie an Bedeutung. Der eine oder andere trennte sie vom Fährranteil und verwendete oder verkaufte sie anderweitig. Noch etwa vor 50 Jahren wußte man nicht anders, als daß zu einem $\frac{1}{16}$ Anteil auch ein Fahrörtchen gehörte, die aber heute in Vergessenheit sind. Auf der linken Rheinseite, da wo die Anfahrtsstellen der Fähre bis etwa 1890 sich befanden (Unterste Fahr, am Häuschen und Oberste Fahr), besaß die Fähre je einen Fahrweg, der vom Ufer auf die Landstraße führte, und ich zweifle nicht daran, daß sie auch heute noch im Eigentum der Fähre sich befinden, obwohl sie als solche nicht mehr zu erkennen sind.

Durch die Inbesitznahme der linken Rheinseite durch die Franzosen und das französische Gesetz von 1792 wurden auch alle Gerechtfame auf der linken Rheinseite weggenommen, so daß von da ab nur noch die Gerechtfame von der rechten zur linken Rheinseite blieb.

Nach den Befreiungskriegen 1815, als nach dem Friedensschluß die linke Rheinseite wieder an Preußen zurückfiel haben die damaligen Fährberechtigten, in dem guten Glauben, daß damit auch die Gerechtfame wieder in den früheren Stand zurückversetzt würden, es unterlassen, ihre Rechte betreffend das Übersetzen vom linken zum rechten Rheinufer beim preußischen Fiskus geltend zu machen, denn es sind darüber keine Prozeßakten aufzufinden. Der preußische Fiskus hat dann nach 25jähriger Wartezeit im Jahre 1840 dieses Recht für die Mondorfer Fährberechtigten als verlustig erklärt, dasselbe für sich in Anspruch genommen und von da ab an die Fährberechtigten zu einer geringen jährlichen Anerkennungsgebühr verpachtet. Die Konzession und der Pachtpreis wurden von 1845 ab alle 15 Jahre neu festgesetzt bis auf den heutigen Tag. —

Durch Vererbung oder Übertragungen erhielten die acht ganzen Anteile im Laufe der Zeit, etwa um die Mitte des 19. Jahrhunderts, je mehrere Besitzer und es entstanden daraus 16 halbe Anteile oder je $\frac{1}{16}$ Anteil an der ganzen Gerechtfame, welche dann wieder, den Zeitverhältnissen folgend, vor etwa 35 Jahren um 1900 nochmals geteilt und in $\frac{1}{32}$ zerlegt wurden. Um nun aber einer weiteren Zerspitterung von Anteilen für immer vorzubeugen, wurde unter den nun 32 Beteiligten, die sich inzwischen geneossenschaftlich zusammengeschlossen hatten, endgültig festgelegt, daß keine weitere Teilung von Anteilen mehr vorgenommen werden kann und nunmehr nur noch die Möglichkeit besteht, eines oder mehrere dieser 32 Teile zu erwerben, zu vererben oder zu übertragen.

Geschieht jedoch ein Erwerb oder eine Übertragung von einem oder mehreren Anteilen von, oder an die Beteiligten selbst in der Gesamtheit, so werden diese Anteile an die

übrigen Anteilbesitzenden anteilig verrechnet und die Gesamtzahl der Anteile damit verringert. So ist es geschehen im Jahre 1933, wo $\frac{2}{32}$ Anteile aus Gründen, die hier nicht beleuchtet zu werden brauchen, an die Beteiligten zurückgefallen sind, so daß jetzt nur noch 30 Anteile statt 32 Anteile bestehen, siehe Stammtafel.

Diese 30 Anteile verkörpern in ihrer Gesamtheit die Fährerschaft und der, welcher einen dieser Anteile besitzt oder erwirbt, ist oder wird Fährberechtigter innerhalb dieser Fährerschaft. Es ist einerlei, ob eine Person mehrere Anteile besitzt oder ob an dem Besitz eines Anteils mehrere Personen beteiligt sind (Erbgemeinschaft u. dgl.), immer ist für die Fährerschaft der Anteil maßgebend und für diesen nur eine Person der Fährberechtigte, der für je einen Anteil eine Stimme hat und damit solidarisch mit der Fährerschaft und dem aus dieser entstandenen Gebilde (Gesellschaft oder dgl.) rechtlich und pflichtig verbunden ist. Jeder Anteilbesitzer ist je nach Anzahl seiner Anteile anteilig an dem Vermögen der Fährerschaft resp. der Gesellschaft beteiligt. Über jeden rechtmäßig erworbenen oder geerbten Anteilbesitz wird für die Folge seitens der Fährerschaft G. m. b. H. eine Besitz = Urkunde ausgestellt.

Dieses in kurzen Strichen die organische Entwicklung der Fährerschaft bis auf den heutigen Tag.

Die Entwicklung des Fährbetriebes.

Seitdem die Dampfkraft große und kleine Schiffe in tiefen Furchen durch die Wasser des Rheines treibt, und der Strom, in seiner Tiefe aufgewühlt, zornig seine Wellen an die Ufer wirft, ist ein großes Stück Romantik vom Rhein und seinen Ufern verschwunden.

Wie war es doch vordem, was erzählen uns die Ahnen und Urahn? —

Eine Verkehrsstraße ist der Rhein ja seit Jahrtausenden gewesen und auf ihm wurden Frachten immer befördert, doch in ganz anderer Weise wie heute. —

Fauchend, schnaubend und schweißbedeckt zogen ein Duzend und mehr Pferde der Rheinhalben an Strängen die beladenen Rähne stromaufwärts und die Schiffer setzten bei gutem Wind alle Segel als Hilfskraft auf. Schreiend und schimpfend schlugen die Knechte auf die mageren Tiere und nicht selten blieb eines auf der Strecke. — Still und ruhig kehrten die Schiffe vom Oberrhein, sich auf dem Strom teibenlassend, oder bei gutem Wind mit aufgesetzten Segeln im Zickzack labierend, in schnellerer Fahrt stromab, wieder beladen zurück.

Eine Jugenderinnerung:

Auf dem Strom kommt ein Schiffer stromab im Nachen, auf dem eine schwarze Fahne weht, „Der Warschauer“! Er ist einem großen Floß, das aus Baumstämmen aus dem Main- und Neckargebiet zusammengestellt wurde und sich

auf Fahrt befindet, einige Stunden als Warnung vorausgeschickt. Bald wird man durch lautes Schreien und Kommandorufe auf die Ankunft des Floßes aufmerksam, das bei Mondorf, einem guten Ankerplatz, noch vor Dunkelheit zur Landung gebracht werden soll. Auf 4—5 Meter hoch auf dem Floß aufgebauten Steuerstühlen steht der Floßmeister und der Steuermann und geben ihre Kommandos. Vorn und hinten am Floß sind große Steuer (Lappen genannt) angebracht, die von je 10 Mann bedient werden und womit das Floß gesteuert wird. Jetzt werden 4 bis 6 schwere Anker ausgefahren und endlich steht das Floß, ein schwieriges Stück Arbeit ist getan. Ein solches Floß war etwa 100 bis 150 Meter lang, 25 Meter breit und hatte 100 Mann Besatzung, wofür alle Lebensmittel mitgeführt und von einem Koch zubereitet wurden. Dieser Koch war eine wichtige Person, denn es kam nicht selten vor, daß ein oder mehrere Stück Großvieh mitgeführt wurden, die der Koch auf der Reise schlachten und zerlegen mußte, weil sonst die benötigte große Menge Fleisch leicht dem Verderben ausgesetzt gewesen wäre. Als Getränk diente ihnen ein leichtes Bier (Flößerbier genannt), das dem ankernden oder vorbeifahrenden Floß von der damaligen Mondorfer Brauerei Schlingen in Fässern auf das Floß geschafft wurde. Die Reise vom Oberrhein bis Holland dauerte gewöhnlich 1½ bis 2 Monate. Die Flößer, kräftige, gebräunte Gestalten, schliefen und wohnten in auf dem Floß aufgebauten Holzhütten. Beim Morgengrauen wurden die Anker gelichtet und unter dem lauten Ruf des Floßmeisters: „In Gottes Namen“ ging die Fahrt weiter.

