

Fährschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern: ein Forschungsbericht

Danker-Carstensen, Peter; Eggebrecht, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Danker-Carstensen, P., & Eggebrecht, W. (1996). Fährschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern: ein Forschungsbericht. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 19, 285-316. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52460-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

FÄHRSCHIFFFAHRT IN MECKLENBURG-VORPOMMERN

Ein Forschungsbericht

VON WOLFGANG EGGBRECHT UND PETER DANKER-CARSTENSEN

Die politische Wende in der DDR und die daraus folgenden strukturellen Veränderungen führten auch zu deutlichen Veränderungen im Museumswesen und in der Museumslandschaft. Betroffen davon war auch das Rostocker Schifffahrtsmuseum, von seiner Geschichte, seinen Sammlungen und seiner Aufgabenstellung her das Schifffahrtsmuseum der DDR mit einem quasi »nationalen« Anspruch. Die grundlegend veränderten Bedingungen wie Personalabbau um ca. 60 %, die Zusammenlegung mit dem Schiffbaumuseum und die Eingliederung in einen kommunalen Museumsverbund zusammen mit den drei anderen Rostocker Museen ließen in den vergangenen fünf Jahren keine positive Entwicklung dieses bedeutenden maritimen Museums zu.

Trotz dieser sehr ungünstigen Ausgangslage wurde von den wenigen verbliebenen Mitarbeitern versucht, die inhaltlichen Defizite der bisherigen ständigen Ausstellung zu beheben. Diese Defizite lagen einerseits in der fehlenden Darstellung der Klein- und Küstenschifffahrt, der Binnen- und Fährschifffahrt sowie der Fischerei, andererseits in der (politisch beabsichtigten) Überbetonung der Seeschifffahrt der DDR.

Da mit den verbliebenen Personalkapazitäten an eine eigenständige schifffahrtshistorische Forschung am Rostocker Schifffahrtsmuseum nicht zu denken war, mußten andere Wege gefunden werden, solche Forschungsarbeiten zu initiieren und für das Museum nutzbar zu machen. So konnte 1993 mit Hilfe von Fördermitteln, die durch das Land Mecklenburg-Vorpommern bereitgestellt wurden, ein Forschungsprojekt zur Dokumentation der Fährschifffahrt begonnen werden. Mit den dazu erforderlichen Arbeiten wurde ein Rostocker Ingenieur-Büro beauftragt.¹ Zu Beginn der Untersuchung wurde in der Regionalpresse das Anliegen des Rostocker Schifffahrtsmuseums, die lokale und regionale Fährschifffahrt zu erforschen und der Öffentlichkeit als Teil der Schifffahrtsgeschichte des Landes zu präsentieren, verbreitet. Es fanden sich auf diese Weise zahlreiche Ansprechpartner, darunter Konstrukteure, Schiffbauer, Fahrensleute und ehemalige Fährleute. Darüber hinaus ergingen Anregungen, Folgeforschungen zu verwandten Zweigen der Schifffahrtsgeschichte in Mecklenburg-Vorpommern anzustellen. Insbesondere der Bereich der Binnen- und Küstenschifffahrt, das heißt für Mecklenburg-Vorpommern der ehemaligen Fluß-, Kanal-, Haff- und Boddenschifffahrt sowie die damit verbundenen Schiffbaubetriebe warten auf eine Aufarbeitung durch die Schifffahrtshistoriker im Lande.

Untersuchungsprogramm und Untersuchungsgebiet

Das Projekt wurde für drei Jahres-Abschnitte (1993–1995) mit differenzierten Aufgabenstellungen angelegt. Zu Beginn der Untersuchungen sollten möglichst flächendeckend alle



Das Fährschiff WITTOW in Fahrt über den Rassower Strom, Rügen. (Archiv SMR)

Fährstandorte im Land aufgefunden werden, ohne historische Zeitbegrenzung. In die Recherche wurden auch Standorte mit fährähnlichem Schiffsverkehr aufgenommen, da eine strikte Abgrenzung der Fährschifffahrt zur Linienschifffahrt in diesem Stadium der Untersuchung nicht sinnvoll schien.

Ausgegangen wurde bei der Untersuchung von folgender Definition des Begriffs »Fähre«: Die Fähre ist ein Wasserfahrzeug zum Transport von Personen, Tieren, Gütern und Fahrzeugen auf Binnen- und küstennahen Seegewässern. Landungsstellen oder Brücken ermöglichen den Übergang von Land auf die Fähre und umgekehrt. Fähren verkürzen den Weg zwischen (in der Regel) zwei Punkten an Land als Fortsetzung von Verbindungen, die ohne Fähren größere Umwege über Land erfordern würden. Fähren ersetzen also auch den Bau von Brücken, Dämmen oder Tunneln. Fähren kommen insbesondere dort zum Einsatz, wo die technischen oder die landschaftlichen Gegebenheiten keine andere Lösung zulassen und/oder ein geringes Verkehrsaufkommen keine andere wirtschaftliche Querung des Gewässers erlaubt.

Das Untersuchungsgebiet wurde zunächst auf die ehemaligen DDR-Bezirke Rostock, Schwerin und Neubrandenburg sowie auf das über die ehemaligen Bezirksgrenzen hinausgehende Gebiet des ehemaligen Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz im heutigen Kreis Herzogtum Lauenburg beschränkt. Darüber hinaus wurden ehemalige Fährstandorte dokumentiert, die an den Grenzgewässern (z.B. der Elbe) des oben genannten Gebietes festgestellt wurden.

Begonnen wurde mit Forschungen über bereits bekannte Fährstellen, die gut darstellbar erschienen. Die breit angelegte Grundrecherche im Untersuchungsteil 1993 ergab allerdings recht schnell Standorte in einer nicht erwarteten Anzahl. In einer ersten Fährstellenliste konnten so über 160 Standorte mit nachgewiesenen Fährstellen aufgenommen werden. Vertiefende Recherchen ergaben dann eine gesicherte Fährstellenliste und eine Liste der »Verdachtsstandorte«. Beide Listen wurden mit entsprechenden Anfragen in den Zielgebieten präzisiert. Befragungen vor Ort bei Behörden, Unternehmen und bei Privatpersonen lieferten schließlich Angaben über 149 Fährstandorte in Mecklenburg-Vorpom-

mern.² Der Umfang der Informationen und die Anzahl der aufgefundenen Dokumente erforderten die Einrichtung geeigneter Datenbanken. Insbesondere die Handhabung, Zuordnung und das Bearbeiten von Originalen wurden dadurch erleichtert. In einer separaten Datenbank wurden alle aufgefundenen Hinweise, nach Fährstellen geordnet, abgelegt. Ebenso wurde bei Dokumenten verfahren.

Archäologische Untersuchungen zum Auffinden von Fährstellen konnten aus zeitlichen und personellen Gründen nicht durchgeführt werden.

Die 149 nachgewiesenen Fährstellen wurden durch verschiedene Quellengattungen (Schriftgut, Landkarten, Zeichnungen, Abbildungen, Fotografien) dokumentiert. Die Nachweise wurden erbracht durch Recherchen bei Kreisverwaltungen, Kommunalen Verwaltungen, Wasser- und Bodenverbänden, Wasser- und Schifffahrtsämtern, Vereinen und Verbänden, Ämtern, Archiven, Werften, sonstigen Unternehmen, Museen, Privatpersonen sowie durch die Auswertung von gedruckten Quellen.

