



Beilage zum General-Anzeiger für die gesamte Neumark.

## Vom Brahm zur Brücke

Zur Geschichte des Wartheübergangs bei Sichtwerder

Von Karl Schlosser.

Wer heute bei Sichtwerder die im Jahre 1929 fertiggestellte Wartheübergangsbrücke passiert, der sieht sich wohl das stolzen technischen Bauwerks, das zu jeder Tages- und Jahreszeit eine schnelle und sichere Verbindung vom Sternberger Land nach der Neumark gewährleistet, erinnert sich wohl auch daran, daß diese Brücke mit ihrer Gesamtlänge von 684 Metern die längste Straßenbrücke Deutschlands ist; aber ungern wohl schweifen die Gedanken zurück in die Zeiten, wo die Wache den Bewohnern des Brückes eine strenge Zwingherin war, die den Rebellen ein unangenehmes "Warte" entgegnet oder sogar leichten Verlebts hin und herwarf unterband.

Die folgenden Zeilen sollen und zurückschreien in die Zeit vor ungefähr 150 Jahren und uns etwas aus der Geschichte des Wartheüberganges bei Sichtwerder erzählen.

Vor der Urbarmachung war das Warthebrück eine unbeschreibliche Wildnis. Der Ordenskammerst Stüberbaug, der an der Melioration selbst teilnahm, schildert es mit folgenden Worten:

"Eine so weite Ebene als diese Brücke war kein anderer Zugang als durch Störme, deren frumme Gänge jeden Weg zum Abenteuer machten und ein jeder, der sich dahin hätte wagen wollen, wäre ebenso als in einem der unbefestigten Teile der Welt verloren gewesen, da die hohen Böen von Ost, West und Süd auch nicht die Geisterflucht überwältigen. Daß sie die Geisterflucht also lange einen Aufenthalt von wilden Thieren, Wölfen, nicht selten Bären, Dämmern und andernem Ungeziefer seien. „Art.“ Es ist selbstverständlich, daß hier jeglicher Durchgangsverkehr fehlte. Der Kriegs- und Domänenrat Magirus, der auf Veranlassung der Neumärkischen Kreis- und Domänenkammer in Küstrin 1782 untersuchen mußte, ob nicht eine ordentliche Überfahrt von Sichtwerder über die Warthe angelegt werden kann – kennzeichnet in seinem Bericht vom 3. August 1782 die Wege, die der Verkehr vom Sternberger Land nach der Neumark in früheren Zeiten nahm: – „daß schließlich die nördliche Communication mit dem Sternberger Kreis, die bisher in der That anders als über Landsberg, Goeritz oder Frankfurt zu beschaffen gewesen, „Landsberg und Göriz waren somit die wenigen und weit entfernten Flußübergänge, die den Reisenden vom Sternberger Land nach der Neumark zur Verfügung standen.“

Auch die Gründung von einzelnen Holländerkolonien im Brücke der allgemeinen Urbarmachung, erinnert sei an Landsberger Holl-

fänder 1686, Krieblower Holländer (jetzt Albrechtsburg) 1722 und Bremervörter Holländer um 1728, konnte hier keine Wiederkehr föhlen. Woht mag von Ort zu Ort ein Liebermann mit Handfällen stattgefunden haben, aber von einem Durchgangsverkehr kann man noch nicht sprechen.

Anders wurde es schon, als dann von 1767 das gesamte Brücke trockenlegt wurde. Nun wurden feste Fußgängertrassen geschaffen, und zwischen den einzelnen Kolonien hüllten und dröhnen entstanden die ersten Verbindungen. Baumaterialien und auch Kolonistenarbeiter mussten über die Warthe geschafft werden. So legte die Bevölkerungskommision im Jahre 1768 – wie wir dem Bericht des Baudirektors Jahn entnehmen –

heim Sichtwerder einen Brahm an, der von nun an für längere Jahre eine Verbindung beider Küstufürst ermöglichte.

Leben diesen Brahm waren in den ober in der Nähe der Warthe gelegenen Orten Rahmen aller Größen in Betrieb, die zollt zu persönlichen Zwecken Verwendung fanden, teils auch zum Umschaffen fremder gegen Entgelten gebraucht wurden. So bietet der Konsul Martin Jahn aus Prenzlau 1782 der Neumärkischen Kammer in Küstrin durch ihren Land-Baumeister Schulz einen Kahn für die Überfahrt in Sichtwerder an, von dem Schulz in seinem Bericht schreibt: „... der ist so groß, daß ein Wagen herüber gefahren werden kann.“

Der Brahm bei Sichtwerder stand sicherlich sehr und auch sehr gebraucht unentbehrlich zur Verfügung. Von einer festen Überfahrt ist erst in späterer Zeit die Rede. Versetzt ist dies der Nachtrag des Brückungs-Amts Bremervörde durch den Amtsrat Gaebe, die wohl 1776 oder etwas später erfolgte, war der Brahm unbrauchbar geworden und wurde nicht mehr benutzt. Am 8. Dezember 1779 berichtet Gaebe der Kammer: „Auf den Traditionen Alten liegen die unter den Gerichtshäfen des Inventarii bei dem Sichtwerder ein Brahm nicht Tragen und Ruder aufzugeben.“ Dieser Brahm ist schon zur Zeit der Überfahrt Amts Rath Gaebe unbrauchbar gewesen, und durch die Länge der Zeit noch mehr unbrauchbar geworden; ja sogar ist es länger vor einiger Zeit durch einen Sturm losgerissen und vom Sichtwerder an, durch der Wods Rehne geschwommen, wodurch er aufgegangen und aufs trockne gekommen ist.“

Die Kammer beauftragte daraufhin den Land-Baumeister Schulz aus Landsberg, den Brahm zu befähigen und festzustellen, ob er wert wäre, repariert zu werden. Ehe dieser, der durch das Hochwasser des Jahres stark in