So wie im großen Ausmaß, aber einfach und primitiv, das hier kurz geschilderte Schifferhandwerk betrieben wurde, so war es im kleineren Maßstabe bei den Schiffern der

Wondorfer Fähre. Das Übersetzen von Personen über den Rhein wurde von alters her mit Nachen und das Übersetzen von Fuhrwerk und Tieren mit sogenannten Schalben bewerkstelligt, die wie damals alle Schiffe und schwimmenden Fahrzeuge, aus Holz gebaut waren. Der Fährnachen war ein stark gebautes Fahrzeug, etwa 6 bis 7 Meter lang und 1 bis 1½ Meter breit, vorn und hinten abgestumpft spitz zulaufend und mit einem 3 Meter ausholenden Steuer versehen, etwa ½ Meter über Wasser. Ein Meter vor der Spitze war eine starke Querbank mit einem Loch, worin bei günstigem Wind der Segelmast gesteckt und auf der der Ruderer Platz nahm, wenn er mit 2 Ruder (Riemen genannt) den Nachen allein über den Strom ruderte. Die Riemen bewegten sich zwischen 2 Hölzern (Dollen genannt), welche oben in die Nachenwandung (Schanddeckel genannt) in 2 Löcher gesteckt waren. Die Fahrgäste setzten sich auf Bänke oder Bretter, die quer lose auf die Schanddeckel gelegt wurden. Mit diesem Fährnachen konnten bis zur Höchstbelastung 25 bis 30 Personen übergesetzt werden, das bei ruhigem Wetter ein kräftiger Schiffer allein bewerkstelligen konnte. Er war auch bei starkem Wind, Sturm und Eisgang gut zu gebrauchen, mußte im letzteren Falle aber mit 2 Schiffen bemannt sein. Es war hin- und herüber ein Pendelverkehr eingerichtet, wozu 2 Nachen und zur Bedienung im gewöhnlichen 2 Schiffer nötig waren, die man Fährmänner nannte und die von den Fährberechtigten wöchentlich abwechselnd gestellt wurden. Die Ablösung der Fährmänner geschah Sonntags morgens nach der Frühmesse, damit die für die Woche bestimmten Fährmänner zuerst die hl. Messe besuchen konnten, und die Abgelösten die zweite Sonntagsmesse nicht versäumten.

Die Schalben, eine große für Fuhrwerke und eine kleinere für Tiere und kleinere Landfahrzeuge, liefen nach dem Kiel spitz zu. Die Spitze wurde Stäben genannt. Sie waren nach hinten brückenartig abgeflacht, damit Fuhrwerke und Tiere in dieselben gelangen konnten. Die Fuhrwerke wurden ausgespannt und mit der Hand rückwärts auf die Schalbe geschoben, um sie am anderen Ufer von den Zugtieren aus der Schalbe ziehen zu können. Diese Schalben wurden über den Strom gerudert und benötigten dazu, wenn die Segel nicht benutzt werden konnten, drei und mehr Schiffer, die zur Hilfeleistung erst im Dorf herbeigerufen werden mußten. Diese Art des Übersetzens war umständlich und zeitraubend, war jedoch jahrhundertlang immer so gewesen.

Die Rheinufer waren bei Mondorf noch bis 1880 flach mit Weiden und Gestrüpp bewachsen, die An- und Abfahrtsstellen für Fuhrwerke zu und von der Fähre infolge der schlechten Anlegestellen in sehr vielen Fällen äußerst schwierig, ganz besonders aber bei Hochwasser.

Wenn in einem strengen Winter die größeren und kleineren Nebenflüsse und Bäche mit einer dicken Eisschicht bedeckt waren und auf den oberrheinischen Bergen meterhoch der Schnee lag, dann sahen die Bewohner der Dörfer besonders am Unterrhein, mit Angst und Bangen einem Wetterumschlag entgegen. Trat er ein und kam dann eine plötzliche Schneeschmelze, wie es keine Seltenheit ist, dann stürzten die Wasser zu Thal, hoben die Eismassen hoch und drängten sie zum Hauptstrom, der sie, weil in seiner Enge nicht fassend, mit entfesselter Gewalt über die unbefestigten Ufer warf, alles zerstörend und mit sich fortreibend. Dann war das Übersetzen, das mit einem größeren Rachen, der

mit 4 Schiffen bemannt war, anstrengend und gefährlich, und doch mußte es geschehen. (Heute werden solche stauende Eismassen gesprengt und können in den jetzt befestigten Ufern gehalten werden und ruhig abfließen.)

Aber auch wenn der Sturm orkanartig den Strom aufwühlte, oder wenn dichter Nebel wie eine undurchsichtige Wand über dem Wasser lagerte, mußte der Fährmann den oft lebensgefährlichen Beruf ausüben und er fand gerade dann in ihm seinen Meister.

Wenn jedoch zu anderen Zeiten die aufsteigende Sonne am frühen Morgen oder die sinkende Sonne am Abend ihr leuchtendes Rot in der stillen ruhigen glatten Wasserfläche spiegeln ließ, wenn in stiller ruhiger Nacht auf den Ruf: „Sol über“ der Fährmann sich von seinem Lager erhob, seinen Fährnachen, vom Mondlicht gespensterhaft beleuchtet, über den Strom ruderte, dann war er ergriffen von all der Schönheit, hob dankbar seinen Blick zu seinem allgütigen Schöpfer und diese Schönheit ließ ihn all die Unbilden seines Berufes vergessen.

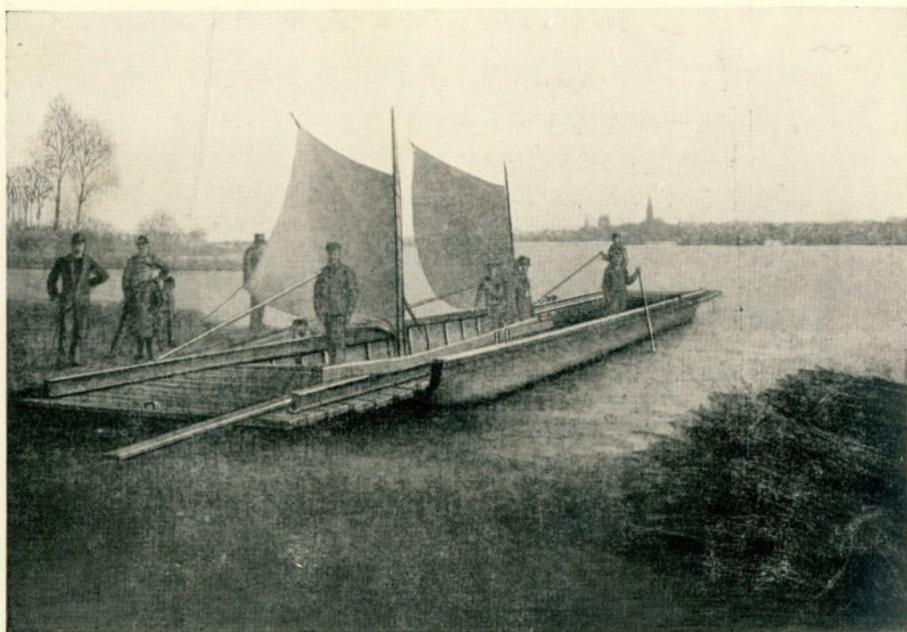
Eine wichtige Person, die für den ordnungsmäßigen Fährbetrieb verantwortlich war, war der Fährmeister. Er mußte für die Instandhaltung der Fahrzeuge sorgen, hatte das tarifmäßige Fährgeld zu kassieren und an die Fährkasse abzuliefern. Dies geschah ohne Kontrolle auf Treu und Glauben und er war auch die einzige Person, die alles anzuordnen und zu befehlen hatte. Er stand im Gehalt und wurde nach den damaligen Verhältnissen bezahlt, wogegen die Fährmänner nicht bezahlt wurden. Der Fährmeister stammte gewöhnlich aus einer Familie der Fährberechtigten oder war selbst ein solcher, mußte ein tüchtiger Schiffer sein, in gutem Reumund stehen und lesen, schreiben und

rechnen können. Ihm wurde volles Vertrauen entgegengebracht, das er durch treue Pflichterfüllung bis zum Lebensende lohnte.