Darüberhinaus wurden die Fährstellen – soweit diese noch vorhanden waren – aufgesucht und entsprechend durch Notizen, Fotografien und Befragungen vor Ort dokumentiert. Die Ergebnisse dieser Recherchen lassen sich in folgende Themenbereiche gliedern: regionale Verteilung der Fährstellen, historische Entwicklung und Bedeutung der Fährstellen einschließlich der Besitzverhältnisse, Fährtarife und Beförderungsbedingungen sowie Beschreibung der Fährprinzipien und der Fährfahrzeuge.

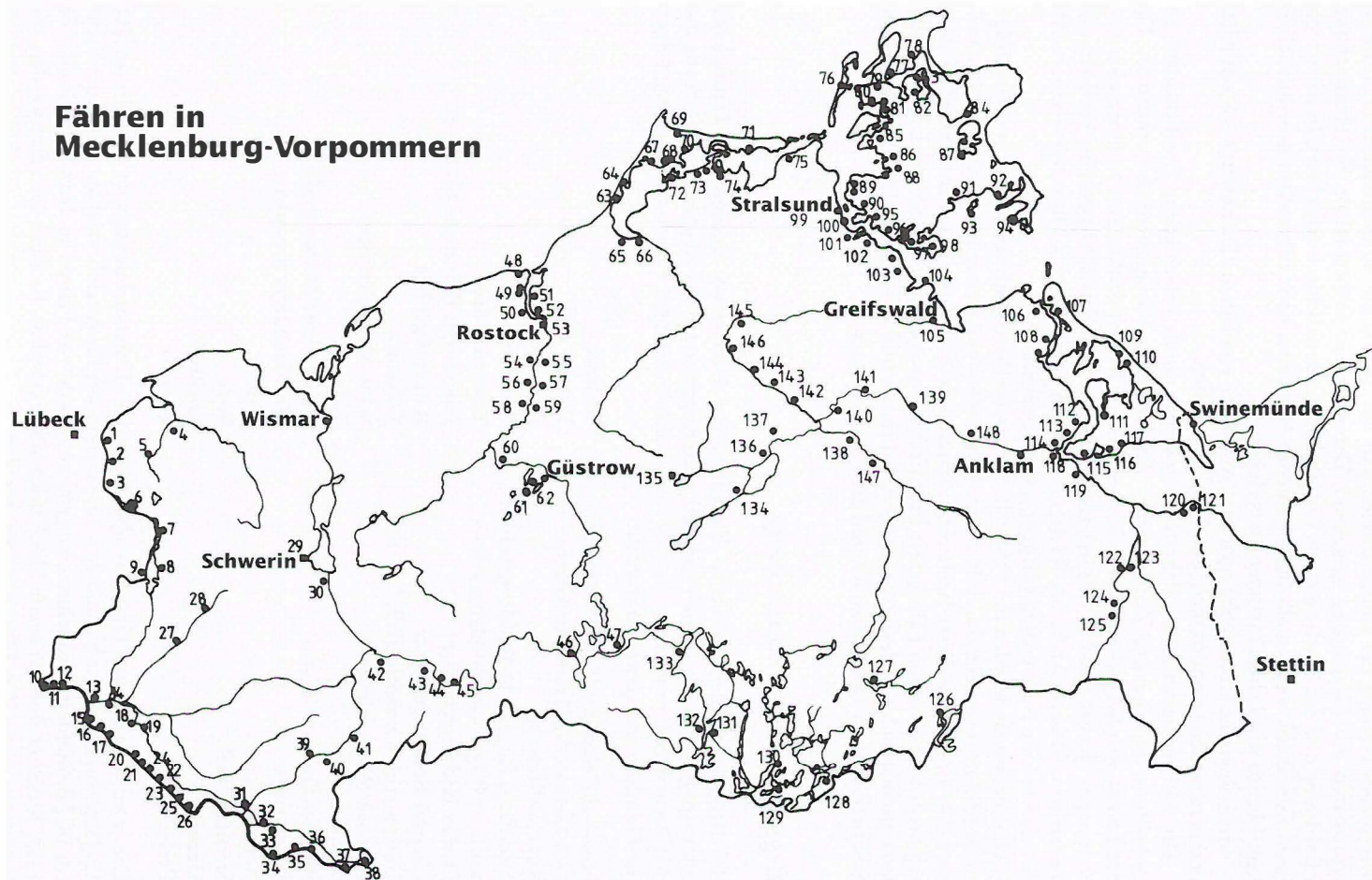
Ergebnisse der Untersuchung

Bei Betrachtung der regionalen Verteilung der Fährstellen ergeben sich Häufigkeitsschwerpunkte bei den Fahren von und nach Rügen sowie auf Rügen, über die Peene und den Peenestrom, sowie über die Elbe. Im einzelnen konnten Fahren zur Querung folgender Gewässer nachgewiesen werden:

Strelasund einschließlich Stralsund	Tollense
Gewässer an der Westküste Rügens	Trebel
Rügen-Hiddensee	Inselsee
Nördliche Rügische Boddengewässer	Klostersee
Südliche Rügische Boddengewässer	Teterower See
Darßer Boddengewässer	Niendorfer Binnensee/Schalsee
Zingster Boddengewässer	Ratzeburger See
Unterwarnow einschließlich	Wakenitz
Rostock-Warnemünde	Schweriner Gewässer
Warnow	Elde
Bützow-Güstrow-Kanal	Müritz-Elde-Wasserstraße
Peenestrom	Mecklenburger Seenplatte
Achterwasser	Elbe
Stettiner Haff	Sude
Uecker	Löcknitz
Peene	Rögnitz

Die ersten schriftlichen Hinweise über Fahren im Untersuchungsgebiet datieren aus dem 12. Jahrhundert für Stolpe und dem 13. Jahrhundert für Altefähr und die Anklamer Fähre. Im 14. Jahrhundert wird schon eine größere Anzahl von Fahren an den Orten Grahl, Gletwitz, Kubitzer Bodden sowie Mueß urkundlich erwähnt. Es kann vermutet werden, daß bereits vor dieser Zeit Fahren genutzt wurden.

Fähren in Mecklenburg-Vorpommern



Erst mit der Eroberung und Besiedlung des heutigen Mecklenburgs im Rahmen der deutschen Ostkolonisation und der im Mittelalter folgenden Festigung der Fürstentümer finden sich auch schriftliche Hinweise über Fährstellen, insbesondere im Zusammenhang mit Grenzstreitigkeiten, mit der Verleihung von Privilegien bzw. bei Besitzer- oder Pächterwechsel.

Die Urkunden liegen meist nicht mehr vor, was die genauere zeitliche Zuordnung dieser Fähren sehr erschwert. Diese Feststellung gilt im übrigen auch für einen Großteil der in der Neuzeit errichteten Fährstellen. Da vielfach auch der genaue Zeitpunkt der Einstellung des Fährbetriebes nicht festgestellt werden konnte, umfaßt die zeitliche Einordnung der Fähren folgende Kategorien:

- erste Erwähnung bzw. Inbetriebnahme,
- letzte Erwähnung bzw. Einstellung des Fährbetriebes,
- gegenwärtiger Betrieb.