Anspruch genommen war, dazu kam, entstand das überwund genommene Werkzeug, aus dem 1779 den Brahm, obwohl er auf der Wods Rehne auf eine Anhöhe gebracht und mit starren Fässeln gesichert worden war, als sich dann im März das Wasser allmählich verließ, stand sich auch der Brahm wieder. In einem Brahm bei Küstrin hatte seine Fahrt ein unruhiges Ende genommen. Der Amts-Rat Gaebe veranlaßte jetzt, daß er wieder nach Sichtwerder zurückgebracht wurde. Sollte doch der Land-Baumeister erst untersuchen, ob er tatsächlich nicht mehr reparaturfähig wäre. Erst 1782 fand dieser Gelegenheit, den Brahm zu befähigen, mußte aber von den Verwahrern hören, daß auch nicht ein einziges Schiff mehr davon vorhanden wäre.

So endet 1782 die Zeit des Brahms, der in den ersten Jahren nach 1788 die Kolonisten sicher von einem Ufer zum anderen brachte, in den letzten Jahren seines Vorhandenseins jedoch – gänzlich verbraucht – nur noch in den Alten der Neumärkischen Kammer sein Dasein fristete.

Das Jahr 1782 bedeutet in der Geschichte des Wartheübergangs einen Wendepunkt. Ein die Stelle des bisherigen Brahms sollte fortan eine Fähre treten. Am 20. Juni geht folgender Auftrag der Neumärkischen Kreis- und Domänenkammer an den Kreis- und Domänenrat Magirus:

„Dem Herrn Kreis- und Domänen Rath Magirus wird hiermit committiert, bei nächster Unwesenheit in Prenzlau in Überlegung zu nehmen, und uns anzusegen, ob nicht eine ordentliche Überfahrt vom Sichtwerder über die Warthe angelegt werden kan, und was etwa für Anstalten dazu zu treffen, erforderlich werden.“ Magirus stellt einen eingeschränkt und umfangreichem Bericht am 1. August 1782 an Amtsrat Gaebe fertig. Er kommt darin zu folgendem Ergebnis: „Ich habe diesen Antrag genauer alle Unfälle erwidert; und gefunden daß auf dem Sichtwerder eben der einzige Ort ist, wo die Überfahrt über die Warthe am sichersten angelegt, und wo die Haupt wahgen durch das Brücke von beiden Seiten dergestalt zusammen kommen, daß jeder reisende, von beiden durch den Sternbergerischen Kreis, den geraden weg, den Damm von Kriesel bis nach den Wall des Sichtwerder gegen übernehmen, und so in den Landsbergerischen Kreis und weiter mit Bequemlichkeit kommen kann. Es ist daher abzusehen, daß schon bloß die nähere Communication mit den Sternbergerischen Kreis die bisher nicht anders als über Landsberg, Goeritz oder Frankfurt zu

beisammen gewesen, dem publico einen großen Nutzen stifft, nicht zu gedenken was die Königl. Wärte revenuen Caſe und das Bruch-Amt Breyne in spezie proſteerten kann. Ist die Befragung einmahl im Stande gefezet, so wird die Einnahme des Hörn-Geldes gewiß ein nicht geringswertiges Mittel sein, um den Fährtwerder viele Heu-Brengungen mit zusammen gebundenen Fäßen über die Wärte gebracht werden, ohne was auf folche Weise, an Vieh und einzelnen Bafanten bisher von einer Seite des Bruches zur anderen über den Strohm gegangen. — Bei der starken Befragung mit der Fähre, vermeht sich die Einnahme des Damm und Brüdlen-Goldes auf den Fährtwerder, und der Krugabfuß von Bier und Brandwein auf den Fährtwerder, der sonst jetzt für das Amt Breyne der starkste ist, wird gewiß als dann um mehr als noch einmahl viel vermehrt, und in der Folge kann die Brau- und Brandwein-Brennerei bei Breyne einen artieul werden, ein anfcheinliches plus deh dem Amt schaffen kann."

Magirus versteht nicht, daß "die erste Einrichtung dieser Sache verchiedene anfcheinliche Kosten" verursachen wird, indem doch gewiß in wenigen Jahren wieder eingebraucht und amortisiert werden können."

Dreierlei ist nach seiner Ansicht bei der Einrichtung einer Überfahrt zu beachten.

Zunächst müsse von der Wärte bis zum jenseitigen Hauptwalle des Breyner Holländers über das Vorland ein 180 Ruten langer und zwei Ruten breiter Damm gefüllt werden. Dieser Damm sollte für die "Bafanten" bestimmt sein, damit sie bei eindringlichem Wasser auf Anhöhe eine Fähre gelangen können. Da aber das Vorland nicht an den Ufer des Strohmes zwar trud, sonst aber durchgängig humsig und Morastig, auch zum Teil zu Sättigung des Haupt-Walles und zur lästigen Unterhaltung der Bafanten ausgegraben war, so sollte am Hauptwall nicht nur eine Aufschrift, sondern auch eine Brücke gebaut werden, damit das Wasser welches auf dem Vorland steht durch die Brücke den Abzug haben kann." Der Damm sollte zudem nach der Verfestigung des Kriegs-Rats Senff und anderer Sachverständiger nicht höher als das Ufer der Wärte geschnitten werden, "da mit nicht derzeitliche alle Jahr bei groben Wässern, wenn sie liebig über das Vorland gehend mindesten ruhig wird." Deichinspektor Schüller hatte einen Strukturplan und einen fisi auf 282 Arbeitserbeiten beauftragenden Kostenanschlag für diese Arbeiten angefertigt, den Magirus als Anlage beifügte.