Das Fährgeld betrug für eine Person 5 Pfg., für ein Stück Vieh 17 Pfg., für ein Pferd 25 Pfg., für ein unbeladenes Fuhrwerk 30 Pfg. und für ein beladenes Fuhrwerk 50 Pfg.

Jeden Sonntag nach dem Hochamt kamen die Fährberechtigten zusammen, teilten unter sich den nach Abzug der Unkosten verbleibenden Fährgeld Erlös der Woche der sich zwischen 50 bis 70 Mark bewegte und legten auch einen gewissen Betrag zurück für notwendige größere Anschaffungen. Diese Kasse wurde von einem Vertrauten der Fährberechtigten verwaltet. Bei ihm befand sich auch die sogenannte Fährliste, in welcher die wichtigen Dokumente, Urkunden und Schriftstücke aufbewahrt wurden.

Als zu Anfang des 19. Jahrhunderts, nach Aufkommen der Dampfkraft, die vereinigte Köln-Düsseldorfer Schiffsahrtsgesellschaft einen Personen- und Güterverkehr mittels Dampfschiffen auf dem Rhein zwischen Rotterdam und Mannheim ins Leben rief, da richteten sie auch an allen größeren Dörfern am Rhein Kahnstationen ein, das heißt: Dort wurden Personen und Marktgüter mittels Kahn an diese Dampfschiffe zur Weiterbeförderung auf denselben übernommen. Die Mondorfer Fährberechtigten übernahmen diese Kahnstation in Mondorf und ließen sie von ihrem Fährmeister und einem Schiffer mittels eigens dazu gebautem Nachen bedienen. Das Fährgeld vom Ufer zum Schiff betrug 10 Pfg. à Person, welches einen wesentlichen



Die erste eiserne Schalde 1890

Beitrag zu den Einnahmen lieferte. Aber auch diese Personen- und Marktgutbeförderung zu den großen Schiffen war manchmal sehr gefährlich und hat auch schon Todesopfer gefordert.

Auf der Mondorfer Seite stand ein aus Holz zusammengefügtes kleines Häuschen (Fährhäuschen genannt), das als Aufenthaltort für die Fährmänner sowohl als auch für überzusetzende Personen diente. Aber auch mancher Dörfler besuchte nach Feierabend gern dieses Fährhäuschen, weil dort manche Neuigkeit zu erfahren war, aber auch manche lustige Geschichte sich dort abspielte.

Die kriegerischen Wirren um die Wende und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten Handel und Verkehr in den deutschen Landen sehr gehemmt. Aber die siegreichen Kriege von 1864/66 und 1870/71 brachten allmählich wieder pulsierendes Leben überall. Dieses machte sich auch an der Mondorfer Fährre bemerkbar. Die alten hölzernen Schaldden, die hunderte Jahre dem Fuhrwerksverkehr gedient und genügt hatten, wurden 1890 durch eine größere eiserne Schalbe ersetzt. Diese neue Schalbe wurde auf der Schiffswerft von Peter Bröhl in Mondorf erbaut und hatte den Vorteil, daß sie an beiden Kopfenden brückenartig abgeseht war, so daß die Fuhrwerke nicht mehr rückwärts, sondern beliebig ein- und ausfahren konnten. Doch mußte auch diese noch über den Rhein gerudert werden.

Die erste eiserne Schalbe 1890.

In dieser Zeit ließ die Strombauverwaltung beide Ufer bei Mondorf durch Werftmauern befestigen und geeignete An- und Abfahrtstellen für die Rheinfährre anlegen. Der Fährbetrieb konnte und mußte sich nun dem belebenden

Verkehr entsprechend entfalten und durfte nicht zurückbleiben. Doch waren die finanziellen Verhältnisse der Fährberechtigten nicht derart, daß sie vorläufig etwas Größeres unternehmen konnten und so blieb auch der Fährbetrieb in seinem Rahmen, wie er seit Jahrhunderten gewesen war.

Als aber Ende der achtziger Jahre 1890 das in Mondorf seit alter Zeit betriebene, allmählich den Zeitverhältnissen entsprechend zur Blüte gebrachte Korbmacherhandwerk jetzt seinen Höhepunkt erreicht hatte und anfang, langsam seine Rentabilität zu verlieren und damit sein Abstieg begann, verlegte man sich dort zuerst auf die Obstbaumzucht und dann auch hier und da auf die Erzeugung von Marktgut. Wie in Mondorf, so war es auch in den benachbarten Dörfern Bergheim und Rheidt, welche ihre Bodenerzeugnisse auf den Bonner Markt brachten. Dadurch entstand das Bedürfnis eine bessere Fahrgelegenheit zu schaffen, um diesen Marktbesuchern den Fußweg bis Bonn zu ersparen.

Jetzt hielten die Fährberechtigten den Zeitpunkt für gekommen und sich berufen, hier tatkräftig einzugreifen. Nach vielen Erkundungen und Beratungen kauften sie in Salzig am Rhein im Jahre 1893 ein kleines gebrauchtes aber noch gut erhaltenes Dampfschraubenboot, das etwa 20 Meter lang und 4 Meter breit war, für einen billigen Preis. Nachdem dieses Boot entsprechend dem beabsichtigten Gebrauch umgeändert worden und den Namen Anna Gertrud erhalten hatte, wurde damit ein Personen- und Güterverkehr zwischen Rheidt, Hersel, Mondorf, Rheindorf und Bonn in bescheidenem Rahmen eröffnet, welcher sich dann auch gut entwickelte. Es wurden planmäßige Fahrten eingerichtet und diese günstige Gelegenheit, ihre Waren zum Markt zu bringen, wurde allgemein begrüßt und

mahrgenommen. Dieses kleine Dampfschraubenboot Anna Gertrud konnte bald die Fahrgäste mit den Marktgütern nicht fassen. Es wurde bei der Markttour morgens noch ein großer Nachen in Schlepptau genommen und darin das Marktgut verstaut. Dieser Verkehr steigerte sich von Jahr zu Jahr und mit ihm die finanziellen Verhältnisse der Fährberechtigten. Zwar wurde der eigentliche Fährbetrieb etwas beeinträchtigt, aber das neue Unternehmen übertraf die Einnahmen der Fähre bei weitem. Der alte Fährbetrieb wurde zwar noch beibehalten, aber doch insoweit erleichtert, daß die Schalbe zwischendurch von dem nun erstandenen Dampfboot Anna Gertrud über den Strom gezogen wurde und das mühevoll Rudern in Fortfall kam. Dieser Zustand dauerte etwa 4 bis 5 Jahre und man sah sich genötigt, um dem wachsenden Marktverkehr gerecht zu werden, ein größeres Boot zu beschaffen. Ein solches Dampfschraubenboot wurde dann auch nach den Angaben der Fährberechtigten selbst auf der Schiffsbauwerft Schaubach und Krämer für den Preis von 23 000 Mark gebaut und im Jahre 1896 in Betrieb genommen. Man gab ihm den Namen: Mondorf. Es hatte 180 Personen Tragfähigkeit. Aber auch dieses Boot war bald zu klein und man ließ es im Jahre 1898 auf 220 Personen Tragfähigkeit umbauen. Nun konnte das Boot Anna Gertrud ausschließlich im Fährbetrieb Verwendung finden.

Dampfschraubenboot Mondorf.

Um diese Zeit traten die neuen Benzinmotore in Erscheinung, die sich, in kleine Boote gebaut, zur Fortbewegung derselben sehr gut bewährten und damit ihren Siegeszug antraten.

