

Die Rurfähre bei Kempen

Von Rolf Minkenberg

In unserer auf schnelle Kommunikation angewiesenen Zeit gewinnen die „geschwindigkeitsbremsenden“ Flußfähren zunehmend an nostalgischem Reiz. Während heute auch über die größten Flüsse Brücken die Normalität darstellen, waren es in vergangenen Zeiten im wesentlichen Fähren, die den flußquerenden Verkehr bewerkstelligten. So versah auch auf der Rur zwischen Kempen und Ophoven eine Fähre ihren Dienst, bis in den Jahren 1852/53 eine neu errichtete Brücke ihre weitere Verwendung überflüssig machte. Seit wann es in Kempen eine Fähre gab, ist nicht bekannt, sicher aber ist, daß sie bereits im Jahre 1718 bestanden hat. Aus diesem Jahre ist nämlich ein tragischer Unfall überliefert.¹⁾

Das Fährunglück von 1718

An Maria Verkündigung Anno 1718 hatte sich eine Gruppe von Frauen aus Orten links der Rur nach Wassenberg und Birgelen begeben, um bei den sieben Fußfällen Trost und Hilfe für sich und ihre Angehörigen zu erbitten. Das Tauwetter der vergangenen Tage hatte die Wasser der Rur deutlich anschwellen lassen und den Fluß in ein reißendes Gewässer verwandelt. Am Abend des Tages waren die Frauen wieder auf dem Heimweg und erreichten hinter

Ophoven die Kempener Rurfähre. Um eine Überladung des kleinen Nachens zu vermeiden, wollte der Fährmann zunächst nur einen Teil der Wallfahrerinnen mitnehmen, um die übrigen auf einer zweiten Fahrt zu holen. Trotz seines Einspruchs sprangen aber auch die letzten Frauen ins Boot und dieses – vom Fährmann mühsam gesteuert – nahm Kurs auf das jenseitige Ufer.

In der Mitte des Flusses wurde das Boot von den Wassermassen erfaßt, und die Frauen ergriff zunehmend Panik. Der überladene Nachen schlug um und die Insassen stürzten in die kalten Fluten. Nur wenigen gelang es, das rettende Ufer zu erreichen. Die meisten wurden ein Opfer des Flusses. Ihre Leichen fand man nach und nach, so wie sie ans Ufer geschwemmt wurden. Nur zwei von ihnen hat man lange nicht auffinden können; ihre verwehenden Körper wurden erst nach Monaten von Fischern entdeckt. Insgesamt forderte das schlimme Unglück vierzehn oder fünfzehn Opfer.

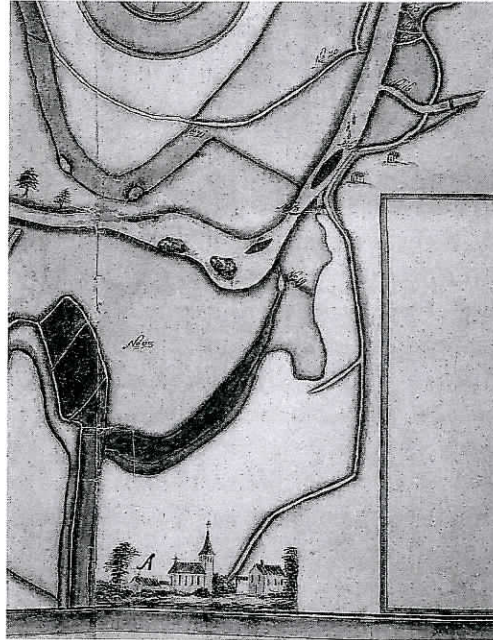
Beschaffenheit und Lage der Fähre

Kurzen Notizen aus den Jahren 1832 und 1833 kann einiges über die Beschaffenheit der Fähre entnommen werden.²⁾ Danach war das rund 11