Was zweitens die Fähre selbst anberichtet, so "mis hierdurch eine ordentliche Fähre wortlos werden, 2 Wagen raus können, nebst ein gewöhnlicher Mann zu überbrücken, einzeln Personen angefordert werden, ich habe eine Anzahl von dergleichen Fähre nicht entfertigen lassen können, der Deich-Inspektor Schüller mit dergleichen Bauten nicht so ganz befriedigt und es würde wohl nötig seyn, daß darüber ein Anschlag von dem Land-Bau Meister Roed gemacht werde. Indefern erinnere ich mir, daß nur in diesen Jahren eine neue Cammer Fähre erbaut worden; und vielleicht ginge es nicht an, daß noch die alte Fähre repariert und vor der Hand nach den Fährtwerder herauf geschafft werde bis sich so viel Einnahme gefunden hätte, daß daraus eine ganz neue Fähre dort erbauen werden könnte."

Drittens. Müste vorläufig um die Einnahme der Überfahrt Gelder übersehen zu können, die Fähre die ersten Zwey Jahre administriert werden, und zu dem Ende müssen auch Fähreleute für Lohn gehalten werden. Magirus glaubt, daß bei gewöhnlichem Wasserstand der Wärte zwei Fahrten genügen würden, "wann aber die Wärte aus dem Ufer getreten, müssen nothwendig 3. Zeithe gebauten werden, weil die Überfahrt als dann an 150. Ruten breite ist"

— also von Wall zu Wall geht. Als Monatslohn schlägt er pro Mann 4 Reichstaler vor.

Die rezepter der Gelder, Führung der Rednung, die Annahme und Bestellung der Fähreleute, will der Cammer Secretair krüger über nehmen, und verlangt nur die von der Einnahme eines jeden Thalers eine Leistung von 3 Groschen wie er solches bei Einhebung der Damm und Brüdlen-Gelder vom Fährtwerder erhält."

Zur Dedung der entstehenden Unkosten schlägt Magirus vor, die Gelder entweder aus den Extraordinären Bevollungs und Depofitionsfeldzälen oder aus den "inneren Einrichtungs-Geldern" bei der neuen Bevollungs-Cafe von dem Königl. Antheil zu nehmen. Endlich empfiehlt er auch die Säge für das zu erhebende Fährgeld und rat der Cammer, die Einrichtung der Fähre zu befehligen, "wie sonst der St.-Johannes wie ich zuverlässig erfahren, wann er siehet, daß mit uns die Sache nicht fortgängen gewinnt, gewiß des nächsten Jahres bei Abrechts-Bruch am kriechter Fähre-Damm den Schlangenwerder über anzufeuern willens ist."

Der Bericht des Kriegsrats Magirus verfeßt seine Wirkung auf die Neumärkische Cammer nicht. Am 7. September 1782 teilt diese der Königl. Oeclit und Zoll Direction mit, daß sie im Schuljahr 1783 bei Breyne

werber eine Fähre anlegen wolle und erbittet das Einverständniß. Über erst im April 1784 wird die alte Kammerfähre, die bisher in Altdorf dem Verkehr über die Elbe gedient hat, dem Schiffbaumeister Schwedler dorfschiff in Reparatur gegeben und auch sofort fertiggestellt. Über den Transport der Fähre nach Fährtwerder bestätigt der Land- und Wasser-Cameral-Offizier am 8. Mai 1784: "Dem allgemeinen öffentlichen Auftrag vom 18. vorigen Monaths gemäß, die hierige alte Ober-Fähre, in denen Spülmen und Bangen repariert, und mit 2 neuen und 2 reparierten Ruderern nach dem Fährtwerder und das binnan Land herau durch den Bieker Bruch, well im Strohm wegen denen Strümpfen im Vorlande nicht mit dieser Fähre bei dem großen Wässer heraus zu kommen, war, gebracht, und an den Deich-Inspector Schüller dorfschiff abgeliefert worden."

Am 14. September des gleichen Jahres kann auch Schüller der Cammer mitteilen, daß er in Brey-Holländer heim Schulz Jordan einen verbohrten Kahn mit einem Eichenen Boden ausführlich gemacht, derselbe ist ganz neu und erst vom Königl. Bauer geschiftet worden, ich habe folgenden, da er sich gut zum Überfahren der Fußgänger schien für 14 rr., für Kinder, welche nebst Schloß 2 rr. in Summa für 16 rr. behandelt."

So steht also

## Im Mai 1784 die erste Fähre bei Fährtwerder

bereit, die Reisenden überzuführen. Auch für einen Fährtwerder ist bereits gezahrt. Der aus dem Reichl. gebürtige erste Kriegspfarrer Christian Friedlein Krafft hatte sich schon bei Wohlstand des Krugabfußvertrages auf gendem verpflichten müssen: "Will er so bald die Fähre hier nach den Fährtwerder geöffnet, die Überfahrt begören, die nöthigen Leute dazu annehmen und beobachten und von jedem Thaler Geld Einnahme zwölfe gute groschen zur Königl. Cafe berechnet und übrig aber vor sich und zu Bezahlung der Fähre Deutleib tragen. Er läßt sich geraten, daß ihm die Tarif von der Cammer zugesetzt werden mögen, es darf kein Fährtwerder und einer anderen ist in dem meistern als vorgeschrieben würde von den Bafanten zu nehmen. Dagegen müsse ihm, wie den allen Königl. Überfahrtien gehabt und seißt des Winters erlaubt bleiben, kein ferner Eis die Wahn über Strohm zu gießen und dagegen von denen Bafanten zu daß halbe Fehr Geld wie überall gehabt und bezahlen zu lassen, welches er ebenmäßig berechnen und die Rechnung allmonatlich mit Abfertigung der Einnahme an das Amt Breyne ablegen wolle, wo ihm dann zu gleicher geapptet werden kann."

