

DER WESERÜBERGANG BEI LÜCHTRINGEN

EINE BETRACHTUNG DES ORTS-CHRONISTEN ANLÄßLICH DER
EINWEIHUNG DER NEUEN WESERBRÜCKE

Nunmehr ist hier eine neue Brücke eingeweiht worden, wieder einmal ist ein verkehrstechnischer Engpaß überwunden, und alle sind sehr stolz ob des Erfolges.

Mit diesem technischen Fortschritt hat aber unsere Gemeinde einen Teil Romantik verloren, denn ein paar hundert Meter stromaufwärts hat die Fähre, die jahrhundertlang die Verbindung über die Weser herstellte, ihre Bedeutung verloren und muß ihren Betrieb gezwungenerweise einstellen.

Wann zum ersten Male ein Kahn vom Lüchtringer Ufer abstieß, um Menschen, Tier und Lasten an das andere Ufer zu bringen, läßt sich mit Sicherheit nicht feststellen. In dem ältesten hier vorhandenen Kirchenbuch ist als Taufpatin der am 30. 4. 1649 geborenen Elisabeth Katharina Gockelen, Tochter des Heinrich Gockelen und seiner Frau Anna, geb Könemund, Isabin Elisabeth Thomas, Tochter des Fährmanns Hans Thomas zu Lüchtringen, eingetragen.

Damit dürfte erwiesen sein, daß es in Lüchtringen zumindest ab 1649, wahrscheinlich aber schon lange vorher eine Weserfähre gegeben hat, weil unser Dorf als „Vorposten“ von Corvey am anderen Weserufer immer in enger Verbindung mit der Abtei stand.

In der ADAC-motorwelt von Juli 1976, Seite 11, werden von den 17 Weserfähren die Lüchtringer-, die Sandstedter-, die Degendorfer- und die Bremerhavener Fähre als wichtige mit überregionaler Bedeutung eingestuft. Diese Eingruppierung der Lüchtringer Fähre erfolgte wahrscheinlich aus dem Grunde, weil sie bis 1914 als „Staatsfähre“ dem Fiskus gehörte und die kürzeste Verbindung zwischen den Städten Höxter und Holzminden war.

Die ältere Generation erinnert sich sicher noch daran, daß seinerzeit vor der Durchfahrt eines Schiffes das Fährseil mittels einer im Fährhaus aufgestellten Winde auf Grund gelegt und nach dem Passieren wieder hochgehievt werden mußte. Der Fiskus schenkte nach dem Bau der Hochseilfähre im Jahre 1914 die ganze Anlage der Gemeinde Lüchtringen, die dieses „Danaer-Geschenk“ dankend annahm in der Hoffnung, damit ein gutes Geschäft machen zu können. Denn zunächst ernährte die Fähre nicht nur ihren Mann, sondern brachte der Gemeinde auch eine erhebliche Pacht ein.

Die Fähre wurde meistbietend verpachtet. Vor Erteilung des Zuschlages hatte der Pächter den Taxwert der gesamten Anlage bei einem Kreditinstitut zu

hinterlegen. Deren pflegliche Behandlung, die Beseitigung kleiner Schäden und wertsteigernde Reparaturen lagen in seinem eigenen Interesse. Denn bei Aufgabe der Pachtung floß ihm der neue Taxwert von dem Nachpächter zu. Die Lühtringer Familien bezahlten an den Fährmann einen jährlichen Obulus - zuletzt 3,- DM - und hatten dafür freie Überfahrt für die Person, während sie für andere Leistungen die Fährggebühr wie Fremde zu entrichten hatten. Dadurch, daß an der anderen Seite etwa 200 Morgen Land von Bauern und kleineren Leuten eigenbewirtschaftet wurden, war der Fährbetrieb zunächst rentabel. Doch mit dem zunehmenden Wirtschaftswunder verlor die landwirtschaftliche Nutzung, deren Erträge einmal für den Unterhalt der Familien lebensnotwendig waren, ihre frühere Bedeutung. Mit der Aufgabe dieses Pachtlandes entfiel für den Fährmann eine Haupteinnahmequelle. Er konnte deshalb weder die vereinbarte Pacht zahlen, noch reichten die Einnahmen für seinen Lebensunterhalt aus. Deshalb war die Gemeinde gezwungen, ab 1. 10. 1958 den Fährbetrieb zurückkaufend in Eigenregie zu übernehmen und den Fährmann später als Bediensteten einzustellen.

In den letzten Kriegsjahren des 2. Weltkrieges sollten die Fährmasten und die Wagenfähre durch eine Pioniereinheit total zerstört werden. Nur der geschickten Verhandlung des damaligen Fährmanns Heinrich Harting, der als alter Pionier um die Wirkung der anzubringenden Sprengsätze wußte, ist es zu verdanken, daß die Fährmasten erhalten blieben, die Wagenfähre losgebunden und durch eine Miene abtreibend auf Grund gesetzt wurde. Nach einigen Tagen konnte sie jedoch wieder an Land gezogen und durch das Aufschweißen einer Eisenplatte fahrtüchtig gemacht werden. So war für viele aus dem Osten kommende, in das Industriegebiet zurückflutende Evakuierte in Lühtringen die erste Möglichkeit, die Weser mit der Fähre zu überqueren. Wer erinnert sich noch der vielen Trecks, als die in Holzminden mit dem Zug Ankommenden, ihr gerettetes Hab und Gut z. T. tragend, mit Handwagen fahrend oder auf organisierten Pferdewagen nach Höxter brachten, um in den Zug, der unterhalb des Felsenkellers stand, zur Weiterfahrt wieder benutzen zu können.

Diese alte Wagenfähre mußte dann Ende der 60er Jahre aus dem Verkehr genommen werden, weil sie den gesetzlichen Unfallvorschriften nicht mehr entsprach. Als Ersatz wurde von der Stadt Höxter als Rechtsnachfolger der Gemeinde Lühtringen die jetzige Wagenfähre aus Zell an der Mosel gekauft. Diese mußte jedoch eine lange Reise tun, um von der Mosel, über den Rhein, den Mittellandkanal, die Weser aufwärts zur Schiffswerft „Oberweser“ gebracht zu werden, weil dort noch, den Sicherheitsbestimmungen gemäß, wasserdichte Schotten eingebaut werden mußten. Der Wunsch des stellv. Bürgermeisters

Beverungen bei der Inbetriebnahme am 6. 4. 1973: „Die Fähre möge in Zukunft ihre Aufgabe, eine engere Verbindung mit der Kernstadt herzustellen, unfallfrei erfüllen" ist tatsächlich in Erfüllung gegangen.

Der Name des ersten Fährmanns der Lüchtringer Fähre ist unbekannt. Fest steht der Name des letzten, Fritz Krekeler, der mit der Einstellung des Fährbetriebes am 18. 12. 1977 in den wohlverdienten Ruhestand tritt. Dieser hat einmal als Schiffsjunge seine Ausbildung als Binnenschiffer bei der Bremer Dampfschiffahrtsgesellschaft begonnen und geht als letzter Fährmann der Lüchtringer Fähre in die Geschichte ein.

Es muß zwar das Alte dem Neuen weichen. Jedoch möge der Ortschaftsrat überlegen, ob es nicht die typischen Symbole - das alte Fährhaus und die Fährmasten - als Erinnerung an eine alte Fähre der Nachwelt erhalten bleiben können. Er sollte in die Planung auch den ältesten an der Oberweser vermarkten Pegel, der unweit der Fähre steht, mit einbeziehen.

Joseph Gockel