Meter lange und relativ breite Boot nur für Menschen und Vieh ausgelegt; insgesamt faßte es 18 Personen und befand sich im Jahre 1833 nicht eben im besten Erhaltungszustand. Für jeden sofort erkenntlich waren beiderseits des Bootsrumpfes Messingstreifen angebracht, die auf jeden Fall oberhalb der Wasserfläche sichtbar sein mußten, da ansonsten die Fähre überladen war.³⁾ Die Überfahrt wurde mittels einer eisernen Kette bewerkstelligt, die – jeweils an einem Baum befestigt – quer über die Rur gespannt war. Der Fährmann nahm diese Kette in die Hand und zog so das Boot über den Fluß.⁴⁾

Nach einer polizeilichen Vorschrift⁵⁾ hatte der Fährdienst zu ruhen, wenn die Rur einen bestimmten Pegelstand überschritt. Festgestellt wurde dies mittels eines in Ufernähe eingerammten „Merkpfahls“, der zwei Markierungen aufwies. Die untere zeigte an, ab wann die Rur hohen Wasserstand führte und damit der Fährmann zur Erhebung des doppelten Fährtarifs berechtigt war, während die obere Markierung signalisierte, ab wann der Fährbetrieb eingestellt werden mußte. Ein Vergleich der Beschreibungen aus den Jahren 1832/33 mit den überlieferten Angaben vom Fährnuglück 1718, läßt den Schluß zu, daß sich in diesem Zeitraum keine großen Veränderungen im Fährbetrieb ergeben haben.

Einer Karte aus dem Jahre 1774, die das Heinsberger adlige Damenstift im Rahmen seiner Fischereirechte auf der Rur bei Kempen in Auftrag gegeben hat,⁶⁾ verdanken wir eine genaue Lage-



Der Rurverlauf bei Kempen im Jahre 1774.

bestimmung der Fähre. Bei dem auf der Abbildung gezeigten Ausschnitt dieser Karte ist die Stelle der Überfahrt mit „No. 18“ gekennzeichnet. Deutlich erkennbar ist auch der Weg, der von der Fähre nach Kempen (mit einem „A“ markiert) führte. Die Fähre befand sich etwas unterhalb der Wurmmündung („No. 16“), also ziemlich genau da, wo sich heute die Brücke über die Rur spannt. Knapp oberhalb der Wurmmündung verzeichnet die Karte bei der „No. 15“ eine Durchfahrt durch die Rur. Zusätzlich zur Fähre, bestand hier für Reiter und vielleicht auch größeres Vieh die Möglichkeit, bei niedrigem Wasserstand den Fluß durch eine Furt zu queren.

Nach einer polizeilichen Vorschrift durfte diese Furt aber nur dann

genutzt werden, wenn der Wasserstand nicht mehr als 3 Fuß (entspricht ungefähr 1 Meter) betrug.⁷⁾ Im Bereich der Gemeinden Kempen und Karken wies die Rur bei gewöhnlichem Wasserstand an der niedrigsten Stelle eine Tiefe von etwa 1,2 Metern auf.⁸⁾ Unter der Annahme, daß für die Furt eine ähnliche Wassertiefe galt, kann wohl angenommen werden, daß sie nur sehr unregelmäßig genutzt werden konnte. Daß dies so war, darauf deutet auch der ausgesprochen geringe Besitz an landwirtschaftlicher Nutzfläche, über den Einwohner aus Orten von rechts der Rur im Jahre 1826 in Karken und Kempen verfügten.⁹⁾ Wegen der fehlenden Möglichkeit, über die Fähre auch Fuhrwerke zu transportieren, und der unregelmäßig nutzbaren Furt war eine sinnvolle Bewirtschaftung des Acker- und Weidelandes von der jeweils anderen Rurseite aus offensichtlich kaum möglich.