Aber im Sommer 1784 mangelte es an Wasser, um von Fährtwerder bis zum jenseitigen Wall fahren zu können. Ein Damm aber die Bafanten trocken über Vorland hätte bringen können und wie ihn Magirus vorschlagen, ist noch nicht geschafft. Daher flog der erste Kriegspfarrer Friedlein Friedlein Krafft am 1. Oktober 1784 dem Königl. Senff:

"Das ist nicht, da Sie noch wochenlangen, bis die Fähre nun nicht gegangen, daß und bisherr noch ein Deich wer über der Wärte gewollt hat nach seiner eigenen Willkür gefahren und noch nichts dafür bezahlet worden ist bishero."

Die Cammer sucht Abhilfe zu schaffen und beauftragt schon vier Tage später den Deich-Inspektor Schüller

einen Kanal durch das Vorland graben zu lassen, damit Krafft auch bei niedrigem Wasser den Fährbetrieb ausüben könne. Im November ist dann das Wasser so gestiegen, daß wieder ohne Kanal mit der Fähre über Vorland gefahren werden kann. Aber noch ist nicht die Tage bestimmt. Der Fährtwerder Krafft weigert sich daher, die Deutleib überzuführen. Um weitere Stotungen zu verhindern, sieht der in Fährtwerder anwesende

Kriegsrat Senff eigenmächtig die Fähre fürs erste fest und verbucht auch mit Kraft und den fünf Fährtwerder über den Lohn zu einer Einigung zu kommen. Krafft hatte sich in seinem Kontrakt verpflichtet, die Hälfte des Fährgebels abzuführen und die andere für sich und für die Fähreleute als Entschädigung zu behalten. Als jetzt das Überfahren beginnen sollte, ist ihm die Hälfte der Einnahmen zu wenig und Senff muß sich wohl oder über dazu verstellen, ihm vorläufig zehn Drittel des Fährgebels zu bemühen. Anerkennen muß Senff jedoch, daß das Überfahren — das natürlich ohne Ketze nur mit schweren Ruderern möglich ist — vielleicht selten einmal bei günstigem Winde unter Aufzuhaltung eines Segels geschehen kann. Von Wall zu Wall keine leichte Überfahrt ist.

Am 1. Dezember 1784 setzt die Neumärkische Cammer

## der ersten Überfahrt

für die Fähre Fährtwerder fest. Der Tarif bestellt sich: "Berestöckig nach welchen das Fehr Geld vor das Überfahren über der Wärte bei Fährtwerder, von denen Bafanten eingehoben und berechnet werden muß." Das Fährgeld entspricht den Sätzen, die für die Greizer Ober-Fähre festgelegt sind. So zahlt man für das Überfahren einer Chaise, einer Karosse, eines Jägers Hu oder einer Duhe Getreide bei kleinem Wasser 6 Groschen, bei großem Wasser 7 Groschen. Sind zwei oder mehrere Wagen in der Fähre so ermäßigt, daß die Preise auf 4 bzw. 5 Groschen für kleine Wasser und auf 6 bzw. 7 Groschen für große Wasser erhöht werden. Bei einem Hu 3 oder 4 Groschen zu entrichten. Währnd ein Händler für ein Pferd oder für ein Kind bei kleinem Wasser 1 Groschen, bei großem 1 Groschen und 6 Pfennig zahl, hat der Unterlieger, der sein Vieh auf die Weide nach Vorland treibt, nur 9 Pfennig bzw. 1 Groschen zu zahlen. Einzelne übergesetzte Personen hatten 6 bzw. 9 Pfennig und mehrere Personen zusammen 3 bzw. 6 Pf. Fährgeld zu entrichten. Alle Personen von Militär und Civil Stande die in herrschaftlichen Verhüttungen Reisen, mussten jedoch unentgeltlich überfahrt werden. Auch sollte sich der Fährtwerder nicht unterscheiden, ein mehreres als obige Säße von denen Reisenden bei schwerer Verantwortung abzufordern."

Um die Reisenden gegen Überfahrtung zu schützen, wurde weiter auf Seite der Breyne eine Tafel mit dem Tarif aufgestellt, und um ein langes Warten der Bafanten auf

der Brechner Holländer Seltze zu verhindern musste der Kreisgrat Senff dari einen Haubt einschlagen lassen, an dem ein Horn, welches untertheilbar war, von Thon und hinslänglich weit zu hörbar sei", mit einem bestätigt wurde, daß der Haubt, daß das Horn nicht genügend zu hören wäre, sollte in Brechner Holländer ein Mann angenommen werden, het zu den gleichen Bedingungen wie der Bächer Kraft die Personen überließ. Über auch dem Bäcker sollte sein Recht werden. Dieser hatten die Bewohner berar an der Marke liegenden Ortschaften Rieflende gegen Entgelb übergelebt. Eine Verordnung der Kammer gleichfalls vom 1. Dezember 1784 verbot dieses Überleben bei Strafe. Da zum Überleben über der Warte hollte Fichtwerder eine Fähre angekauft worden, so wird solches den Colonien und Dörfs Gemeinden zu Raumerswalde, Gerlaßdorf und Altkirchen auf Brechner Amt als einen ordentlichen Fähre Mann" bestätigt. Rennert bietet jährlich 40 Reichstaler Fährt, fette seine Wirtschaft als Ration, will selbst einen zweiten großen Kahn vor Berufung stellen und ist sogar bereit, kleinere Reparaturen aus eigenen Mitteln zu begleichen. Als Gelegenheit fordert er mindestens 3 Jahre Bäckerzeit, die Erneuerung des Überfahrtspfunds für die anliegenden Ortschaften und bei Eisstand das halbe Fährgeld. Weiter verlangt er: "Da das Überleben sehr der Witwe Jordan im Wodsch Holländer und bei Mittern in Dörfchen wohl schmäler untertheilt werden darf, daß ihm nachgedacht werde, sich mit diesen Deutzen deshalb besonders zu vergleichen, und dasselbe was er von ihnen erhielt, für seine Rechnung einzuziehen".