Nur bei wenigen Fähren läßt sich der Zeitpunkt der Inbetriebnahme bzw. der Außerdienststellung eindeutig nachweisen. Dies gilt auch für Fährstellen, die nachweisbar nur im 19. und 20. Jahrhundert betrieben wurden. Die Datierung der Fährstellen basiert im wesentlichen auf der Auswertung von Archivmaterialien, Veröffentlichungen sowie persönlichen Befragungen. Die Einbeziehung von Kartenmaterial zur Datierung von Fähren hat sich hingegen nicht immer als zuverlässig erwiesen, da in Karten häufig Fährstellen eingezeichnet sind, die als geografische Bezeichnung auch nach Einstellung des Fährbetriebes weiter bestanden oder bestehen. Markante Beispiele hierfür sind die Fähre Mueß bei Schwerin

1 Stoffershorst	37 Lenzer Fähre	74 Bresewitz	112 Klotzower Fähre
2 Nädlershorst	38 Lütkenwisch	75 Kinnbackenhagen	113 Pinnower Fähre
3 Rothenhusen	39 Eidena	76 Fährinsel	114 Zecheriner Fähre
4 Malzow	40 Stuck	77 Wittower Fähre	115 Karnin
5 Groß Bünsdorf	41 Krohn	78 Kammin	116 Wilhelmshof
6 Ratzeburg	42 Mazlow	79 Laase	117 Klüne Fähre
7 Niendorf	43 Damm	80 Seehof	118 Anklamer Fähre
8 Bresahn	44 Slate	81 Schaprode	119 Kamper Fähre
9 Groß Zecher	45 Burow	82 Liddow	120 Altwarp
10 Boizenburg	46 Plau	83 Vieregge	121 Rieth
11 Boizenburg	47 Malchow	84 Lietzow	122 Kl. Gumnitz
12 Boizenburg	48 Warnemünde	85 Ummanzer Fähre	123 Schloßberg
13 Gothmann	49 Schmarl	86 Kubitzer Fähre	124 Liepe Süd
14 Mahnckenwerder	50 Marienehe	87 Brahm	125 Liepe Ost
15 Neu Wendisch	51 Oldendorf	88 Prebowsche Wedde	126 Feldberg
Bleckede	52 Gehlsdorf	89 Altefähr	127 Wanzka
16 Neu Wendisch	53 Rostock	90 Grahler Fähre	128 Priepert
Thun	54 Papendorf	91 Lauterbach	129 Neu Canow
17 Stiepelse	55 Niex	92 Seedorf	130 Drosedow
18 Timkenberg	56 Pölchow	93 Vilm	131 Vietzen
19 Pretener Fähre	57 Reez	94 Moritzdorf	132 Vipperow
20 Neu Garge	58 Kams	95 Wamper Fähre	133 Eldenburg
21 Darchau	59 Hof-Werle	96 Neufähr	134 Moorbauer
22 Pommau	60 Zepelin	97 Goldberger Fähre	135 Teterow
23 Privelack	61 Weinberg	98 Glewitzer Fähre	136 Aalbude
24 Viehle	62 Bauhof	99 Stralsund	137 Dargun
25 Bitter	63 Wustrow	100 Dänholm	138 Sanskow
26 Wussegele	64 Ahrenshoop	101 Niederhof	139 Jarmen
27 Quassel	65 Dändorf	102 Stahlbrode	140 Pensin
28 Viez	66 Ribnitz-Damgarten	103 Gristow	141 Loitz
29 Schwerin	67 Born	104 Riemser Ort	142 Wotenick
30 Muess	68 Bliesenrade	105 Wieck	143 Volksdorf
31 Junker-Wehningen	69 Prerow	106 Kröslin	144 Nehringen
32 Dömitz	70 Wieck	107 Peenemünde	145 Triebsees
33 Gaarz	71 Müggenburg	108 Wolgast	146 Bassendorf
34 Wootz	71a Pramort	109 Görmitz	147 Wietzow
35 Modlich	72 Michaelsdorf	110 Koserow	148 Stolpe
36 Lenzen	73 Bodstedt	111 Grüssow	



Fährmann Hans Bohn an der Kettenkurbel der Burgwallfähre Teterow. (Foto: Privat, Archiv SMR)

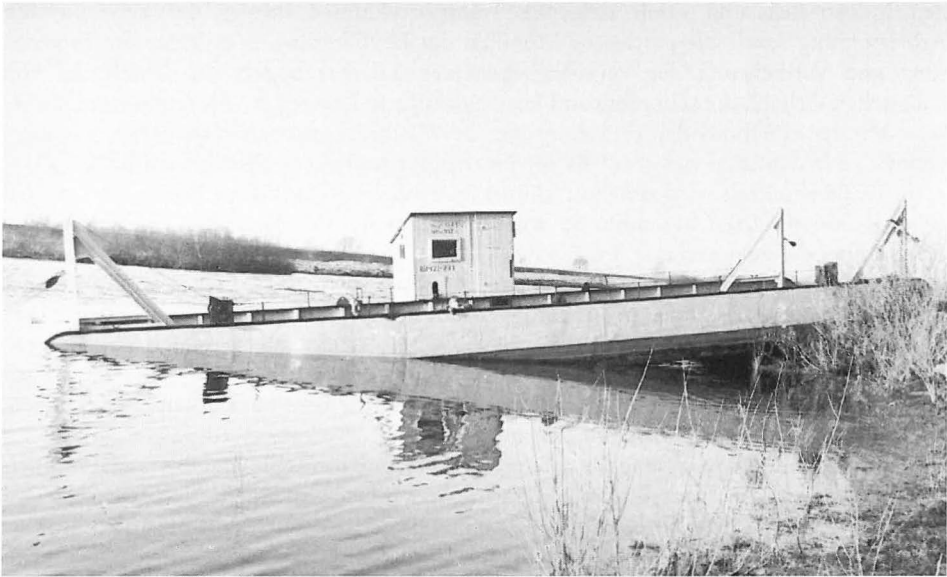
sowie die Pinner Fähr, die Klotzower Fähr und die Anklamer Fähr. Irreführend ist ebenfalls der Eintrag von Fährstellen an der Elbe in Kartenmaterial, das nach 1945 veröffentlicht worden ist, da der Fährbetrieb auf dem Fluß, der hier die Grenze zwischen der sowjetischen und der britischen Besatzungszone bildete, nach 1945 eingestellt wurde.

Für einige Fährstellen konnten ungeachtet der umfangreichen Recherchen keine durch Quellen abgesicherten Nachweise erbracht werden. Lediglich einige verstreute Nachrichten weisen auf die vorübergehende Existenz einer Fähr hin. Zumeist ergaben sich derartige Hinweise aus persönlichen Befragungen, ohne daß diese weiter verifiziert werden konnten. Daher werden diese in der Fährstellenliste als unklare bzw. »Verdachtsstandorte« geführt. Dies gilt für die Fährstellen Insel Riems, Dargun, Burow, Insel Lieps, Viez, Matzlow, Eldena, Krohn, Vietzen und Öttelin.³

Die Fährstellen

Ausgehend von der schon angeführten Typologie der Binnenschiffahrtsfähren lassen sich die Fähren in Mecklenburg-Vorpommern nach folgenden Kriterien beschreiben:

Der überwiegende Anteil der insbesondere im 18. und 19. Jahrhundert sowie Anfang des 20. Jahrhunderts in Betrieb genommenen Fähren diente im wesentlichen der Erschließung



Wagenfähre Gotthmann über die Sude, gekentert am Ufer. (Archiv SMR)

und Nutzung von landwirtschaftlichen Flächen (wie z.B. die Fähren Aalbude und bei Pensin), zur Verkürzung von Arbeitswegen (wie z.B. die Warnow-Fähren in Rostock zu den Heinkelwerken, der Neptunwerft und zum Überseehafen), der Erschließung von Naherholungsgebieten (wie z.B. die Fähren bei Teterow und am Schmalen Luzin bei Feldberg), der Anbindung neuer Siedlungsgebiete bzw. der Verkürzung von Verkehrsverbindungen im Stadtgebiet (wie die Warnow-Fähren in Rostock und die in Schwerin) sowie speziellen Verkehrsbedürfnissen (wie z.B. zum Kirchenbesuch in Prerow). Gleichzeitig gab und gibt es in Mecklenburg-Vorpommern eine Vielzahl von Fährstellen mit überregionaler Bedeutung wie z.B. die bereits im Mittelalter eingesetzten Wagenfähren Altefähr, Glewitzer Fähre, Wittower Fähre und Jasmunder Fähre zur Erschließung von Rügen, die Wagenfähren über den Peenestrom als Verbindung zur Insel Usedom, die Fähre in Schwerin-Mueß, die Elbfähren in Boizenburg, Dömitz und Lenzen und Fähren über die Peene wie z.B. in Stolpe. Diese Fähren wurden schon zu relativ frühen Zeitpunkten urkundlich erwähnt. Sie sind Bestandteil der mittelalterlichen Handelsverbindungen und wurden, soweit keine Verkehrsverlagerungen eintraten, schon früh durch Brücken abgelöst (wie z.B. Schwerin-Mueß).