Der Fährmann

Der eigentliche Fährdienst wurde in den zwanziger und dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts von dem Kempener Johann von der Lieck versehen. Der Fährmann wohnte in einem Häuschen am Damm oberhalb der Fähre. Von hier aus konnte er die Wartenden hüben und drüben sehen. Das war auch nötig, denn einen regelmäßigen Fährdienst im Sinne fester Abfahrtszeiten gab es nicht. Übrigens mußte der Fährmann einen 24-Stunden-Dienst aufrecht erhalten, d.h. auch wenn eine einzelne Person tief in der

Nacht und möglicherweise auch noch bei starkem Regen übergeholt werden wollte, so durfte der Fährmann seinen Dienst nicht verweigern, und ein höheres als das im Fährtarif festgelegte Entgelt durfte er auch nicht fordern.

Im April 1829 richtete der Landrat des damaligen Kreises Heinsberg Wilhelm Vanderstraeten ein Schreiben an den Karkener Bürgermeister Thijssen¹⁰⁾, zu dessen Zuständigkeitsbereich auch Kempen gehörte, und erklärte, daß bei ihm Klagen über den Fährmann Johann von der Lieck eingegangen seien. Danach hatte von der Lieck Leute, die übergesetzt werden wollten, ungebührlich lange warten lassen. Der Landrat bat den Bürgermeister, die Angelegenheit zu prüfen und ihm kurzfristig einen Bericht zukommen zu lassen.

Bürgermeister Thijssen tat denn auch, was ihm geheißen und bestellte den Fährmann zu sich. Zu den Vorwürfen erklärte Johann von der Lieck, daß er seinen Pflichten immer ordentlich nachkomme. Wenn es aber doch einmal vorgekommen sei, daß ein Überzusetzender etwas länger habe warten müssen, dann habe er sicher die Rufe nicht direkt gehört. So ganz glaubt Thijssen aber dem Fährmann wohl doch nicht, denn in seinem Antwortschreiben an den Landrat gibt er seiner Annahme Ausdruck, daß Johann von der Lieck „die Leuthe, wie es wohl scheint, oft mit Fleiß am warten läßt“.¹¹⁾ Vorsichtshalber erteilt er dem Fährschiffer einen Verweis und droht ihm für den Wiederholungsfall schärfere Maßnahmen an.

Ein Verlust seines Jobs hätte Johann von der Lieck sicher stark getroffen. Er verfügte zwar über landwirtschaftlichen Grundbesitz, der alleine aber nicht ausreichend war, eine Familie zu ernähren.¹²⁾ Er war also wohl auf seine Einkünfte als Fährschiffer angewiesen.

Kosten des Fährschiffes und Fährtarif

Im Jahre 1836 faßte man in Kempen den Entschluß, das nun schon 15 Jahre alte und nicht mehr im besten Erhaltungszustand befindliche Fährboot durch ein anderes zu ersetzen. Es sollte ein gebrauchtes Boot angeschafft werden, das bisher seinen Dienst in Uerdingen bei Krefeld getan hatte.

Die Kosten für das neue Boot teilten sich jeweils hälftig die Gemeinde Kempen und die steuerpflichtigen Haushalte des Ortes. Bei den letzteren richtete sich die Höhe ihrer Beteiligung nach dem jeweiligen Steueraufkommen, d.h. wer viel Steuern zahlte, trug auch entsprechend mehr zu den Anschaffungskosten der neuen Fähre bei. Die Kempener Privatleute waren aber nicht gezwungen, sich an den Kosten zu beteiligen. Allerdings kamen diejenigen, die nichts zahlen wollten oder konnten, nicht in den Genuß verminderteter Fährtarife.¹³⁾ Mit nur ganz wenigen Ausnahmen beteiligten sich alle Kempener an der Aufbringung der Anschaffungskosten für die neue Fähre – offensichtlich war das günstiger als den regulären Fährtarif zu zahlen. Als die neue Fähre ab Februar 1838 ihren Dienst in Kempen verrichtete, hat ihre

Anschaffung insgesamt rund 49 Taler gekostet. Davon entfielen auf den reinen Kaufpreis 32 Taler, die Frachtkosten schlugen mit 12 Talern zu Buche, während die übrigen 5 Taler für Reisekosten ausgegeben wurden.