Da aber dieser neue Schifffahrtsverkehr mit der Fähr-gerechtfame direkt nichts zu tun hatte, so gründeten die Fährberechtigten hierfür, aber doch im Zusammenhang mit ihr, am 22. Juni 1904 eine Genossenschaft mit beschränkter Haftung. Diese Fährgenossenschaft kaufte zwei dieser kleinen Motorboote, das Boot Sieg und das Boot Meteor, welche, beide sich ergänzend, im Touren- und Fährbetrieb verwendet wurden. Sie beförderten nun die Personen von einem Ufer zum anderen und nahmen die eiserne Fährschalbe, auf der das Fuhrwerk befördert wurde, hin und her über den Rhein in Schlepptau.

Motorboot.

Das Dampfboot Anna Gertrud, das 12 Jahre lang dem Verkehr gedient und den Betrieb nach dieser Seite hin eröffnet hatte, wurde nun durch diese Benzinboote verdrängt und teilweise in Ruhe gesetzt.

Der Fährnachen, der jahrhundertlang, von Generation zu Generation das einzige Bindeglied zwischen den beiden Ufern gewesen, der manchen Gefahren in den Unbilden der Witterung getrotzt, wurde in den Hafsen gefahren und seinem Untergang preisgegeben.

Eine neue Zeit war angebrochen!

Auch das Schraubensboot Mondorf genügte bald nicht mehr dem wachsenden Markt- und Tourenbedürfnis, welches nach einem größeren Schiff verlangte. Die Fährgenossenschaft sah sich gezwungen, ein solches bald zu beschaffen.

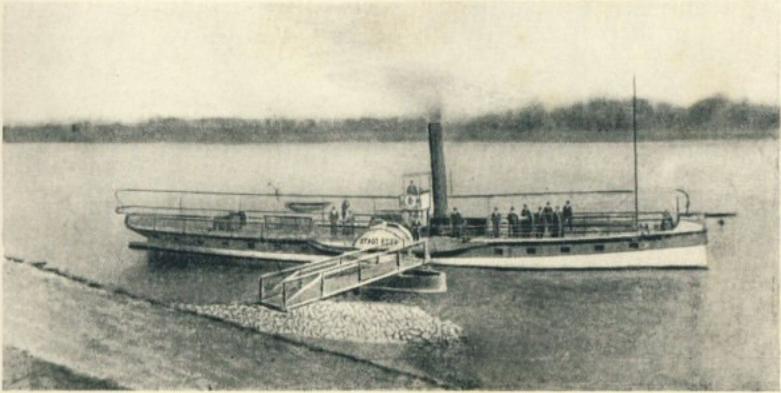
Ein auf der Mülheimer Schiffsbauwerft Sachsenberg für den Preis von 65 000 Mark neuerbautes Dampfträderschiff mit 320 Personen Tragfähigkeit wurde im Jahre 1904 in Dienst gestellt und auf den Namen Stadt Bonn getauft.



Dampfschraubenboot Mondorf



Motorboot



Räderschiff Stadt Bonn

Räder Schiff Stadt Bonn.

Ein großes, schönes und stolzes Schiff, die Stadt Bonn, das die Fährberechtigten mit Stolz ihr eigen nannten, zog nun tiefe Furchen durch den Strom zu Berg und zu Tal, der Fährbetrieb ging mühelos vonstatten und sie glaubten damit zufrieden sein zu können, aber die Zeit fordert gebieterisch ein Voranschreiten und ist reich an Wechselfällen jeglicher Art.

Anderer Unternehmer aus Mondorf, durch den gewinnbringenden Betrieb der Fährgenossenschaft angeregt, beschafften sich ein größeres Benzinmotorboot und eröffneten im Jahre 1905 einen Konkurrenzbetrieb, indem sie gleichfalls Personen und Güter nach Bonn beförderten. Das war ein Rückschlag, der die Fährgenossenschaft traf, aber dieses Konkurrenzunternehmen wurde am 6. Juni 1907 mit ihren 2 Motorbooten und 4 Landebrücken von der Fährgenossenschaft für den Preis von 25 000 Mark käuflich erworben und damit beseitigt. Die Unternehmer selbst traten durch Kauf von Fähranteilen am 30. April 1910 in die Fährgenossenschaft ein. Es war ihnen damit ein Konkurrenzbetrieb jeglicher Art vertraglich nicht mehr gestattet. Diese 2 Motorboote und das Brückenmaterial wurden vorläufig in den Betrieb eingefügt, etwas später aber wieder, weil überflüssig, für einen weit geringeren Preis verkauft. —

Obwohl nun, um den Verkehr zu bewältigen, immer noch reichlich Schiffsmaterial vorhanden war, wurde im Jahre 1912 aus jetzt nicht erklärbaren Gründen wieder ein Motorboot gekauft, das den Namen *B o n n a* erhielt.

Das Schraubendampfboot *M o n d o r f* wurde jetzt aus dem Betrieb herausgenommen und ausschließlich zum Schleppdienst anderweitig verwandt, wofür es sich jedoch

nicht sehr eignete. Dieses geschah deshalb, weil die Kosten für die Dampfkraft gegenüber der motorischen Kraft sich für den Betrieb zu hoch auswirkten. Aber auch die neue Verwendung brachte keine finanziellen Vorteile.

Das bis jetzt in verhältnismäßig kurzer Zeitspanne von etwa 20 Jahren gesteigerte Schiffahrtsunternehmen hatte sich segensreich gestaltet und die Fährberechtigten in den Stand gesetzt, alle finanziellen Schwierigkeiten mit Leichtigkeit zu überbrücken. Doch jetzt traten Hemmungen ein mit ungeahnten unübersehbaren Folgerungen.

Die Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt hatte schon einige Jahre vorher ihre Kahnstation in Mondorf nach fast 100jährigem Bestehen aufgehoben, weil sie durch die angenehmere Verkehrsmöglichkeit mit der Mondorfer Schiffahrt, fast bedeutungslos geworden war.

Es kam der Krieg 1914 und die Mondorfer Schiffahrt hatte ihren Höhepunkt erreicht. Jetzt folgte der Abstieg! Das Benzinboot Meteor wurde zu Anfang des Krieges 1914 an die Heeresverwaltung für 5000 Mark verkauft. Die Fährgenossenschaft besaß 1915: Das große Schiff Stadt Bonn, das Dampfschraubenboot Mondorf, zwei Motorboote Sieg und Bonna und das zuerst gekaufte kleine Dampfschraubenboot Anna Gertrud.

Der nun wütende schreckliche Krieg wirkte lähmend auf alle Privatunternehmungen und brachte auch die Verkehrssteigerung bei der Fährschiffahrt ins Stocken, sogar zum Rückgang. Die Folge war, daß die Fahrten mit dem großen Schiff Stadt Bonn unrentabel wurden und da die unruhigen Kriegsverhältnisse keine andere Verwendungsmöglichkeit zuließen, legte man dieses Schiff vorläufig in den Hafen in Ruhe in der Hoffnung, daß der Krieg bald

beendet, auch wieder bessere Zeiten kommen würden. Der sehr zurückgegangene Verkehr wurde während des Krieges mit den zwei Motorbooten aufrechterhalten.

Nur langsam setzte eine Besserung nach dem Kriege 1920 wieder ein, aber die Finanzlage der Fährgenossenschaft war doch sehr erschüttert.

Da seit vielen Jahren neben der eigentlichen Fähr-gerechtfame, die doch nur den Fährbetrieb umfaßte, auch ein Schiffahrtsbetrieb herangewachsen war, der gerade jetzt nach dem Kriege eine Aufwärtsentwicklung wieder erwarten ließ, so glaubte man, das dazu erforderliche größere Kapital in einer anderen als der seit 15 Jahren bestehenden Genossenschaftsform erhalten und nutzbringend verwerten zu können. Die Fährberechtigten verließen demnach das Genossenschaftssystem und gründeten am 25. April 1921 neben der Gerechtfame eine Schiffahrtsgesellschaft mit beschränkter Haftung. Die vorhandenen beweglichen Vermögenswerte der Fährberechtigten wurden auf 25 600 Mk. Goldwert geschätzt und als Stammkapital eingezahlt, die Stammanteile, anteilig des Besitzes auf die 32 Anteile der Gerechtfame mit je 800 Mark Goldwert verrechnet.