Das Förderungsangebot der Fähren in Mecklenburg-Vorpommern ist und war in der Vergangenheit sehr breit gefächert. Es umfaßte sowohl reine Personen- und Wagen- als später auch Eisenbahnbeförderung. An vielen Fährstellen wurden sowohl Kahnfähren zum Personentransport als auch Wagenfähren eingesetzt, um flexibler auf den Transportbedarf reagieren zu können, insbesondere bei Fähren mit regionalem Einzugsbereich (wie z.B. Pensin) bzw. im Mittelalter (wie z.B. in Altefähr), wenn das Fahrzeugaufkommen für einen regelmäßigen wirtschaftlichen Betrieb der Wagenfähren nicht ausreichte. In einem anderen Fall bestand neben der Kahnfähre noch eine Furt zum Passieren der Fuhrwerke (wie bei der pribodischen, pribowsche Wedde).

Die meisten Fährstellen in Mecklenburg-Vorpommern bestanden zwischen dem Anfang des 19. Jahrhunderts bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts. Das mit der fortschreiten-

den Industrialisierung rasch steigende Transportvolumen infolge der zunehmenden Arbeitsteilung sowie die gestiegene Mobilität der Bevölkerung erforderten die Erweiterung und Verdichtung des Verkehrswegenetzes. Hierbei bildete die Errichtung von Fährstellen vielfach die schnellste und kostengünstigste Lösung zur Querung von Gewässern. Mit der zunehmenden Freizeit großer Bevölkerungsgruppen gewann der Ausflugsverkehr an Bedeutung, was ebenfalls zur Einrichtung von neuen Fährlinien führte.

Im 19. Jahrhundert wird zunehmend über die Ablösung von Fährstellen durch Brücken an exponierten Orten berichtet. So wurde in Jarmen 1863 die Fähranlage durch eine Brücke über die Peene ersetzt. Diese Entwicklung setzte sich im 20. Jahrhundert verstärkt fort. Die starke Ausweitung des Verkehrsaufkommens sowie der Einsatz von Kraftwagen, verbunden mit einem größeren Fahrzeuggewicht, förderten die Errichtung von Brücken. Die Zahl der Wagenfähren ging stark zurück. Gegenwärtig verkehren noch Wagenfähren zwischen den Inseln Rügen und Hiddensee, an der Wittower Fähre, an der Glewitzer Fähre, zwischen Warnemünde und Hohe Düne und über die Elbe bei Lütkenwisch, Lenzen, Darchau, Bleckede sowie über den Teterower See.

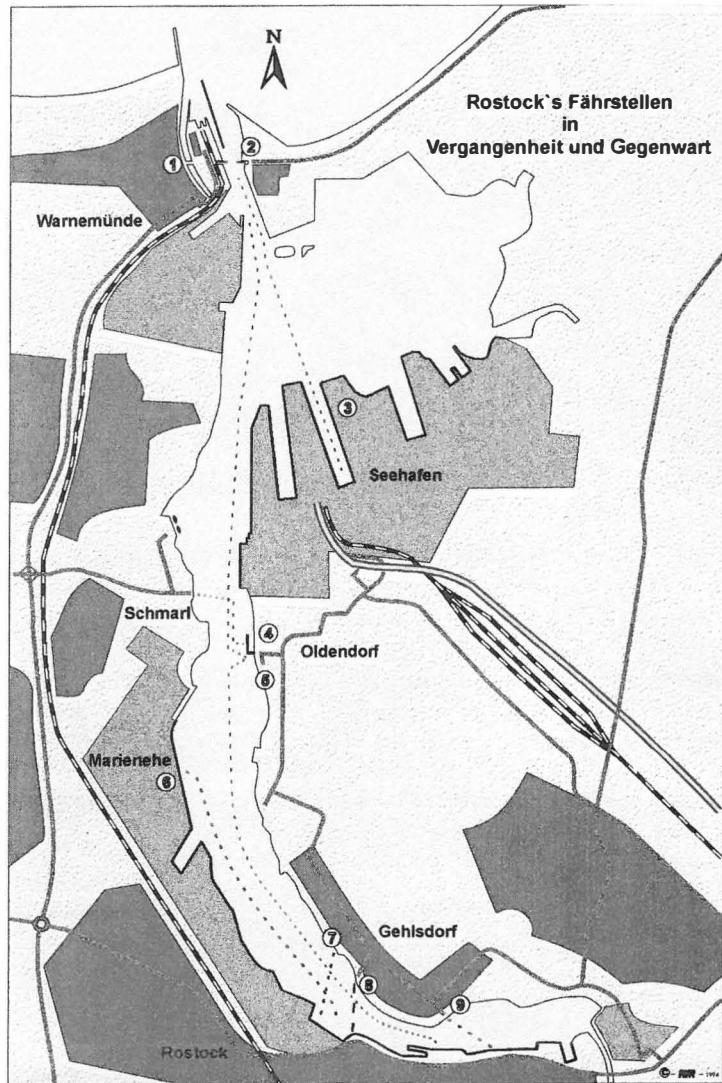
Die stürmische Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs und die rasche Motorisierung des Individualverkehrs im 20. Jahrhundert führten zu einem Nachfrageschwund bei den Personenfähren mit lokaler Bedeutung. Die geringe Nachfrage bewirkte die Aufgabe solcher Fährstellen. In der Öffentlichkeit wurde diese Entwicklung immer dann bemerkt, wenn die auf diese Fährverbindung angewiesenen Passagiere die Fortsetzung des Fährbetriebes forderten. Bis heute wird zuweilen versucht, diesen Beförderungsbedarf zumindest teilweise abzudecken. So wird an manchen Fährstellen mit kleineren Fahrzeugen, mit eingeschränktem Fahrplan oder mit nur saisonalem Betrieb experimentiert. Gegenwärtig sind noch einige Personenfähren in Betrieb wie z.B. bei Moritzdorf, Slate, in Rostock-Kabutzenhof, Schwerin-Pfaffenteich und über den Schmalen Luzin bei Feldberg.

Eisenbahntrajektverkehr wurde in Mecklenburg-Vorpommern in unterschiedlichen Zeiträumen auf den Linien Altefähr, Wittower Fähre und Wolgast (eventuell auch nach Peenemünde) abgewickelt.