Um den Dezember 1784 beginnt nun der geordnete Fahrbetrieb in Fichtwerder. Aus der Aufstellung des "Extrac" den der Deich-Inspektor Schüler vom Dezember überreicht, ersehen wir, daß am 3. Dezember der Untermann 28 Pfiffer, am 5. der Major v. Schnellberg und am 8. der Kammerkasten Rupperl übergeben werden. Dann

kommt das Eis und der Fährbetrieb ruht bis Ende Januar 1785. Nun sollen der Schärmester Kraft und seine Frau auf ihren Dienst vom Amtsrat Goede auf dem Amt Brechner vereidigt werden, damit die Angelegenheit endlich geregelt ist. Denn jeden Tag kann das Eis abgehen. Als jedoch am 21. Januar die Bereitstellung vor sich gehen soll, da vermeignen die Chelente Kraft den Eid. Die gemachten Erfahrungen haben ihnen gezeigt, daß sie bei der getroffenen Regelung infolge der geringen Einnahmen nicht auf ihre Kosten kommen können. Beständig müssen 2 bis 3 Fahrleute gehalten und ihnen Lohn und Post gegeben werden, was die Fähre und das Überleben mit dem Kahn nicht einbringen. Auch am Tarif sei manches zu bemängeln, und der neue Fahrgraben bei wegen der vielen ungeraden Stubbens bei kleinem Waffter nicht zu benennen. Kraft schlägt folgendes vor: "Ihm steht jährlich ein gewisst für die Aufstellung die Fähre und Fahr-Kahn Führung der Rechnung und festsatz für die Fähre, die zu bewilligen und denen angemessenen Fährt-Knechten gleichfalls zu ihren Lohn und Unterhalt ein provisorisches auszuziehen".

Über auch der Kammer erscheint wohl die Übernahme des Riffos und die Aufstellung Krafts mit einem bestimmten Gehalt zu gewagt, und sie beantragt den Deich-Inspektor Schüler, einen andern Schärmester zu suchen, sich gegebenenfalls mit Kraft auf ein halbes Jahr für einen 1/2-Anteil zu einigen. Sobald als möglich sollen auch Aufstatt und Fahrgaben in Ordnung gebracht werden. Auf diese Nachricht hin wird Kraft etwas gespäher. Im April erklärt er sich bereit, von den Einnahmen von der Fähre den dritten Teil, aber von den Einnahmen beim Überleben mit dem Kahn die Hälfte abzugeben. Gleichzeitig erbitet er eine Verlängerung der Bäckerzeit zu denselben Bedingungen. Sieger hat sich im Frühjahr, da die Fährverbindung noch nicht gehalten wird, die von Kraft vorgelegten Zähle bildeten dann wohl die Grundlage für die Regelung, die fit das laufende Jahr getroffen wurde.

Indesfern ist die alte Cammer Fähre" unbrauchbar geworden. Sicherlich hat sie das hochwasser des Frühjahrs 1785 fast mitgenommen.

Schreibt doch der Bächer Kraft an den

König: "— ich habe anno 1785 die damalige Fähre auf dem Fichtwerder mit Leib und Leben's Gefahr zu retten gefußt —" So wird 1785 in Küstrin eine neue angefertigt und nach Fichtwerder geschafft. Am 17. September bestätigt Schüler ihr Eintreffen. Die alte Fähre wird nun für 30 Reichstaler und 4 Groschen zu Brennholz verkauft.

Ausfang Dezember 1785 findet sich dann, aber für längere Jahre den Posten eines Fahrmeisters vorstellen sollte. Es ist der Amts Colonia Friedrich Rennert zu Gräfe Käthe", der dortlich eine 30-Morgen Wirtschaft mit einer Wassermühle auf Brechner Amt als einen ordentlichen Fähre Mann" bestätigt. Rennert bietet jährlich 40 Reichstaler Fährt, fette seine Wirtschaft als Ration, will selbst einen zweiten großen Kahn vor Berufung stellen und ist sogar bereit, kleinere Reparaturen aus eigenen Mitteln zu begleichen. Als Gelegenheit fordert er mindestens 3 Jahre Bäckerzeit, die Erneuerung des Überfahrtspfunds für die anliegenden Ortschaften und bei Eisstand das halbe Fährgeld. Weiter verlangt er: "Da das Überleben sehr der Witwe Jordan im Wodsch Holländer und bei Mittern in Dörfchen wohl schmäler untertheilt werden darf, daß ihm nachgedacht werde, sich mit diesen Deutzen deshalb besonders zu vergleichen, und dasselbe was er von ihnen erhielt, für seine Rechnung einzuziehen".

Um den bisherigen Schärmann nicht zu beschäftigen, wird ihm dieses Angebot vorgelegt. Aber Kraft erklärt, daß ihm selbst 20 Taler zu viel seien. Nun geht die Verpflichtung an Rennert vor sich. Am 10. Februar 1786 wird der Vertrag zu den oben erwähnten Bedingungen für die Zeit von Weihnachten 1785 bis 1788 abgeschlossen. Bereits am 1. Februar, nachdem das Eis abgegangen war, hatte die Nebengabe stattgefunden. Das Überbergabekrotzlo gibt ein Altes Blatt der damaligen Fahrgeraden. Es sind vorher der "1. Fahrgraben" und der "2. Fahrgraben" mit 22 Fuß breit und 22 Fuß tief belassen worden. Auf derselben befindet sich am vorher und hinter Ende zwei starke Ketten. 2. Die dazu gehörigen Ruder. Solche bestehen in zwei grobe Echte Ruder, welche mit Eisenern Schuhen 18 Fuß lang oben mit kurzel, zwei grobe Echte Ruder etwas kleiner wie vorher 16 Fuß lang. 3. Der Fährt Kahn, aus einem Eisenen Boden, und Beladung von Sichtigen Dienlen bestehend, Abziehn Fuß lang, zwei einen halben Fuß breit; Zweh zum Kahn gehörige