Die Einnahmen des Fährmannes richteten sich nach der Anzahl der überzusetzenden Menschen, Tiere und Güter, sowie nach der Höhe des Entgelts. In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts war die Königliche Regierung in Aachen bemüht, sich einen Überblick über die bis dahin üblichen Fährrentgelte zu verschaffen, um diese in einem zweiten Schritt für alle Rurfähren (im damaligen Kreis Heinsberg gab es neben Kempen noch Fähren in Orsbeck und Ratheim) einheitlich zu gestalten.

Nach Auffassung der Aachener Regierung sollte es eine Reihe von Befreiungen von der Zahlung des Überfahrtgeldes geben, so z.B. für Hilfsfahrten bei Bränden oder für Personen und Tiere, die direkt dem Königshause angehörten. Weiterhin sollten Soldaten (soweit sie sich im Dienst befanden), Gendarmen, Landwehrmänner, Kreisboten etc. befreit sein. Da das in Kempen – begreiflicherweise – völlig anders gesehen wurde, entstand ein Schriftwechsel zwischen der Regierung in Aachen, dem Landrat in Heinsberg und dem Bürgermeister in Karken. In dessen Verlauf versuchte der Bürgermeister von Karken sich gegen eine Befreiung des o.g. Personenkreises von der Zahlungspflicht zu wehren mit der Begründung, daß diese

in Kempen schon immer bezahlt hätten. Dies wollte aber nun die Regierung nicht so ohne weiteres glauben, und forderte den Bürgermeister auf, einen genauen Bericht vorzulegen und dazu auch die alten Einwohner der nächst der Fähre gelegenen Ortschaften zu befragen.

Diesem Wunsch kam Bürgermeister Thijssen nach und befragte die Kempenner Joseph Rütten (76 Jahre), Joseph Fabis (73), Gerhard Derichs (74) und Peter Randerath (73). Alle vier erklärten, „in gefolg Auftrag des Königlichen Herrn Landraths zu Geilenkirchen

vom 12ten d.m. sich nicht erinnern zu können das die Roerfähre zu Kempen die verpflichtung haben soll, um jener der in Königlichem dienst stehenden Personen unentgeltlich überfahren zu müssen“.¹⁴⁾ Die Bemühungen des Bürgermeisters sollten aber von wenig Erfolg gekrönt sein. Datiert vom 8. November 1831 und vom König gezeichnet, wurde ein einheitlicher Tarif für die Fährgelder festgelegt. Dieser Tarif galt gleichermaßen für die Fahren in Kempen und Orsbeck und die zwischenzeitlich errichtete Brücke in Ratheim:¹⁵⁾

	Bei niedrigem und mittlerem Wasserstand		Bei hohem Wasserstand	
	SGr	Pf	SGr	Pf
I Von Personen, einschließlich dessen was sie tragen, für Einzelne oder Mehrere, für jede	-	2	-	4
II Von Thieren				
a) für ein Pferd oder Maulthier	-	10	1	8
b) für ein Stück Rindvieh oder einen Esel	-	6	1	-
c) für ein Fohlen, Kalb, Schaaf, Ziege, Schwein oder anderes kleines Vieh, welches frei geführt oder getrieben wird	-	1	-	2
d) für Federvieh welches getrieben wird, für jede 10 Stück Wenn Federvieh in geringerer Zahl als 10 Stück oder auf einem Fuhrwerk oder in einem Tragekorbe übergesetzt wird, so wird dafür keine besondere Abgabe erhoben.	-	1	-	2
III Vom Fuhrwerke neben der Abgabe für das Gespann zu Satz II und der Personen zu Satz I				
a) für ein beladenes	1	4	2	8
b) für ein unbeladenes	-	8	1	4
c) für einen Handwagen, Handkarren oder Handschlitten beladen oder unbeladen.	-	2	-	4
IV Von unverladenen Gegenständen wird die Abgabe erhoben, welche die Personen, das Fuhrwerk und die Thiere treffen würde, wodurch sie zur Fährstelle gebracht worden sind.				