Jetzt waren die Fährberechtigten bzgl. der Gerechtfame, allen beweglichen Sachwerten entblößt und konnten das Fährrecht als solches nicht mehr ausüben. Sie verpachteten dasselbe an die neugegründete Schiffahrtsgesellschaft m. b. H. für eine jährliche Pachtsumme und übertrugen ihr die Ausübung.

Nun hatte man für alle Fälle eine feste Grundlage geschaffen, auf welcher das Unternehmen hätte weiter ausgebaut werden können, aber wie die Zeitverhältnisse auf

und niedergehen und vielversprechende Unternehmungen durch sie unbarmherzig manchmal in andere Bahnen geworfen werden, so war es auch hier. —

Es wurde eine Kreisbahn von Troisdorf über Mondorf nach Köln gebaut, der Autoverkehr nach dort setzte ein. Die Marktbesucher werden von Bonn abgelenkt und mehr nach dem Kölner Markt gezogen, weil diese Bahn und die Auto-transporte ihnen eine noch bessere Verbindung mit dem viel größeren Kölner Markt bot. Die Folge war, daß die Lokalschiffahrt nach Bonn ihre Bedeutung immer mehr verlor.

Das Schraubensboot Mondorf, welches überflüssig, schon mehrere Jahre im Schleppdienst verwandt worden war, sowie auch das kleine Schraubensboot Anna Gertrud waren schon ein Jahr vorher zu einem Spott-Inflationspreis verkauft worden. So waren jetzt nur noch das große Schiff Stadt Bonn und zwei Motorboote vorhanden. Aber auch dieses große Schiff — Stadt Bonn — konnte für den sehr geringen Verkehr nach Bonn wegen der großen Unkosten nicht mehr eingesetzt werden. Es hatte schon jahrelang als totes Kapital im Hafen gelegen und da man sich außerstande fühlte, es gewinnbringend zu verwenden, wurde es kurz vor Ende der Inflation, Ende 1922, auf Drängen einiger Gesellschafter für den Inflationspreis von 750 000 Mark, nach stabilem Geld etwa 600 bis 700 Mark, aber doch etwas voreilig verkauft.

Als Ersatz hierfür wurde dann nach der Inflation 1926 ein größeres Benzinmotorboot, etwa 80 Personen Tragfähigkeit, von der Firma Rothschild, Köln, für 11 000 Mark gekauft. Es erhielt den Namen Cäcilia und sollte hauptsächlich zu Ausflugsfahrten, dann aber auch für einige

Touren wöchentlich nach Bonn Verwendung finden. Die regelmäßigen Fahrten hatten jetzt, da kein Bedürfnis mehr vorlag, ganz aufgehört und damit war eine bedeutende Einnahmequelle genommen.

Es mußte, um dafür einen Ersatz zu schaffen, nun das Hauptinteresse wieder auf den Fährbetrieb gerichtet werden. Die Durchführung der Straßenbahnlinie der Stadt Bonn bis Graurheindorf 1907 war der Fährere für den Personenverkehr zwar von Nutzen gewesen, aber für den jetzt stetig wachsenden Verkehr der Autos und Lastkraftwagen war doch die dafür bisher benutzte eiserne Schalbe zu klein und zu schwerfällig und auch nicht mehr zeitgemäß. Es mußte hierfür etwas Besseres geschaffen werden. Wohl hatte man hier und da am Rhein große Dampffähren, die aber für den Fährbetrieb in Mondorf zu kostspielig waren. Auch die Stromverhältnisse und die Anfahrtsstellen mußten in Betracht gezogen werden, ebenfalls, und nicht zuletzt, die Finanzlage der Gesellschaft. Letztere war nicht günstig.

Das durch die beweglichen Vermögenswerte der Gesellschaft (wie im Anfang bemerkt) bei Gründung der Gesellschaft gebildete Stammkapital war durch den Abgang der Schiffe angegriffen und bedeutend herabgemindert, weil der Erlös aus den Schiffen nicht in das Betriebskapital, sondern an die Gesellschafter ausgezahlt worden war. Es mußte wieder aufgestockt werden und Barvermögen war keins vorhanden. Die Gesellschaft war nun in den Jahren 1926 bis 1929 in eine kritische Lage geraten. Wollte sie mit fortschreitender Entwicklung Schritt halten und die in Aussicht genommene Fährponte finanzieren und auch das Stammkapital auf seine Höhe bringen, dann mußten einschneidende Maßnahmen ergriffen werden. Es blieb keine andere Möglichkeit, als zu diesem Zweck ein Anleihenkapital

unter solidarischer Verbürgung der Gesellschafter aufzunehmen und dieses in den kommenden Jahren aus dem Gewinn zu tilgen.

Dieses alles in Erwägung ziehend, wurde von dem damaligen Vorsitzenden der Gesellschaft, in Verbindung mit der Schiffbauwerft Heinrich Bröhl in Mondorf, ein Fährschiff erdacht, das in seiner eigenartigen Gesamtkonstruktion bisher noch einzig da stand und das allen Anforderungen des Fährbetriebes, für Fuhrwerke und Personen, gerecht werden sollte. Dieses Fährschiff, oder besser gesagt diese Fährponte wurde nach der Idee und den Plänen dieses genialen Mannes und nach vielen Versuchen von dem Schiffsbauwerk Heinrich Bröhl in Mondorf erbaut. Sie ist mit zwei Schrauben versehen, welche in einem Wasserkanal, der in der Länge des Schiffsbodens eingebaut ist, laufen, von einem 55 PS-Diesel-Motor getrieben und ein Vor- und Rückwärtsfahren sowie eine Steuerung durch diese Schrauben ermöglichen. Sie ist 30 Meter lang und 6 Meter breit und auf ihr können bis 6 Fuhrwerke auf einmal befördert werden. Fahrgäste finden in einer seitlich angebrachten Kabine bequem Platz. Die Überfahrt ist bei jedem Wetter, ausgenommen schwerer Eisgang und dichten Nebel, unbedingt sicher und gefahrlos, sogar ein Vergnügen und in etwa 5 Minuten bewerkstelligt. Diese Fährponte erhielt 3 Mann Besatzung, erfahrene und erprobte Schiffer, und wurde im März 1929 in Dienst gestellt. Die erste Fahrt wurde durch ein großes Fest gefeiert, woran sich die Dorfbewohner, Behörde, Freunde und Interessenten zahlreich beteiligten. Der Kostenaufwand zu dieser Fährponte betrug 65 000 Mark, welche Summe zum größten Teil von der Kreissparkasse in Siegburg unter Verbürgung sämtlicher Fährberechtigten entliehen wurde.



Der neuen Fährponte erste Fahrt

Der neuen Fährponte erste Fahrt.

Jetzt war der Fährbetrieb vollständig in neue Bahnen gelenkt, der neuen Zeit entsprechend modernisiert und für einen wachsenden Verkehr in den kommenden Jahren gewappnet. Unermüdlich hatten die Fährberechtigten Schritt für Schritt sich den fortschreitenden Zeit- und Verkehrsbedürfnissen angepaßt, sich dabei aber eine bedeutende Schuldenlast auferlegt, die zu tilgen von ihnen eine genaue, sparsame und regsame Bewirtschaftung unter einer tüchtigen zielsicheren Betriebsleitung forderte. Es hatte anfänglich auch den Anschein, daß diese Verkehrsverbesserung, die unter so großen Opfern entstanden, ihre in sie gesetzten Hoffnungen erfüllen würde. Aber infolge Unregelmäßigkeiten in der Betriebs-, Kassen- und Buchführung durch den Geschäftsführer in den Jahren 1929 bis 1932 erlitt die Gesellschaft ungeheuren finanziellen Schaden. Durch energisches Eingreifen wurde dieses Hindernis und die Ursache beseitigt und die ganze Betriebsleitung nach den Erfahrungen, die man gemacht hatte, auf eine andere Grundlage gestellt. Auf dieser neuen Grundlage erwies sich der Betrieb als lebensfähig und finanziell gesichert, denn man konnte wieder Schulden abtragen und ohne Sorge der kommenden Zeit entgegensehen.