## die Lieferlegung des Fahrgraben.

Mit dem ausgeworfenen Sande sollen gleichzeitig die Rähnenbrüche abgefangen und unterhalb des Grabens ein Sanddamm aufgeworfen werden. Über ihm nach zwei Tagen soll der Deich-Inspektor einsehen, daß er die Schärmeterleiters des Deichs bei weiterem Unterdurchgang hat. Da der Deich sehr quellig ist, erfordert das Durchlaufen der Deichsteinen aufserordentlich, und daher als das Werk zuviel Gold zu Ende. Wohl oder übel muß Schüler entschließen, noch 1/2 der Anfangssumme bei der Kammer nachzufordern. In Küstrin ist man "unangenehm übereinstimmt" und gibt ihm zu erkennen, daß die Fähre lieber den Sommer über hätte stillliegen können, wenn die Kosten vorausgesehen gewesen wären. Zeigt aber, wo der vierte Betrag des Jahrespaßt zur Lieferung des Fahrgraben erforderlich wäre, müsse "solide und dauerhaft" gearbeitet werden. Mitte September werden nun die Arbeiten erneut aufgenommen und Ende des Monats mit 163 Tälern und 10 Groschen fertiggestellt. Erst im Juli des folgenden Jahres sendet Handels mit der Kammer die "unangenehme Überzahlung" zur Eredigung einer Fehlrechnung. Mit dem Jahre 1788 zeigt sich auch die Fährt Renners ihrem Ende zu. Bereits im Herbst fragt Handels in Küstrin an, ob Rennert die Fähre zum alten Preis wieder behalten könne, oder ob sie mitsitzend ver-

kleine eichene Kahn Ruder, von Zehn Fuß lang."

Rennert walzt seines Unters zur alten Ruhe und kann ihm nach Absatz der Bäckerzeit gegen das alte Gefecht keine Räder mehr herstellen, da bisch zur vorkommenen Fährt Rennert seinen Ruder borgestanden" — und ift den kürzer Kraftscheitigkeitsvorschriften, die in dem einen Jahr, in welchem selber die Fähre, wodurch mein Hinterschein gehabt hat, die Fahrt genugsam gezeigt, daß er dieser Posten so gut vorzufüllen nicht im Stande ist als der Rennert."

Am hochwasser, so geht die Fährt quer übers Vorland,

sollt das Wasser im Sommer, dann wenn es wieder schwierig den Betrieb aufrecht zu erhalten, weil des Steindamms vom Wall zu Barthe noch nicht gefüllt und der in Barthe 1784 ausgesetzte Vorlandsgraben durch das Hochwasser verlandet und beschädigt ist. Ende Juli des Jahres 1788 muß Handels die Räder darauf hinsetzen, daß der Graben wieder geräumt werden mög. Zur Aufzumehrung kann dann erlinert er an den Magistratshaus Plan der Schüttung eines Damms zum Bartheufer. Deich-Inspektor Schüler muß nun unterliefern, welches Preßt ihm das geeignete ertheilt. Infand legung des Grabens oder Schüttung einer Dammes. Er entscheidet sich für eine Tiefung des Fahrgraben und 2 Fuß, die ihm als "sicherer und wohlfühlende weg" er scheint, und veranlaßt die Räder auf 9 Taler und 13 Groschen zu legen. Rennert befürchtet nun zwar die Fährt-Passage, kann aber nichts tun, um die Fährt-Barthe zu einem möglichst Unruhe zu verhindern. Wartet gegen über dem Fichtwerder mit etwa geringeren Kosten bewerbt und wird von der Witterung abhängt, und von seiner Dankbarkeit, so gar von dem geringsten Regengrund los gemacht wird — so lehnt Rennert ab. Auch der Dammvorschlag läßt sich nicht empfehlen, weil dabei et 8 Fuß tiefer "Alter Strom" überbrückt oder aufgelöst werden müsse, und da nach seinem Anfahrt dort Damm schon bei möglichem Wasser des Waffers durch den Waffenschlag zerstört würde. In einem festen Damm kann er gestadt werden, wenn sich künftig die Wafferspiegel der Wartbys allgemein gefestigt haben.

Am 4. August 1788 beginnt Schüler mi 50 Arbeitern

## des Fahrgraben.

paciet werden solle. Die Kammer verlängert mit Renners Einverständnis die Fährt zunächst auf ein Jahr zu den alten Bedingungen — "wir Willens sind im kommenden Jahr auf dem Fichtwerder Berg ein eigener Fahr und Krughaus zu erbauen, und diese Fährt, also dann zusammen mit der Fähre zu verpachten".

Und damit beginnt wiederum ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Fähre zu Fichtwerder. Der Bäckerpächter wird gleichzeitig Kriegsdächer, wird

Fährmeister und Gastwirt in einer Person.

Nach den Plänen des Landbaumeisters Niede wird der Bau des Fahr und Krughauses sowie eines Gasthauses im Februar 1789 unter der Leitung des Deich-Inspectors Schulz begonnen und Ende November desselben Jahres beendet.