Befreiungen:

1. Equipagen und Thiere, welche den Hofhaltungen des Königlichen Hauses, im gleichen den königl. Gestüten angehören.
2. Kommandirte Militairs, einberufene Rekruten, Fuhrwerke und Thiere, welche der Armee oder Truppen auf dem Marsche angehören, Kriegs-, Vorspann- und Kriegslieferungsfuhren.
3. Öffentliche Beamte und deren Fuhrwerke und Thiere bei Dienstreisen, wenn sie sich durch Freikarten deshalb gehörig legitimieren.
4. Transporte, die für unmittelbare Rechnung des Staates geschehen.
5. Ordinaire-Posten, einschließlich der Schnellposten und öffentliche Courire und Estaffetten und die von solchen leer zurückkehrenden Gespanne oder Thiere.
6. Hilfsfuhren bei Feuersbrünsten und ähnlichen Nothständen.

Damit die Fährtarife etwas aussagekräftiger werden, seien hier zum Vergleich einige Preise für Güter des täglichen Lebens aus dem gleichen Jahr genannt:¹⁶⁾ Ein preußischer Scheffel¹⁷⁾ Weizen kostete im Jahre 1831 3 Taler und 10 Silbergroschen, während der Scheffel Kartoffeln schon für 13 Silbergroschen zu bekommen war. Ein Pfund Butter kostete damals 5 Silbergroschen.

Weil der Tarif auch für die Fähre in Orsbeck und die Brücke in Ratheim galt, enthält er Angaben für das Übersetzen von Fuhrwerken, die ja bekanntlich in Kempen nicht über die

Rur geschifft werden konnten. Während für die – von der Höhe des Wasserstandes unabhängige – Brücke in Ratheim grundsätzlich der Tarif für „niedrigen und mittleren Wasserstand“ erhoben wurde, orientierte man sich bei den Fahren am bereits weiter oben beschriebenen Merkpfehl. Je nach Höhe des daran ablesbaren Rurpegels wurde das Entgelt für „niedrigen und mittleren“ bzw. „hohen Wasserstand“ erhoben.

Das Ende der Fähre

Da die Rurfähre nicht für Fuhrwerke ausgelegt war, sahen die Gemeinden Effeld und Ophoven die Chance, mit einer Brücke über die Rur – und die dort zu kassierenden Passagegelder – ein lukratives Geschäft zu machen. Der bereits im Jahre 1843 erstmals beantragte Bau der Brücke wurde denn auch im Jahre 1852 ausgeführt.¹⁸⁾ Nun hatte die von Kempen betriebene Fähre eine harte Konkurrenz aus den beiden Nachbarorten erhalten, und wahrscheinlich hat nach Fertigstellung der Brücke der Andrang an der Fähre stark nachgelassen. Zumindest würde das erklären, warum der Fährmann von folgendem Geschehen gar nichts mitbekam:

Am 17. Januar des Jahres 1853 näherten sich von Ophoven her vier Leute der Rur, um bei Kempen den Fluß zu überqueren. Schon von Ophoven her bemerkten sie, daß zwar das Fährboot am Kempener Ufer lag, vom dazugehörigen Fährmann aber weit und breit nichts zu sehen war. Den

Überfahrwilligen erscheint dies als eine günstige Gelegenheit, viel Geld zu sparen. Einer aus der Gruppe zahlt dem Ophovener Brückenwächter (der ja nichts mit der Kempener Fähre zu tun hatte) Passagegeld und geht über die Brücke auf die Kempener Seite. Dort angekommen besteigt er das Fährboot, um auch seine Kameraden zu holen.