Anfang des Jahres 1933 richtete die Stadt Bonn eine neue Autobusverkehrslinie linksrheinisch zwischen der Mondorfer Fähre und der Stadt Bonn ein, um die Bewohner der Dörfer auf der rechten Rheinseite zum Einkauf ihrer Bedürfnisse mehr nach der Stadt zu ziehen. Sie ließ die Anfahrtsstraßen zu der Fähre verbessern und ausbauen und die Fährgesellschaft ließ ihrerseits die Anlegestellen befestigen und so herstellen, daß bei jedem Wasserstand die Fährponte und die Boote anlegen konnten. Da-

durch wurde eine bedeutende Steigerung des Personen- und besonders des Fuhrwerksverkehrs, aber auch eine äußerst notwendige Besserung der Finanzlage der Fähr- gesellschaft erreicht.

Da nun die im Jahre 1921 zum Zwecke der Lokalschiff- fahrt zwischen Rheidt, Mondorf und Bonn gegründete Schiffahrtsgesellschaft ihre praktische Bedeutung als solche verloren hatte, weil der ganze Betrieb sich doch nunmehr fast ausschließlich auf die Fähre konzentrierte, der Gesell- schaftsvertrag in seiner Fassung der neuen Entwicklung nicht anpaßte, so glaubte man, diesen Vertrag abändern zu müssen. Die Aufstellung des neuen Vertrages erfolgte am 21. September 1933. In dem neuen Vertrag wurden:

1. die Firma geändert und erhielt nun die Bezeich- nung: Mondorfer Fährberechtigte G. m. b. H.,
2. das Stammkapital wurde, weil das Betriebskapital durch den Verkauf der Schiffe sich verringert hatte, von 25 600 auf 19 200 Mark und je $\frac{1}{32}$ Anteil auf 600 Mark Stammanteil herabgesetzt,
3. wurden einige unwesentliche Paragraphenänderun- gen vorgenommen.

Ob aber der Aufbau und die Gestaltung des neuen Gesellschaftsvertrages der eigenartigen Struktur des ganzen Unternehmens zum Nutzen gereicht, muß die kommende Zeit lehren, denn es wird unbedingt notwendig sein, daß neben der Gerechtfame immer auch eine Gesellschaft besteht, um diese eigenartige Struktur zu rechtfertigen, damit finanzschädigende Einwirkungen auf die Fährberechtigten nicht eintreten können.

Im Jahre 1934 wurde das Benzinmotorboot *M e t e o r*, weil überflüssig, für den Preis von 1800 Mark nach Ober- lahnstein verkauft, so daß jetzt noch ein Schiffsbestand von zwei Motorbooten, *Cäcilia* und *Bonna*, und der großen Fährpontone vorhanden ist.

Wie ich bereits ausgeführt, erstreckt sich die Fährgerech-
tame nur auf das Überfahrtsrecht vom rechten zum linken
Rheinufer, vom linken zum rechten Ufer aber liegt dieses
Recht in den Händen des preußischen Fiskus, wofür die
Mondorfer Fährberechtigten für die Ausübung dieses
Rechtes eine jährliche Anerkennungsgebühr zahlen mußten,
welche alle 15 Jahre festgesetzt wurde. Diese Gebühr ging
bis zum Kriege nicht über 20 Mark jährlich hinaus, wurde
aber nach dem Kriege höher gesetzt und erreichte 1935 eine
Höhe von 550 Mark jährlich, welche für die nächsten
15 Jahre gelten sollten. Aber 1937 wurde diese Angelegen-
heit von der Finanzbehörde neu geregelt und ein prozen-
tualer Satz, der sich nach der Einnahme regelt, festgesetzt.
Demnach beträgt für 35 000 Mark Einnahme die Grund-
gebühr 400 Mark jährlich und für die höhere Einnahme
nach einer festgesetzten Prozentstaffelung.

Im Jahre 1935 wurde das Benzinboot Cäcilia zu
einem Ausflugsboot und ihm zum Antrieb ein im Be-
triebsstoff billigerer Ölmotor gegeben. Die Kosten beliefen
sich auf 8 000 Mark.

Um einer evtl. Betriebsstörung infolge eintretenden
Defekts an der großen Fährponte vorzubeugen, wurde 1936
eine gebrauchte große Schalbe gekauft, doch ohne Kraft-
antrieb, welche bei solchen Fällen als Nothelf eingesetzt
werden kann.

Heute stehen wir am Ende des Jahres 1937. Die große
Fährponte hat auf dem Helling gelegen, woselbst sie einen
größeren und stärkeren Motor mit 100 PS und noch andere
Verbesserungen erhalten hat.

Stolz und majestätisch fährt sie mit doppelter Kraft
wieder über den Rheinstrom und trägt alles, was sich ihr
anvertraut, spielend und mit größter Sicherheit prompt

und pünktlich an die Ufer. Sie ist ein wichtiger Verkehrsfaktor und ein Bindeglied zwischen den großen rechts- und linksrheinischen Verkehrs- und Autostraßen geworden. Große Opfer haben die Fährberechtigten in den verfloßenen 50 Jahren bis auf den heutigen Tag gebracht, haben im zähen Durchhalten Schritt für Schritt sich den Verkehrsbedürfnissen angepaßt und sich vom einfachen primitiven Fährnachen vor 50 Jahren bis zur großen Kraftfährrponte aufgeschwungen, mit der sie allen Anforderungen, die heute gestellt werden, vollkommen gerecht werden können. Zwar sind große finanzielle Schwierigkeiten noch zu überwinden, aber die Mondorfer Fährberechtigten vertrauen wie bisher auf den Segen des Allerhöchsten Gottes und hoffen, auch diese in den nächsten Jahren meistern zu können. Sie vertrauen auch fernerhin auf die Fürbitte des hl. Nikolaus, den schon ihre Vorfahren vor einigen hundert Jahren als ihren Schutzpatron verehrt haben und der auch heute noch als solcher verehrt wird.

Sollte die Zukunft aber noch weitere technische Er-rungenschaften auf dem Gebiete der Fährschiffahrt heraus-bringen, so werden die Mondorfer Fährberechtigten nicht versäumen, sich dieselben zu eigen zu machen und auch ihrerseits dazu beitragen, daß der Verkehr auf der Fähre, gleich auf einer fortlaufenden Straße, ohne Unterbrechung ungehindert und leicht vonstatten geht.

Sie hoffen und erwarten zur Sicherung der Rentabili-tät des Betriebes, der dem allgemeinen Verkehr dient, die Hilfe und das Wohlwollen des Staates, sind aber auch nötigenfalls bereit, für die Vollkommenheit des Betriebes im Dienste des geregelten Verkehrs Opfer zu bringen, wie sie das in den letzten 50 Jahren ausgiebig getan haben.

Ich habe mich bemüht, durch diese Schilderungen ein fast tausendjähriges Leben unserer Mondorfer Fährerechtfame am Geiste vorüberziehen zu lassen. Kriege und Vermüstungen der schlimmsten Art der verfloffenen Jahrhunderte haben es nicht vermocht, ein Recht zu beseitigen, das in der deutschen Geschichte seinen Ursprung hat. Ein urdeutsches Recht, von deutschem Adelsgeschlecht und einer deutschen Regierung im Laufe der Jahrhunderte auf Bürgerliche übertragen, ist dieses Recht in lückenloser Folge auch nur von deutschen Staatsbürgern ausgeübt worden bis auf den heutigen Tag.

Wenn auch dieses Recht in der Zeit, als die linke Rheinseite vorübergehend unter französischer Herrschaft war, für die Folge geschmälert worden ist, so geben die Fährberechtigten von heute aber nicht die Hoffnung auf, daß eine gerechte Staatsregierung den Vollbesitz des ursprünglichen Rechtes einmal anerkennen wird.

*

Es würde dieser Niederschrift ein würdiger und wichtiger Abschluß fehlen, wollte man das Andenken an die Personen nicht wachzuhalten versuchen, die sich um die Erhaltung, besonders aber um die Entwicklung eines so uralten Erbgutes, als unsere Fährerechtfame es ist, in den letzten 50 Jahren verdient gemacht haben.