Zie die neue Pächterei bietet Rennert für Fahr und Krug 100 Reichstaler. Ab Kraft, der erste Fährmeister und Wirtster, einen Krug, hat mit freiem Auge den Bau des Fahrgraben vollzogen. Er wittert ohne Zweifel eine starke Konkurrenz und eine starke Schädigung seines Geschäftes. Deshalb rückt er im Laufe des Jahres ein Gesuch an den König, um Fahr und Krugtrug in seinen Pächtersitz zu bringen. Schließlich

Es gelingt es der Kammer doch, diesen unbedeutenden Interessen abzuwenden, indem in ihr auf seine erste Amtszeit hinweist. Da nun Supplicante in dem ersten Jahr, als er der für Anfang auf Rechnung vorgebrachte, eine Beweise eines gefälschten Färmans ablegt hat, ist ihm schließlich über sein Übersehen „unverfehlbar“ geahndet worden.“ So eröffnet das Grund genug, ihn unverfehlbar zu lassen.

Nun wird Münner der Bachvertrag für die Jahre 1789 bis 1792 abgeschlossen. Rennier zählt für Jahre und Krieg höchstens 100 Taler und zieht am 8. März 1790 in dem neuerrichteten Altbau ein.

Im gleichen Jahr ist wohl infolge des Hochwassers von 1789 eine erneute Inlandesregierung des Fährgraben notwendig geworden, die im Frühjahr ausgeführt wird. Indesfern ist jedoch auch die Dorfsatzung eingetreten, die der Deich-Inspektor Schüller für die Anlage eines Dammes zum Wahrheuer für erforderlich hielt. Der Wasserriegel der Wartke hat sich durch die allmähliche Verliefung des Friedrich-Kanals (das jetzige Wartebett unterhalb Schwarzes) beachtlich gesenkt. So steht man 1790 erneut vor der Frage: Vertiefung des Fährgrabens oder Anlage eines Fährdammes.

Diesmal wird der Kriegsrat Senff um Rat gebeten. Er überlässt den Fähr-Kanal seinem Schädel und kommt auf Magistrats Plan zurück. Der von Schüller erwünschte „alte Strom“ soll zunächst überbrückt, später gänzlich zugesäumt werden. Damm und Brücke werden von Senff mit rund 150 Reichstalern verantragt, die die Kammer anstandslos annimmt. Bereits zum August ist die Arbeit erledigt.

Hätte man vielleicht die Hoffnung gehabt, durch Anlage eines Fährdammes von fortlaufenden Ausbeuterarbeiten wie beim Fährgraben zu befreien, so erweist sich das als ein Irrtum. Selbstverständlich läuft das jährlich wiederkehrende Winterhochwasser den neu angelegten Damm nicht unbeschädigt. Schon im nächsten Sommer muss Senff der Kammer melden: „Dieser fährt Damm daß ich durch den Winter, da folger unter Wasser gestanden, gefaßt und ist von den überfließenden Wässern etwas beschädigt worden.“ Unter Leitung des neuen Deich-Inspektors Stolling wird er für 35 Taler wieder hergestellt. Schließlich ist es im folgenden Jahre. Diesmal müssen Damm und Brücke repariert werden, und die Arbeiten verschlunden 43 Reichstaler.

**Die Anlage und Unterhaltung des Damms**  
ermöglicht den Passanten, bei Niedrigwasser den Wahrheuer zu erreichen und erfordert den Fährleuten die Fahrt bis zum seitlichen Wall. Mit hohem Wasserstand führt die Fähre wie bisher den Fährbergen entlang bzw. übers Vorland. In dieser Form wird der Fährbetrieb bis ins letzte Viertel des 19. Jahrhunderts aufrecht erhalten. In diesem Zeit tritt an die Stelle des durch Ruder fortbewegten Fährs eine Kaisenfähre, die nur von Wahrheuer zu Wahrheuer geht. Mit die Fährleute bedeutet diese Fähre eine gewaltige Erschließung ihrer Arbeit. Nun übernimmt der Strom des Flusses das Wasserschiff der Fähre, und bei hohem Wasserstand geht es von Wall zu Wall nur per Boot. Die Art des Fährbetriebes haben wir noch alle gut in Erinnerung, besticht sie doch bis zum Jahre 1929, endlich durch eine Brücke eine stetige Verbindung von Hilden und Drößen geschaffen wurde.

Berksstudent die Studiengelder verbieten. Ein heller, hagerer Mensch. Wenn er so sieht und hört, dann hat man die Empfindung: die Gedanken scheinen ihm von außen wie von innen zu durchdringen. Er spricht wenig von seiner Heimat. Er ist überhaupt sehr schwagsam, aber sobald sein Gemüt in Bewegung kommt, dann bricht in ihm der Strom der Sprache auf. Eine harte Sprache, wie vom Meer, vom Windenwind und von Klirren Schädel geformt. Vieles ist wahr er erst, wenn er auf den Klang seiner Sprache lauscht, wie fremd, wie verprengt er eigentlich in der Großstadt ist. Aber vorläufig ist er hier und studiert Philosophie.

Gestern, in der Abenddämmerung, musste er plötzlich, an einen Großstadtdamm gelehnt, still stehen. Er scheint nicht mehr das auswärtige Herz der großen Stadt zu spüren. Er steht da und starrt in den Himmel hinein. „Da steht er dümpter Wolken. Wie ein müdliches Stille-Wiele. Das Deichgraben ist vom Küstenselk durchschitten und durchschleißt viele dünne Kanäle und Bächen, seine Heimat durchkreuzt. Deiner, das Meer seiner Heimat. Preis getragen, wie in einer Alsenpiege liegend, wo liegt seine Heimat da. Und nun wächst zwischen ihm in der Wiele am Himmel ein düsteres Haus auf. Legt sich groß und langsam hin. Und ist sein Deichsel, und es oben hängt. Gestirn umwirkt, umschwirrt und hantte. Jetzt steht er's wieder hoch oben am Himmel stehen.“

Wie gebannt muss er immer daran hinstarren. Es warmes Gefühl durchströmt ihn. Er hantiert seines Herzens Ton für Ton. Er ist auf einen kleinen Heimat, auf den weiten, festen Welt seines Heimat. Sie wieder verfunken und in sich hineinwandern auf Strand des Meeres. Für einige Minuten hat er sonst vergessen, doch um ihn her die Wellen der Großstadt drängen. Er sucht ja seine Heimat am Himmel. Wie eine Vision.