Der Anleger Schlickmannbrücke in Rostock mit Dampf-Fähre Rostock-Gehlsdorf links im Hintergrund. (Archiv SMR)

*Rostocks Fährstellen
in Vergangenheit
und Gegenwart*



Die bekannteste und bedeutendste Fährverbindung war wohl die Verbindung zwischen Stralsund (Hafen) und Rügen (Altefähr), die als Trajektverkehr Altefähr von 1883 bis 1936 bestand. Sie diente zum einen der Anbindung Rügens an das deutsche Eisenbahnnetz und war zum anderen ein Teil der Eisenbahn-Fernverbindung Berlin-Kopenhagen mit der bedeutenden Fährverbindung zwischen Trelleborg und Sassnitz, einer der ersten internationalen Fährverbindungen in der südwestlichen Ostsee (1909 eröffnet). Von 1896 bis 1970 wurden Eisenbahnwaggons zusammen mit Straßenfahrzeugen über die Wittower Fähr befördert. Von 1896 bis in die 20er Jahre sowie von 1937 bis 1941 erfolgte die Trajektierung der Passagiere in den Waggons. Nach der Einstellung der Trajektierung von Eisenbahnwaggons fungierten die Fährschiffe als Wagenfähren, wobei wegen mangelhafter Instandhaltung der Fährbrücken die Tragfähigkeit der Fähranlage stark eingeschränkt wurde.

Nach dem Kriege wurde als Folge der neuen Grenzen und der Schließung der Eisen-



Hinweisschild zur Fährstelle in Rostock-Gehlsdorf. (Foto: R. Piechulek, Archiv SMR)

bahnanbindung der Insel Usedom über Ducherow-Karnin bzw. Swinemünde zwischen 1949 und 1990 ein Eisenbahntrajekt von Wolgast nach Usedom betrieben. Sowjetische Pionier-Einheiten errichteten 1949 in Wolgast einen Fähranleger für das Fährschiff STRALSUND.⁴ Unsere Nachforschungen ergaben, daß diese Fährstelle nicht auf dem Reißbrett geplant und errichtet, sondern eher nach Erfahrungswerten der sowjetischen Soldaten gebaut wurde. Bis zur endgültigen Betriebseinstellung 1990 konnte diese Anlage in ihrer Funktion erhalten werden. Heute ist diese Fähranlage dem Verfall preisgegeben und wartet auf den bereits geplanten Abbruch. Sie wird in einigen Jahren einer festen Brückenverbindung weichen, die dann auch ein Eisenbahngleis zur Insel Usedom tragen wird.

Eine weitere Eisenbahnfährverbindung auf Usedom bestand möglicherweise in der Zeit zwischen 1940 und 1945. Zumindest ist bekannt, daß das Fährschiff STRALSUND als Eisen-



Das Eisenbahnfährschiff STRALSUND verkehrte bis Ende der 80er Jahre zwischen Wolgast und der Insel Usedom. (Foto: H. Schock, Archiv SMR)

bahnfähre in dieser Zeit im Dienst der Heeresversuchsanstalt Peenemünde stand. Vermutlich wurden über diese Verbindung Versorgungsfahrten vorgenommen. Es kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, daß die STRALSUND im Zusammenhang mit dem Ausbau der Heeresversuchsanstalt Peenemünde nur zum Transport militärischer Güter eingesetzt wurde.

Die Bedarfsträger

Charakteristisch für Mecklenburg-Vorpommern ist eine Anzahl von Wirtschaftsfähren zur Erschließung von Acker- und Weideflächen (wie Müggenburg und Bresewitz-Oie) bzw. zur Nutzung von Acker- und Weideflächen, deren Verkehrsanbindung durch Flußregulierungen und Begradigungen unterbrochen wurden (wie in Pensin). Der überwiegende Teil der Fähren in Mecklenburg-Vorpommern wurde und wird ganzjährig betrieben, dies gilt auch für die Mehrzahl der ursprünglich als Wirtschaftsfähren angelegten Verbindungen, die auch dem öffentlichen Verkehr dienen. Fährverbindungen mit saisonalem Betrieb sind eigentlich eine Erscheinung der heutigen Zeit. Hier wären die Fähren an der Aalbude und beim Moorbauern, jeweils als Personenfähren, zu nennen. Viele Fähren verkehren allerdings außerhalb der Saison nach einem eingeschränkten Fahrplan bzw. nur bei Bedarf. Wirtschaftsfähren mit ausschließlich landwirtschaftlicher Nutzung werden nur zur Zeit des Auf- und Abtriebes von Weidevieh und zur Ernte in Betrieb genommen. Zu finden sind solche Fähren an den Fährstellen Müggenburg, Bresewitz, Pensin, Rieth und in Schaprode. Die Fähre in Schaprode dient dem Eigentümer der Insel Öhe zusätzlich als ganzjähriges Transportmittel von und zum Festland.

Bei den Fährschiffen findet man folgende Bauarten:

- flachgehende, völlige Schiffskörper wie Floß, Ponton, Prahm;
- tiefergehende Schiffskörper mit schlanken Rumpflinien wie Ruder-, Segel- und Motorboote;
- Mehrumpfschiffskörper wie Katamarane und Trimarane.

Die Form des Schiffskörpers ist dabei immer ein Kompromiß zwischen größtmöglicher Nutzfläche und/oder Tragfähigkeit bei einem möglichst geringen Wasserwiderstand, sowie einer maximalen Stabilität der Fährfahrzeuge, insbesondere beim Be- und Entladen. Dies gilt besonders für Wagen- und Eisenbahnfähren.

Die Fähren in Mecklenburg-Vorpommern waren und sind grundsätzlich Einrumpfschiffe. Dabei dominierten in den Gewässern in und um Rügen tiefergehende Schiffskörper mit schlankeren Rumpflinien. In den Binnengewässern kamen flachbodige völlige Schiffskörper zum Einsatz. Ausnahmen beziehen sich auf Fährstellen, an denen Kahnfähren genutzt wurden, die auch für andere Zwecke eingesetzt wurden. Ein Gebrauch von Mehrumpfschiffen wie Katamaran und Trimaran als Fährfahrzeuge konnte im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden.

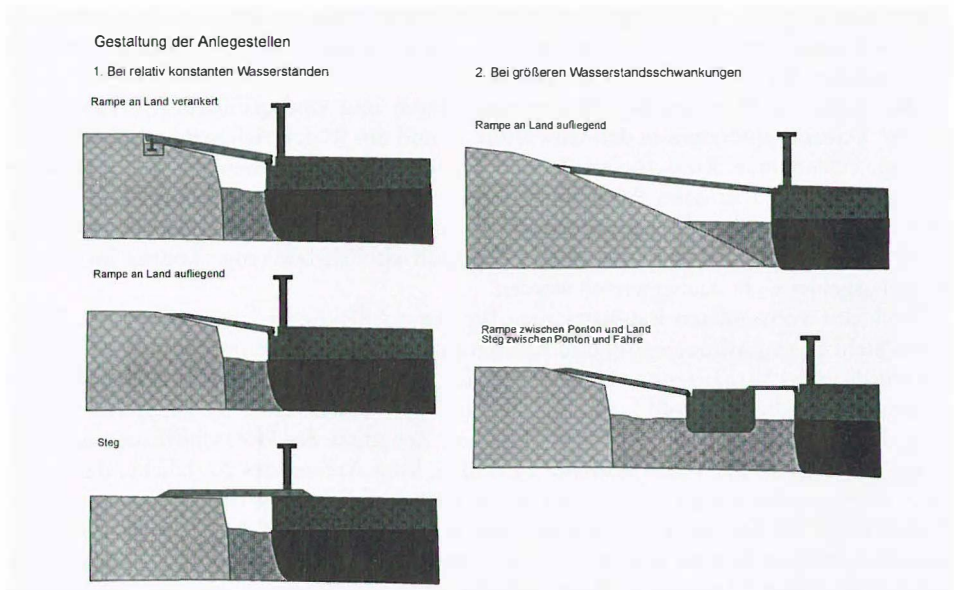
Nach den verwendeten Baumaterialien für den Schiffskörper lassen sich Holz, Stahl, Holz/Stahl (Kompositbauweise) und Kunststoff unterscheiden. Zum Bau der Schiffskörper wurde in der Vergangenheit Holz verwendet. Die Verwendung von Holz hat sich bis in unsere Zeit erhalten. Sowohl für Kahn- als auch Prahmfähren stand bis zur Industrialisierung ohnehin nur dieses Material zur Verfügung. Zeugnisse des Holzschiffbaus sind allerdings nur noch an der Fähre Aalbude zu finden. Vom Anfang des 20. Jahrhunderts sind dann Kompositbauweisen sowie reiner Stahlschiffbau üblich. Dies trifft in erster Linie für Prahmfähren zu. Stählerne Kahnfähren sind u. a. in Pensin, an der Aalbude und beim Moorbauern zum Einsatz gekommen. Eine ganz aus Kunststoff gefertigte Kahnfähre ist auf dem Schmalen Luzin bei Feldberg zu finden.



