

## Die Fähre "Briedeler Herzchen"

Die Mosel war seit Altersher eine wichtige Verkehrsader im Nord-Süd-Verkehr. Insbesondere seit den Römerzeiten stellte Sie einen der wichtigsten Transportwege nördlich der Alpen im römischen Reich dar.

Daneben waren die Flüsse aber auch immer Hindernisse, wenn Mensch oder Material quer zur Flussrichtung transportiert werden mussten. So bauten die Römer schon in Trier und Koblenz feste Steinbrücken, um den Fluss schnell und sicher überqueren zu können.

An allen anderen Orten erfolgte die Überquerung mit Fähren, das waren i.d.R. große Nachen. Fuhrwerksfähren kamen erst viel später auf. Während zunächst fast jeder Ort zumindest einen kleinen Nachen als Fähre unterhielt, gibt es heute nur noch wenige Fuhrwerksfähren an der Mosel. Die Fähre "Briedeler Herzchen" ist derzeit die größte an der ganzen Mosel.

Die Könige hatten sich das Fährrecht schon sehr früh gesichert und zogen daraus hohe Gebühren und Zölle. Durch Urkunde von 1354 verlehnte der Kaiser Karl IV. die Nutzung der Treidelpfade und damit auch das Recht über die Fähren der Mosel und ihrer Nebenflüsse an den Kurfürsten und Erzbischof Balduin von Trier, seinen Onkel. Dieser gab das Fährrecht dann gegen entsprechende Zahlungen weiter.

Das Kloster Himmerod als einer der großen Grundeigentümer von Briedel, musste dem Kurfürsten sozusagen eine Fährpauschale zahlen. Damit waren die Ansprüche des Kurfürsten gegenüber den Pächtern, die auf der anderen Moselseite Weinberge und Felder bewirtschafteten, abgegolten. Das Kloster wurde dafür wiederum durch den Zehnten und weitere Ernteabgaben entschädigt. Mit enthalten in dieser Pauschale war auch die Überfahrt auf der kurfürstlichen Fähre in Schweich, wodurch die Briedeler, wenn sie Ihre Abgaben nach Trier brachten, kostenlos die dortige Fähre nutzen konnten.

Die Bereithaltung des Fährnachsens und der Lohn des Fährmanns waren davon noch nicht betroffen. Diese Kosten mussten darüber hinaus örtlich von den Nutzern aufgebracht werden. 1923 z.B. in der Inflationszeit, wurden die Briedeler Fährgebühren in Naturalien (Roggen) festgesetzt. Das Geld hatte ja von morgens bis zur Rückfahrt am Abend an Wert verloren und der Fährmann war auf ausreichende Bezahlung angewiesen.

Soweit wir in den überlieferten Unterlagen Nachweise haben, war die Gemeinde immer für die Anschaffung und Instandhaltung der Fähre verantwortlich. 1869 wird, so sagen die die Protokolle, eine neue Seilfähre angeschafft. Die Gemeinde verpachtete die Fähre dann regelmäßig an den Meistbietenden, der dann als Fährmann für den Betrieb sorgte und durch die Fährnutzungsgebühren sein Einkommen erzielte.

Der Ferger = ferjo = ist althochdeutsch und bedeutet Bootsmann.

Manche bezeichnen ihn auch als CHARON, den Fährmann der Unterwelt.

Wir Briedeler sagen Pont, von lateinisch = Pons (Brücke).

Das Wort bezeichnet ein am Seil hängendes Fährschiff, das als "fliegende Brücke" diente.

In den 1960-ern übernahm die Gemeinde den Fährbetrieb in direkte Eigenregie und der Fährmann ist fest angestellt. Alle Weinbergsbesitzer der linken Moselseite werden durch eine flächenabhängige feste Fährgebühr zu den Betriebskosten herangezogen. Nichtwinzer und Gäste zahlen jeweils eine Überfahrtsgebühr.

Sei dem Beginn des Weinbaus in der römischen Zeit mussten die Winzer zur Arbeit über die Mosel und auch die Ernte wurde mit den Hotten einzeln im Nachen zurück ins Dorf zur Kelter gebracht. Das dabei die Boote oft hoffnungslos überladen waren, denn keiner wollte abwarten, kann man sich vorstellen, insbesondere, wenn man der Unfälle gedenkt, die vielen Briedelern das Leben im kalten Nass kosteten. Sparsame Winzer und große Weingüter schafften sich eigene Nachen an, um dem Stau am Fährkopf und insbesondere den Fährgebühren zu entgehen. Schon in römischer Zeit wurde daher auf der dem Ort gegenüberliegenden Moselseite ein großes Kelterhaus gebaut. Die Ernte konnte von dort direkt auf Schiffe verladen und zu den Kellereien gebracht werden. Später errichtete die kurfürstliche Hofkammer, der größte Weinbergsbesitzer in Briedel, auf den alten Mauern wiederum ein zweites Kelterhaus, um die Ernte schnell und sicher einbringen zu können und die zeitraubende und gefahrvolle Flussüberquerung einzusparen. Der Traubenmost wurde von dort per Schiff direkt nach Zell in die Kellnerei geschafft.