Der armelose, grauerstaubte Großstadtdamm, an dem er lebt, schaut, leise regend, über ihn noch zu wachsen und ist seiner Blüten zu erinnern.



## Und wenn es schneit . . .

Winterliche Stimmungen  
in deutscher Landschaftsdichtung

Bereitsamt

Die Krähen kreisen  
und ziehen schwirren Flugs zur Stadt:  
Bald wird es schnein  
wohl dem, der jetzt noch Heimat hat!  
Kun steht du bleich  
zur Winter-Wanderschaft verschlucht,  
dem Raume gleich,  
der stets nach läutern Himmeln sucht.

Nießche.



### Trot im Moor

Trot im Moor. Wie leicht muss es sein, ihm hier zu begegnen. Er muss gar nicht irgendwie befürden sein in Kleidung und Gang. Es muss nur ein Mann kommen, dunkel wie alle, groß, hart in den Schultern mit schweren hängenden Gelenkhanden. Man sieht ihn schon lang auf dem sponnenförmigen Pfad neben dem schwarzen Kanal entgegenkommen. Er geht und geht. Und man überlegt, schon als er noch ganz weit ist: wie soll ich ausweichen? Oins ist das Moor so nah, daß der Pfad, der hart daran hinauf, schwung und schwankt und hinter den Schritten kleine Wurzeln weitergeht an die weissen Wegräder. Auf der anderen Seite steht der Kammer. Er wäre ja möglich, sich an die höchste Börde zu lehnen und ihn vorbeizulassen; auch durch das Moor nebenher fließt doch ein paar Schritte weit, und zur Not ist der Kanal kaum schüttelbar! . . . Aber man denkt sich umsonst alle Auswege aus. Es

wird doch anders kommen. Auf einer glatten, einem Brett breiten Brücke, unter welcher ein endloser Kanal von irgendwoher Winden geht, wird man ihm gegenüberstehen. Es gibt keinen Kampf; denn er ist blind und geht weiter, weiter, als ob niemand da wäre. Das müht sie aus der Landshof heraus. Wenn irgendwo, so muß hier ein Totentanz entstehen.

Rainer Maria Rilke,  
aus den Tagebüchern.

### Winterliche Klage

Woh mir, wo nehm' ich, wenn es Winter ist, die Blumen, und wo den Sonnenhellen und Schatten der Erde?  
Die Mauern sieben sprachlos und salt, im Winde klirren die Zähnen.  
Hölderlin.

### Wintermärchen

Das arme Mädchen kam zu einem Baum, der hing, wie Apfel, und rief ihm „Schüttel mich, schüttel mich, wie du Apfel sind die Apfelinchen zeit“. Das Schüttelte es den Baum, daß die Apfel fielen, als regneten sie und schüttete, und keiner meinte oben vorzulegen hatte, ging es weiter. Edelkasten kam zu einem kleinen Haus, daran quakte eine alte Frau: weil sie aber so große Zahns hatte, ward ihm angst, und es wollte fortlaufen. Die alte Frau aber rief ihm nach: „Was fürdest du dich, liebes Kind? Bleib bei mir, wenn du alle Arbeit im Hause ordentlich tun willst, so soll dir's gut gehen. Du mußt nur acht geben, daß du mein Bett gut maßst und es fleißig aufschüttelst, daß die Federn fliegen, dann hämmst es in der Bett; ich bin die Frau Holle.“ Weil die alte ihm so gut aufzupackt, so sah sie das Mädchen ein Herz, willigte ein und begab sich in ihren Dienst. Es bevorzte auch alles nach ihrer Zufriedenheit und schüttelte ihr das Bett immer genüßlich auf, daß die Federn wie Schneeflocken unterflögten; dafür hatte es auch ein gutes Leben bei ihr, kein böses Wort und alle Tage Geschenke und Gebrautenes. Nur war es eine Zeitlang bei der Frau Holle, da wurde es traurig und wußte anfangs selbst nicht, was ihm fehlte; endlich merkte es, daß es Heimweh wort.

Grimms Märchen.

### Winter an der Somme

Wenn uns ein schöner Sonnenuntergang an den Gumpfgewässern der Somme beschert wird, wenn ein schöner, kalter Dezembermorgen den Frühbruder bringt und die Sonne den roten Leib des Schützenkrabens hell strahlt läßt, so find wir glücklich und freuen uns wie die Kinder über die Schönheit: Dann sehen wir auf unsere Untergebene in ihren fledermausartigen Kleidern: sie kommen aus den Unterländern, dehnen sich, säubern sich und reinigen ihre Gewebe. Sie schauen über den Grabenrand, und ihre Augen leuchten, ihre Körper strecken vor Gesundheit und Größe. Alles ist jung und freut sich, daß die Natur und lebt in einem Ganzen, das gegenwärtig das härteste ist: ein zum Schönen, Guten und Mächtigsten erwachsenes Volk.

(Aus den Kriegsbüchern gefallener Studenten.)

### Inhalt

Vom Bräum zur Brücke. Zur Geschichte des Marthabergangs bei Hünfelder. Von Karl Schlosser.  
Heimat am Himmel. Von Max Jungnickel.  
Und wenn es schneit. Winterliche Stimmungen in deutscher Landschaftsdichtung.

Schriftleitung: P. Dahms.

## Heimat am Himmel

von Max Jungnickel

Seit einem Jahr ist er nun schon in der Großstadt. Der zweite Sohn eines Bauern aus Schleswig. Er studiert. Weil der Hof doheim so wenig einbringt, muß er sich als