Die Wirtschaftsfähre Pensin über die Peene wurde mit einem Seilzug mit Handbetrieb angetrieben. (Archiv SMR)

Freifahrende und »fliegende Fährten«

Entsprechend der zu querenden Gewässer und den Fährstrecken finden sich im Untersuchungsgebiet freifahrende Fährten, Querseil- und Gierfährten. Den freifahrenden Fährten sind alle Fährten zuzuordnen, die sich unabhängig von einer landseitigen Verbindung und



unabhängig von Witterung und Strömung auf den Gewässern bewegen können. Sie sind in der Regel mit einem eigenen Antrieb ausgestattet, der das freie Manövrieren ermöglicht. Der Antrieb des Fährfahrzeugs kann auch durch einen Schlepper oder durch ein Stoßboot erfolgen. Darüber hinaus durfte der lokale Schiffsverkehr im Bereich der Fährstellen nicht behindert werden.

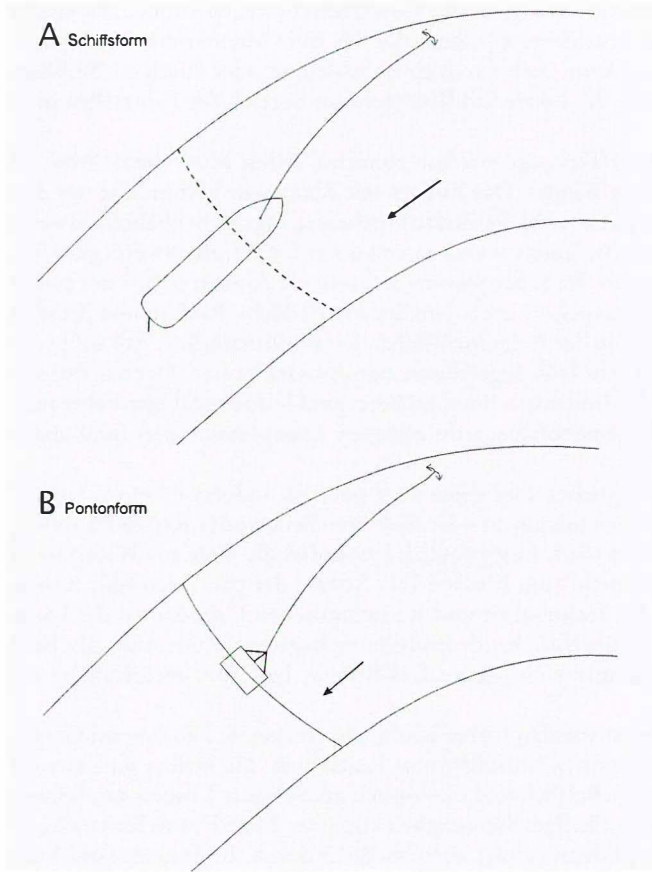
Der Antrieb der frühen Fährfahrzeuge erfolgte zunächst durch Muskelkraft bzw. bei Segelbooten durch die Kraft des Windes. Das Rudern mit Riemen in Verbindung mit dem Staken in flachen Gewässern dürfte wohl die älteste Fortbewegungsart bei Fähren gewesen sein. Bei Gewässern mit starker Strömung wurde zuerst unter Land flussaufwärts gerudert, gestakt oder gewriggt, um die bei der Überquerung auftretende Abdrift möglichst auszugleichen. Der Vortrieb mit Segeln gehört nach dem Staken, Paddeln, Rudern und Treideln zu den ältesten Antriebsformen in der Binnenschifffahrt. Es ist nur natürlich, daß auf geeigneten Küstengewässern schon sehr früh Segelfähren zum Einsatz kamen. Der Einsatz von Kraftmaschinen begann mit der Indienststellung größerer und leistungsfähiger Fahrzeuge. Insbesondere Wagen- und Eisenbahnfährschiffe erhielten Dampfmaschinen- und später Dieselmotorantriebe.

Bei Einrichtung eines Fährbetriebes über einen Fluß oder ein anderes schmales Gewässer lag es nahe, beide Landstellen mit einem oder mehreren Seilen oder Ketten zu verbinden, an denen die Fähre geführt wird. Ursprünglich bestanden die Seile aus Naturfasern. Später kamen Ketten und Stahlseile zum Einsatz. Die Anzahl der parallelen Seile konnte 1 bis 3 Querseile betragen. Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen ist die Länge der Querseile und damit die zu überbrückende Entfernung begrenzt. Zudem besteht beim Betrieb von Querseilfähren immer eine latente Gefährdung bzw. Beeinträchtigung des freien Schiffsverkehrs.⁵

Längsseil- oder Gierseilfähren wurden früher häufig als »fliegende Fähren« im Gegensatz zu den »fliegenden Brücken« (Querseilfähren) bezeichnet. Sie stellen eine sowohl technikhistorisch wie auch wirtschaftlich und ökologisch interessante Lösung dar, können jedoch nur auf Flüssen mit einer Fließgeschwindigkeit von über 2 km/h zum Einsatz kommen. Der Vortrieb der Gierseilfähren erfolgt ausschließlich durch die Staudruckwirkung des strömenden Gewässers am Schiffskörper. Hierbei wird die Lateralfäche durch längsseitig an der Bordwand befestigte Schwerter oder Bretter noch vergrößert. Gleichzeitig kann durch Heben oder Absenken dieser Vorrichtungen die Lateralfäche in bestimmten Grenzen verändert werden. An einem etwa 300 bis 500 m langen Seil hängend wird die Fähre durch Schrägstellung gegenüber der Strömungsrichtung von einem Ufer zum anderen getrieben.

Auf den Rügensch Gewässern, dem Peenestrom, dem Achterwasser und dem Stettiner Haff sowie den Zingster und Darßer Boddengewässern verkehrten Ruder- und Segelboote. Die zumeist beträchtlichen Fährstrecken ließen den Einsatz seilgeführter Fähren nicht zu. Außerdem wäre ein Fährbetrieb mit einem solchen technischen Hilfsmittel für die Längsschifffahrt hinderlich gewesen. Eine Ausnahme stellt die Prahmfähre von Stralsund zum Dänholm, einer früheren Insel im Strelasund, dar. Der Fährprahm wurde mittels Muskelkraft an einem Querseil zwischen den Anlegern bewegt.