Die langen Schlangen der Wartenden vor dem Übersetzen waren immer ein Ärgernis. Daher rührt auch der Spruch:

"Ein langsamer Fergler und ein schneller Pastor bekommen die meisten Leute zusammen".

Andererseits war die Überfahrt auch immer eine Ruhepause und auf der Pont gab es den neuesten Klatsch zu hören.

Zunächst waren die Weinberge nur durch schmale Fußpfade verbunden. Erste Wege ermöglichten Ende des 19. Jhdts. den Einsatz von Kühen als Zugtiere und erst Mitte des 20. Jhdts. wurden im Zuge der Motorisierung breitere Wege gebaut. Dazu mussten alle Briedeler zur Fronde antreten und die Kosten wurden auf die Weinbergsbesitzer umgelegt.

Die Flurbereinigung arrondierte die vielen, durch Realteilung und Urbarmachung entstandenen Kleinparzellen und baute das Wegenetz großzügig aus.

Noch um 1930 kam ein Winzer abends abgearbeitet nach Hause, nachdem er den ganzen Tag oben am Waldrand Felsgestein kleingehauen hatte und sagte:

"Frau, heute sind wir wieder reicher geworden!, Ich habe zwei neue Rebstöcke gepflanzt".

Die nach dem ersten Weltkrieg angeschaffte Wagenfähre wurde 1967 durch diese heutige neugebaute Fähre ersetzt.

Die schweren Fahren mussten laufend zum Unterbodenschutz an Land gezogen werden und wurde dann in Fronde gesäubert und neu geteert. Heute wird sie dazu laufend nach Trier in die Schiffswerft gezogen.

Trockenheit und Regen veränderten oft den Wasserstand und behinderten den Verkehr, bis durch die Kanalisierung ein konstanter Wasserspiegel gegeben ist. Auch bei extremen Hochwassern und insbesondere bei Eisgang musste die Fähre wegen der großen Gefahr der Beschädigung und Abtrift an Land gezogen werden. Dann mussten, analog einem Feuersalarm, alle Männer mithelfen.

Neben der Wagenfähre war viele Jahre ein stählerner Nachen mit einer Kapazität von ca 40 Personen im Einsatz. Dieser wurde insbesondere genutzt, wenn Niedrigwasser den Einsatz der großen Fähre behinderte.

Der alte Fährnachen, wie auch unsere Wagenfähre, waren Gierfähren, d.h. sie hingen an einem über die Mosel gespannten Seil und wurden durch Schrägstellung von der Strömung auf die jeweils andere Seite getrieben. Durch die Moselkanalisierung nahm die Strömung stark ab und die Fähre musste motorisiert werden. Das Seil war auf der Weinbergsseite im Fels verankert und auf der Ortsseite stand ein 25 Meter hoher Stahlgittermast über den es am Fundament der Schule in einer Spannvorrichtung befestigt war. Das Fährseil und der 1906 aus Eisen errichtete "Schleudermast" wurde 1996 abgebaut. Seine Wetterfahne sehen Sie hier

an der Fähre, der Turm steht am alten Strandbad und wurde zu einer Kinderrutsche umgestaltet. Vorher gab es einen Holzmast, der immer aus dem größten Baum im Gemeindewald hergerichtet wurde.

Im März 1945 kurz vor dem Rückzug der deutschen Truppen, hat der Briedeler Fährmann und einige beherzte Bürger die Fähre versenkt, um einer Sprengung vorzugreifen. Als sie dann im Juli 1945 unter Mithilfe aller Bürger wieder gehoben wurde, hat die Militärverwaltung sie requiriert und in Reil zum Truppenübersetzen eingesetzt. Erst Ende 1946 kommt sie ramponiert zurück.

Die hohe Motorisierung durch schnelle Autos und große Traktoren veranlasst viele Winzer heute, über die Zeller Brücke in die Weinberge zu fahren und damit Zeit zu sparen. Die wirtschaftliche Ausnutzung lässt damit nach und wird nur teilweise vom Tourismus aufgewogen. Die dadurch bedingte eingeschränkte Fährzeit verstärkt die Symptome noch weiter.