Zuerst sei ein Herr Pet. Hof. H e i n z e n erwähnt, der lange Jahre bis 1880 Vorsitzender und Leiter der Fähre und auch Besitzer von $\frac{3}{16}$ Anteil war. Er war der Vertraute und in seinem Hause am Laurenz (eine Wirtschaft) wurde die Fährliste oder das Archiv sowie auch die Kasse aufbewahrt. Dort waren auch die sonntäglichen Versammlungen der Fährberechtigten, wo das in der Woche vereinnahmte Fährgeld untereinander verteilt wurde. Er

war unverheiratet und hatte auch auf dem zu der Fähre gehörenden, auf seine Anteile entfallenden Fahrörtchen am Rheine ein Haus gebaut, worin er später eine Wirtschaft legte, die heute noch vorhanden ist. Als kluger und berechnender Mann, der vieles Gute für die Fähre getan, aber auch seine eigenen Vorteile nicht außer acht gelassen hat, starb er in hohem Alter.

Unter seinem Regiment stand ungefähr zu gleicher Zeit der Fährmeister Michael S i n k, der als biederer, pflichttreuer und in allem rechtschaffener Mann sich besonderer Hochachtung erfreute.

Ihm folgte als Fährmeister Mathias S c h o l l, der jedoch nur wenige Jahre bis zu seinem Tode den Posten bekleidete. Das Amt als Fährmeister wurde 1890 seinem jüngeren Bruder Peter S c h o l l übertragen, der von Jugend auf mit dem Wasser vertraut, kraftvoll die Führung in die Hand nahm. Unter seiner Fährmeisterschaft haben sich die wichtigsten Ereignisse der letzten 50 Jahre vollzogen. Er war ein pflichttreuer, gerechter und leutseliger Mann, der mit allen seinen Kräften fast 30 Jahre als Fährmeister und den Rest seines Lebens als Vorstandsmitglied für die Fähre gelebt und geschafft hat bis ins hohe Alter von 76 Jahren. Er starb 1937.

Nach ihm erhielt das Fährmeisteramt Peter L ü l s - b o r f. Ein tüchtiger Fachmann im Schifferberuf. Er bekleidete diesen Posten etwa 10 Jahre bis zum Jahre 1928. Er war der letzte Fährmeister dieser Art.

Auch darf eines genialen Mannes, des Gottfried R i c h a r z, nicht vergessen werden, der lange Jahre als Vorsitzender die Geschicke der Fähre in der Hand hatte und für dieselbe wirkte bis zu seinem Tode 1933. Er war es,



Fährmeister Scholl



Fährmeister Lüsodorf

der die eigenartige, bis dahin einzig dastehende Konstruktion der Kraftfährrponte erdacht, die Zeichnung dazu diktiert und den Bau derselben gefördert und geleitet hat.

Und noch steht ein im Schifferberuf alt gewordener erfahrener Fachmann seit vielen Jahren auf einem wichtigen Posten. Es ist Jean R ö h r i g, der den ganzen Fährbetrieb nach der fachmännischen Seite hin mit Umsicht und Geschick leitet. Von seinem, dicht am Rhein gelegenen kleinen Schlößchen aus beobachtet und verfolgt er kritisch jeden Vorgang auf der Fähre. Bei ihm ist auch die Geschäftsstelle der Fähre, auf der alle Fäden zusammenlaufen, untergebracht.

Mit ihm arbeiten zur Zeit: Peter R ö h r i g (nicht verwandt) und Heinr. S c h e i d e r i c h, welche zusammen den geschäftsführenden Vorstand bilden.

Nachdem ich nun nach bestem Wissen und Können die Geschichte der Mondorfer Fähre wahrheitsgetreu offengelegt habe, sei es mir vergönnt, auch meine Wünsche hier ausdrücken zu dürfen:

Möge die Nachwelt in nicht allzu scharfer Kritik an dem Geschehenen sich verlieren, sondern sich bemühen, ein gerechtes Urteil nach dem Maßstabe der Zeitverhältnisse darüber zu fällen, sich Erfahrungen daraus zu schöpfen und für die Zukunft in kluger Taktik zu verwenden. Wenn auch scheinbar heute die Fahrt frei ist, so werden aber doch immer wieder Stürme und Unwetter toben, die starke und kluge Männer erfordern, die das Schiff vor dem Untergang zu bewahren verstehen.

Es möge Gottes reichster Segen auf unserem Unternehmen ruhen und es durch die Fürbitte unseres Schutzpatrons, des hl. Nikolaus, vor allem Schaden an Leib und Leben bewahren.