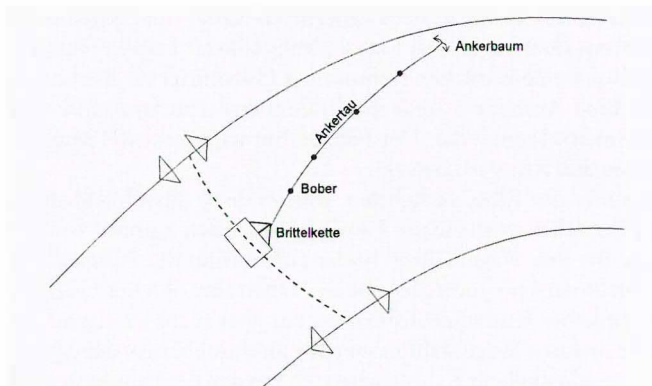
Auf den Binnengewässern, außer der Elbe, verkehrten Wagenfähren ausschließlich als Querseilfähren. An gleichen Fährstellen vorhandene Fährkähne wurden zumeist freifahrend als Ruderboote betrieben. Bei den Wagenfähren findet sich nur an der Fährstelle in Pensin eine Vorrichtung zum Spannen des Querseiles vor der Überfahrt. An der Gützkower Fähre fand sich zwar ein ähnlicher Kurbelmechanismus, der aber nicht zwingend auf ein Querseil schließen läßt. Alle anderen Wagenfähren wurden an durchhängenden Querseilen bewegt. An Stellen mit ausschließlichem Kahnfährbetrieb werden die Fähren sowohl



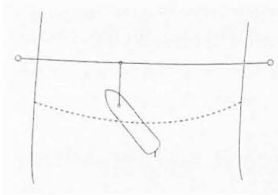
Aufhängung des Schiffskörpers in Abhängigkeit von der Schiffskörperform.

gerudert als auch an Querseilen fortbewegt. Bei Querseilfähren kamen Stahldrähte und Ketten zur Anwendung. So wurde an der Aalbude der Fährprahm über eine Kette bewegt. Querseilfähren konnten auf der Peene, der Warnow, der Elde, der Müritz-Elde-Wasserstraße sowie einigen Binnenseen nachgewiesen werden.

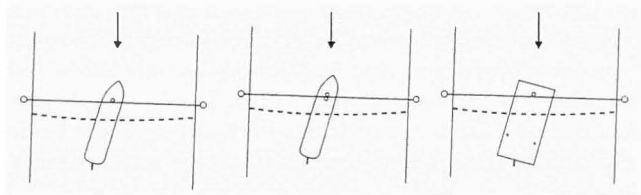
Auf der Elbe bestimmte bei den Wagenfähren bis 1945 infolge der hohen Fließgeschwin-



Prinzip der Gierseilfähre



Aufhängung am Querseil



Querseilfähren mit Fixierung des Seils durch senkrechte Walzen und mit Stangen als zusätzlichem Schutz gegen das Abtreiben

digkeit das Prinzip der Gierseilfähren den Vortrieb, ergänzt durch Ruder- und Segelboote bei den traditionellen Kahnfähren. Diese Kahnfähren wurden betrieben, wenn bei Hochwasser bzw. bei zu geringen Wasserständen die Gierfähren nicht mehr eingesetzt werden konnten. Bei der Wiederaufnahme des Fährverkehrs nach 1989 kamen freifahrende motorgetriebene Wagenfähren zum Einsatz. Eine wie vorher übliche Ergänzung des Verkehrs durch Kahnfähren wird nicht mehr praktiziert.

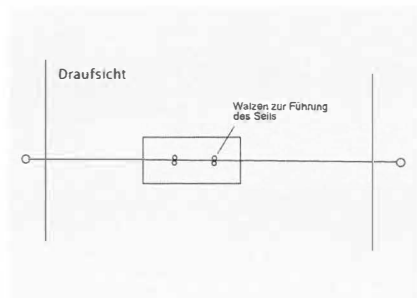
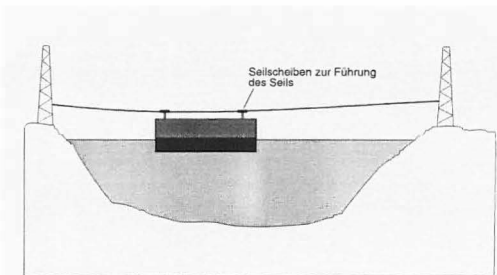
Die wirtschaftliche und verkehrsmäßige Bedeutung der Fähren

Die physische und verkehrsgeografische Gestalt Mecklenburg-Vorpommerns ist bestimmt durch

- eine reich gegliederte Küstenlinie von insgesamt 1470 km und eine Vielzahl mehr oder weniger großer Inseln bzw. Halbinseln, die teilweise in sich ebenfalls noch stark gegliedert sind, wie z.B. Rügen;
- eine Vielzahl von Seen und Flüssen mit einer Wasserfläche von 317,9 km² für die 10 größten Seen sowie einer Länge von 945,9 km bei den wichtigsten Flüssen und Wasserstraßen;
- eine geringe Siedlungsdichte von 79,6 Einwohner/km² bei 23421 km² Gesamtfläche, davon 1285 km² Wasserflächen.

Diese geografischen Gegebenheiten erforderten und forcierten die Entwicklung einer Vielzahl von Fährverbindungen. Durch Fähren wurden die verkehrsmäßigen Anbindungen der Inseln Rügen, Hiddensee und Usedom gewährleistet, die Reisezeit zu den Halbinseln wie Fischland/Darß, Jasmund und Wittow verkürzt und direkt Verkehrsverbindungen im lokalen sowie im überregionalen Bereich hergestellt, wo die jeweiligen technischen Möglichkeiten keine anderen Lösungen zuließen und/oder geringes Verkehrsaufkommen andere Querungsmöglichkeiten von Gewässern unwirtschaftlich erscheinen ließen.

Die Ergebnisse der Untersuchung machen deutlich, daß die Einrichtung und der Betrieb



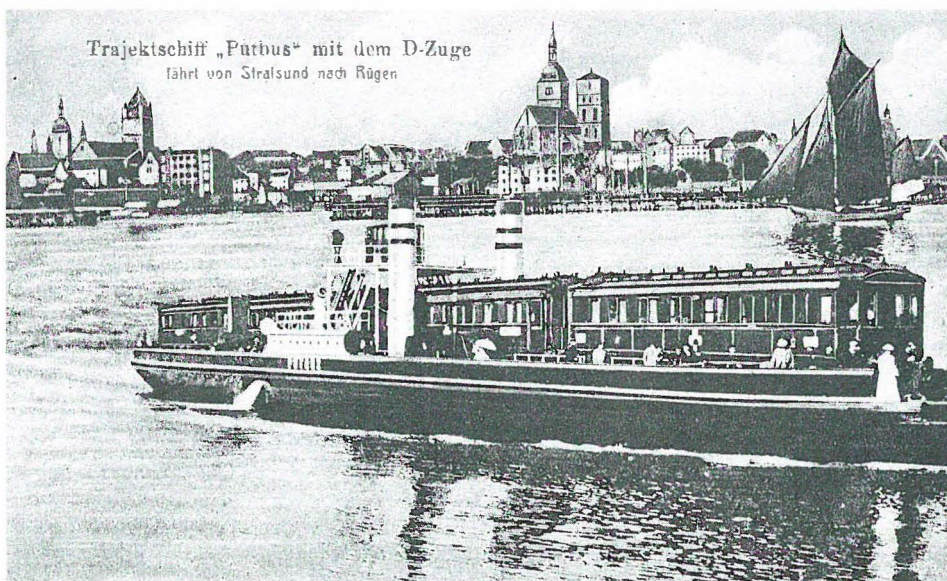
Funktion des Querseils in ruhenden Gewässern

von Fährlinien vielfach erst die Voraussetzung für einen nennenswerten Wirtschafts- und Personenverkehr bildeten und daß durch das Angebot zeitlich und finanziell vorteilhafter Verkehrsverbindungen eine Einbindung von bis dahin verkehrsfernen Regionen in das Wirtschaftsgeschehen gefördert wurde. Damit waren Fähren sowohl Voraussetzung als auch Ergebnis der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region.