Wieder am Ophovener Ufer, stiegen nun alle in das Boot. Etwa in der Mitte des Flusses geriet der Nachen seinen unerfahrenen Lenkern aus der Kontrolle und fing Wasser. Während es den Insassen gelang, sich an den noch im Fluß stehenden Holzpfeilern einer Behelfsbrücke – die zum Bau der regulären Brücke benötigt wurde – festzuhalten, sank der Kahn auf den Grund des Flusses.¹⁹⁾

Es ist nicht bekannt, ob das Fährschiff wieder gehoben wurde, und es liegen auch keine Nachrichten über eine Fortführung des Fährdienstes nach diesem Unglück vor. Aber selbst wenn es gehoben worden ist, so hat es wahrscheinlich seinen Fährdienst nicht mehr aufgenommen; schließlich war die Brücke über den Fluß leistungs-

fähiger und der konkurrierende Fährdienst hätte mangels Nachfrage über kurz oder lang ohnehin eingestellt werden müssen. Im übrigen ist überliefert, daß der letzte Fährmann von Kempen über eine stattliche Haarpracht verfügte. Und weil er als einziger Mann im Ort seinen üppigen Kopfbewuchs zu einem Zopf zusammenband, kannte man ihn vor allem unter dem Namen „et Stättsche“.²⁰⁾

- 1) Vgl. Reinartz, Werner: Das Unglück an der Kempener Fähre, in: Die Heimat 1935 (Beilage der Heinsberger Volkszeitung) S. 23.
- 2) Archiv der Stadt Heinsberg (zit.: ArHS), Bestand Karken 1251, Schriftstücke vom 30.07.1832 und 16.02.1833.
- 3) Hauptstaatsarchiv Düsseldorf (zit.: HStAD), Reg. Aachen 2013, Schriftstück vom 27.12.1826.
- 4) HStAD, Reg. Aachen 16221, Schriftstück vom 24.12.1841.
- 5) HStAD, Reg. Aachen 2013, Schriftstück vom 08.11.1831.
- 6) HStAD, Karten 2422.
- 7) HStAD, Reg. Aachen 2013, Schriftstück vom 08.11.1831.
- 8) ArHS, Bestand Karken 1251, Schriftstück vom 30.07.1832.
- 9) Vgl. Minkenberg, Rolf: Landwirtschaftliche Besitz- und Einkommensstrukturen im Heinsberger Land zu Beginn des 19. Jhdts. am Beispiel der Bürgermeisterei Karken, Heinsberg 1994, S. 46 ff.
- 10) ArHS, Bestand Karken 1251, Schriftstück vom 08.04.1829.
- 11) ArHS, Bestand Karken 1251, Schriftstück vom 24.04.1829.
- 12) Zum landwirtschaftlichen Grundbesitz, der zur Ernährung einer Familie erforderlich war s.a.: Minkenberg, Rolf: a.a.O., S. 57 ff.
- 13) ArHS, Bestand Karken 1251, Schriftstück vom 12.10.1836.
- 14) ArHS, Bestand Karken 1251, Schriftstück vom 21.04.1827.
- 15) HStAD, Reg. Aachen 2013, Schriftstück vom 08.11.1831.
- 16) Aus: ArHS, Chronik der Bürgermeisterei Karken für das Jahr 1831.
- 17) Der preußische Scheffel ist ein Hohlmaß mit einem Volumen von 54960 Litern und fand für trockene Gegenstände Verwendung.
- 18) ArHS, Chronik der Bürgermeisterei Karken für das Jahr 1852.
- 19) HStAD, Reg. Aachen 16221, Schriftstück vom 19.01.1853.
- 20) Vgl. o. Verf.: Der letzte Fährmann zu Kempen, in: Die Heimat 1925 (Beilage der Heinsberger Volkszeitung), S. 16.

*Nicht der Ort, wo du liebst,
nicht die Zeit, wann du lebst,
sind Quellen für bleibendes Glück.
Was du anderen gibst
und für andre erstrebst,
kommt dir als Himmel zurück.*

Julius Jansen