Stammtafel Mondorfer-Fährberechtigte 1880-1938

Anteilbesitzer 1880	Anteile		Anteilbesitzer 1938	dreißigstel Anteile																																			
P. J. Heinzen Joh. Schlimgen	$\frac{1}{8}$ $\frac{1}{16}$	$+ \frac{1}{16} \cdot \frac{3}{16}$ 1898 Kath. Wessling 1906 → ererbt	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Jean Röhrig</td> <td style="border: none;">gekauft</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Jean Röhrig</td> <td style="border: none;">— 2</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Gottf. Menden</td> <td style="border: none;">gekauft</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Gottf. Menden</td> <td style="border: none;">— 2</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Josef Menden</td> <td style="border: none;">gekauft</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Josef Menden</td> <td style="border: none;">— 2</td> </tr> </table>	{	Jean Röhrig	gekauft	= Jean Röhrig	— 2		Gottf. Menden	gekauft	= Gottf. Menden	— 2		Josef Menden	gekauft	= Josef Menden	— 2																		
{	Jean Röhrig	gekauft	= Jean Röhrig	— 2																																		
	Gottf. Menden	gekauft	= Gottf. Menden	— 2																																		
	Josef Menden	gekauft	= Josef Menden	— 2																																		
Dr. Franz Kaufmann Bonn	$\frac{1}{8}$	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">1910</td> <td style="border: none;">verkauft an</td> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Jos. Weingarts</td> <td style="border: none;">$\frac{9}{12}$</td> <td style="border: none;">→</td> <td style="border: none;">A. Wessling</td> <td style="border: none;">= Ww.A.Wessling</td> <td style="border: none;">— 2</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Adam Wessling</td> <td style="border: none;">$\frac{5}{12} + \frac{9}{12}$</td> <td style="border: none;">+ $\frac{1}{12} \cdot \frac{15}{12} - \frac{3}{12} \cdot \frac{12}{12}$</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Jos. Menden</td> <td style="border: none;">$\frac{4}{12} - \frac{1}{12}$</td> <td style="border: none;">→</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Josef Menden</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Jean Schmitz</td> <td style="border: none;">$\frac{6}{12} - \frac{1}{12}$</td> <td style="border: none;">→</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= aufgelöst *</td> <td style="border: none;">—</td> </tr> </table>	1910	verkauft an	{	Jos. Weingarts	$\frac{9}{12}$	→	A. Wessling	= Ww.A.Wessling	— 2				Adam Wessling	$\frac{5}{12} + \frac{9}{12}$	+ $\frac{1}{12} \cdot \frac{15}{12} - \frac{3}{12} \cdot \frac{12}{12}$						Jos. Menden	$\frac{4}{12} - \frac{1}{12}$	→	= Josef Menden	— 1				Jean Schmitz	$\frac{6}{12} - \frac{1}{12}$	→	= aufgelöst *	—	
1910	verkauft an	{	Jos. Weingarts	$\frac{9}{12}$	→	A. Wessling	= Ww.A.Wessling	— 2																															
			Adam Wessling	$\frac{5}{12} + \frac{9}{12}$	+ $\frac{1}{12} \cdot \frac{15}{12} - \frac{3}{12} \cdot \frac{12}{12}$																																	
			Jos. Menden	$\frac{4}{12} - \frac{1}{12}$	→	= Josef Menden	— 1																															
			Jean Schmitz	$\frac{6}{12} - \frac{1}{12}$	→	= aufgelöst *	—																															
Anton Engels Mondorf	$\frac{1}{8}$	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Wilh. Engels</td> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Heinr. Giesen</td> <td style="border: none;">= $\frac{1}{32}$</td> <td style="border: none;">übertragen</td> <td style="border: none;">Gesellschaft</td> <td style="border: none;">= aufgelöst *</td> <td style="border: none;">—</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Karl Schmitz</td> <td style="border: none;">gekauft</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Josef Schmitz</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Bertram Herbertz</td> <td style="border: none;">ererbt</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Bertr. Herbertz</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Katharina Herbertz</td> <td style="border: none;">ererbt</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Kath. Herbertz</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> </table>	Wilh. Engels	{	Heinr. Giesen	= $\frac{1}{32}$	übertragen	Gesellschaft	= aufgelöst *	—			Karl Schmitz	gekauft	= Josef Schmitz	— 1			Bertram Herbertz	ererbt	= Bertr. Herbertz	— 1			Katharina Herbertz	ererbt	= Kath. Herbertz	— 1					
Wilh. Engels	{	Heinr. Giesen	= $\frac{1}{32}$	übertragen	Gesellschaft	= aufgelöst *	—																																
		Karl Schmitz	gekauft	= Josef Schmitz	— 1																																
		Bertram Herbertz	ererbt	= Bertr. Herbertz	— 1																																
		Katharina Herbertz	ererbt	= Kath. Herbertz	— 1																																
Ww. Joh. Schlimgen Mondorf	$\frac{1}{8}$	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Jakob Schlimgen</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{16}$</td> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Heinr. Wirtz</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{32}$</td> <td style="border: none;">} ererbt</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Heinr. Wirtz</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Heinr. Röhrig</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{16}$</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Fritz Schneider</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{32}$</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Fritz Schneider</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Ww. Heinr. Röhrig</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{16}$</td> <td style="border: none;">—</td> <td style="border: none;">Erbgemeinsch. Vertreter Pet. Röhrig</td> <td style="border: none;">= Peter Röhrig</td> <td style="border: none;">— 2</td> </tr> </table>	{	Jakob Schlimgen	$\frac{1}{16}$	{	Heinr. Wirtz	$\frac{1}{32}$	} ererbt	= Heinr. Wirtz	— 1		Heinr. Röhrig	$\frac{1}{16}$		Fritz Schneider	$\frac{1}{32}$		= Fritz Schneider	— 1					Ww. Heinr. Röhrig	$\frac{1}{16}$	—	Erbgemeinsch. Vertreter Pet. Röhrig	= Peter Röhrig	— 2							
{	Jakob Schlimgen	$\frac{1}{16}$	{	Heinr. Wirtz	$\frac{1}{32}$	} ererbt	= Heinr. Wirtz	— 1																														
	Heinr. Röhrig	$\frac{1}{16}$		Fritz Schneider	$\frac{1}{32}$		= Fritz Schneider	— 1																														
				Ww. Heinr. Röhrig	$\frac{1}{16}$	—	Erbgemeinsch. Vertreter Pet. Röhrig	= Peter Röhrig	— 2																														
Joh. Jos. Scholl Köln	$\frac{1}{8}$	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Peter Scholl</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{16}$</td> <td style="border: none;">—</td> <td style="border: none;">Ww. Peter Scholl</td> <td style="border: none;">ererbt</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Ww. Pet. Scholl</td> <td style="border: none;">— 2</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Peter Scheiderich</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{16}$</td> <td style="border: none;">—</td> <td style="border: none;">Heinr. Scheiderich</td> <td style="border: none;">ererbt</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= H. Scheiderich</td> <td style="border: none;">— 2</td> </tr> </table>	{	Peter Scholl	$\frac{1}{16}$	—	Ww. Peter Scholl	ererbt	= Ww. Pet. Scholl	— 2		Peter Scheiderich	$\frac{1}{16}$	—	Heinr. Scheiderich	ererbt	= H. Scheiderich	— 2																			
{	Peter Scholl	$\frac{1}{16}$	—	Ww. Peter Scholl	ererbt	= Ww. Pet. Scholl	— 2																															
	Peter Scheiderich	$\frac{1}{16}$	—	Heinr. Scheiderich	ererbt	= H. Scheiderich	— 2																															
Ww. Kelz Mondorf	$\frac{1}{8}$	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Jakob Kelz</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{16}$</td> <td style="border: none;">}</td> <td style="border: none;">1907 verkauft an Adam Wessling</td> <td style="border: none;">—</td> <td style="border: none;">Ww. A. Wessling</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Ww.A.Wessling</td> <td style="border: none;">— 4</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Joh. Kelz</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{16}$</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	{	Jakob Kelz	$\frac{1}{16}$	}	1907 verkauft an Adam Wessling	—	Ww. A. Wessling	= Ww.A.Wessling	— 4		Joh. Kelz	$\frac{1}{16}$																								
{	Jakob Kelz	$\frac{1}{16}$	}	1907 verkauft an Adam Wessling	—	Ww. A. Wessling	= Ww.A.Wessling	— 4																														
	Joh. Kelz	$\frac{1}{16}$																																					
Heinr. Richarz Mondorf	$\frac{1}{8}$	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Mich. Hink</td> <td style="border: none;">verkauft an Joh. Engels</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{16}$</td> <td style="border: none;">verkauft an</td> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Peter Lülldorf</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Peter Lülldorf</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Jakob Grommes</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Ww.J.Grommes</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Erbgemeinschaft Vertreter Mich. Richarz</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Mich. Richarz</td> <td style="border: none;">— 2</td> </tr> </table>	{	Mich. Hink	verkauft an Joh. Engels	$\frac{1}{16}$	verkauft an	{	Peter Lülldorf	= Peter Lülldorf	— 1							Jakob Grommes	= Ww.J.Grommes	— 1							Erbgemeinschaft Vertreter Mich. Richarz	= Mich. Richarz	— 2							
{	Mich. Hink	verkauft an Joh. Engels	$\frac{1}{16}$	verkauft an	{	Peter Lülldorf	= Peter Lülldorf	— 1																														
						Jakob Grommes	= Ww.J.Grommes	— 1																														
						Erbgemeinschaft Vertreter Mich. Richarz	= Mich. Richarz	— 2																														
Mich. Müller Mondorf	$\frac{1}{16}$	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Heinr. Schmitz</td> <td style="border: none;">vererbt an</td> <td style="border: none;">{</td> <td style="border: none;">Carl Schmitz</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{32}$</td> <td style="border: none;">verkauft an</td> <td style="border: none;">Jakob Nöbel</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Jakob Nöbel</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">Peter Gilles</td> <td style="border: none;">$\frac{1}{32}$</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">.</td> <td style="border: none;">= Peter Gilles</td> <td style="border: none;">— 1</td> </tr> </table>	Heinr. Schmitz	vererbt an	{	Carl Schmitz	$\frac{1}{32}$	verkauft an	Jakob Nöbel	= Jakob Nöbel	— 1				Peter Gilles	$\frac{1}{32}$		= Peter Gilles	— 1	30																
Heinr. Schmitz	vererbt an	{	Carl Schmitz	$\frac{1}{32}$	verkauft an	Jakob Nöbel	= Jakob Nöbel	— 1																														
			Peter Gilles	$\frac{1}{32}$		= Peter Gilles	— 1																														

* Die an die Gesellschaft übergegangenen 2-32tel Anteile Giesen wurden 1933 in 30 Anteile aufgelöst, sodaß nur noch 30 Anteile bestehen.

Beginn in Gottes Namen deine Fahrt,
Wenn das Schiff sich löst vom Strand.
Das ist braven Schiffers Art
Der mit Wellen kämpft für's Heimatland.
Halt fest in deiner Hand das Steuer,
Mit klarem Blick erkenne die Gefahr.
Nicht fürchte Tod und Ungeheuer,
Dein Gott beschützt dich, immerdar.
Mögen dann auch kommen böse Zeiten,
Fahre wohl in Gottes treuer Hut.
Von Recht und Pflicht laß dich nur leiten,
Bist selig! Wenn dein Schiff im Hafen ruht.

M. K.

Nachdruck auch auszugsweise verboten.



Die jetzige Fährpontе Mondorf