Bis zum 18. Jahrhundert wurden nur einige wenige Fährlinien durch Brücken und Dämme ersetzt, da das Verkehrsaufkommen und die wirtschaftliche Entwicklung in den wenigsten Fällen derartige Bauvorhaben möglich machte. Dies änderte sich auch mit der Einführung und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht grundsätzlich. Die mit dem Ausbau des Schienennetzes verbundene Querung von Flüssen und anderen Gewässern führte in den meisten Fällen zur Einstellung der benachbarten traditionellen Fährlinien, da die neuen Verkehrsverbindungen (meist Trajektfähren) auch für die Passage von Personen und Fahrzeugen eingerichtet waren (wie z.B. bei der Jasmunder Fähr und der Meiningenbrücke).

Eine grundlegende Änderung in der Nutzung von Fähren erfolgte erst seit Anfang des 20. Jahrhunderts mit der der Industrialisierung folgenden Motorisierung auch bisher peripherer Regionen. Dieser Entwicklung, die gekennzeichnet war durch wachsendes Verkehrsaufkommen bei Gütern und Personen, durch höheres Gesamtgewicht der Fahrzeuge und durch gestiegene Anforderungen an Zuverlässigkeit und Termintreue der Verkehrsträger, konnten die Fähren nicht oder nur bedingt gerecht werden. Der Bau von Brücken und/oder Dämmen wurde zunehmend unerlässlich (wie z.B. des Rügendamms, der Brücken nach Usedom in Zecherin und Wolgast, der Elbbrücken bei Lauenburg und Dömitz). Die entsprechenden Fährverbindungen wurden abgelöst und eingestellt.

Gleichzeitig wurden auch traditionelle Kahn- und Wagenfähren außer Dienst gestellt, da die mit der Zeit gestiegenen Betriebskosten nicht mehr durch das verringerte Verkehrsaufkommen gedeckt werden konnten. Die größere Mobilität der Bevölkerung und der Bau von Brücken sowie alternativer Verkehrswege setzten einer Anhebung der Fahrtarife enge



Das Eisenbahnfährschiff PUTBUS verkehrte vor dem Bau des Rügendamms zwischen Stralsund und Rügen. Fotomontage auf einer zeitgenössischen Postkarte. (Archiv SMR)

Tarif

wonach das Fährgeld auf der Fährre zu Stahlbrode und Glewitz zu entrichten ist.

	Rthr.	Egr.	Wfg.		Rthr.	Egr.	Wfg.
1. Für das kleine Boot in so fern nicht mehr als drei Personen mit ihren Reisgeoffern übergediegt werden	—	4	6	2. Für das kleine Boot wenn damit nur 1, 2, 3 oder 4 Personen mit ihren Sachen überfahren gehöht werden aber mehrere Personen übergediegt ù Personen	—	8	—
Wenn aber mehrere Personen übergediegt werden ù Personen	—	1	6	Darunter sind 35 erlagen für ein Pferd	—	8	—
Für dasselbe , wenn es ganz mit kleinem Vieh beladen ist sonst aber für einen Karb mit Federtrieb oder dergleichen Sachen, für 8 Waude oder sonstigen Federtrieb	—	8	—	für zwei Pferde	—	10	—
ungleich für ein Ralh, einen Ommel, ein Schwa, ein Schaaf	—	1	—	für drei Pferde	—	10	—
so wie für ein Romm die Hälfte mit	—	1	—	Sind aber mehrere Pferde übergediegt, so wird für jedes tote Pferd oder Stille gehöht	—	4	—
Ferner für das kleine Boot	—	—	6	für einen Wagen ohne Pferde	—	5	6
a. wenn solches ganz mit Holz beladen ist	—	8	—	= einem Wagen mit zwei Pferden	—	12	—
sonst aber für ein Schack ständiger Karren	—	3	—	= einem Wagen mit drei bis	—	14	—
für ein Schack großer Vermluten	—	6	—	= einem Wagen mit vier bis	—	17	—
= ein Schack kleiner bis	—	5	6	= eine Chole ohne Pferde	—	8	—
= ein Zwölfer der größten Vermluten	—	11	—	= eine Chole mit zwei Pferden	—	17	—
= ein Zwölfer der größten Vermluten	—	4	—	= eine Stöße ohne bis	—	14	—
= ein Zwölfer der größten Vermluten	—	4	—	= eine Stöße mit zwei bis	—	22	—
= ein Zwölfer der größten Vermluten	—	3	—	= eine Stöße mit vier bis	—	1	—
b. Wenn es mit Karren ganz beladen ist	—	11	—	= eine Stöße mit sechs bis	—	1	5
sonst aber für einen 6 Schöffelack	—	3	—	= jeden beladenen Wagen mit vier Pferden	—	25	—
für einen 4 Schöffelack	—	2	—	= einem beladenen Wagen mit drei bis	—	20	—
= einem 3 Schöffelack	—	1	—	= einem beladenen Wagen mit zwei bis	—	17	—
= einem Schöffel Getreide	—	6	—	= einem, zwei oder drei Ochsen oder Rälje	—	8	—
c. Wenn das Boot mit sonstigen Sachen beladen wird	—	—	—	wenn aber mehrere Ochsen oder Rälje übergediegt werden ù Stisch	—	2	—
für eine Sahe oder einen Reisgeoffen	—	1	6	für ein mit Schwaen, Schwaen, Wauden, oder dergleichen Vieh, oder mit Karren beladenes Boot	—	25	—
= eine Zaune Bier, Gering, Butter, Karren, Meer	—	1	—	für ein Stum Schiffe	—	6	—
Sohl aus schiffliche Sachen	—	—	—	= zwei Stum Schiffe	—	8	—
= 1/2 Zaune	—	6	—	= ein ganz mit Stroh, Hele oder Holz beladenes Boot	—	22	6
= 1/2 Zaune, 1/2 Zaune oder Haber	—	6	—	= eine Sahe Getreide	—	17	—
= eine leere Zaune	—	6	—	= einen Stach Fleuen	—	4	—
= einen Saak mit Stach oder Federn	—	1	—	= eine Sahe ohne Gefolge	—	17	6
= einen Stein Walle ù 22 Pfund	—	—	9	= eine Sahe mit Gefolge	—	3	—
				= eine volle Marktstätte	—	4	—
				= eine leere Marktstätte	—	3	—
				= drei Rader Gefähr	—	3	—

Greifswald, den 4. August 1832.

Fahrtarif der Fährre zwischen Stahlbrode, Vorpommern, und Glewitz auf Rügen aus dem Jahre 1832. (Vorpommersches Landesarchiv Greifswald)

Grenzen. Schließlich verblieben nur Fahrverbindungen mit einer hohen wirtschaftlichen und/oder touristischen Bedeutung (wie Warnemünde-Hohe Düne, Hiddensee-Rügen, Wittower Fährre und die Teterower Fährre) sowie einige wenige Fährren mit geringen Betriebskosten (wie z.B. in Slate).

Die wirtschaftliche Bedeutung sowie die Möglichkeiten von Fahrverbindungen wurden noch einmal im Zusammenhang mit der Öffnung und dem späteren Wegfall der innerdeutschen Grenze nach 1989 deutlich. Hier kam einer der Vorzüge von Fährlinien, eine verkehrsmäßige Anbindung relativ schnell und mit einem begrenzten Investitionsaufwand realisieren zu können, wirkungsvoll zum Tragen. Die Fährren konnten bedarfsgerecht auf dem Markt gechartert bzw. gekauft werden. Neuinvestitionen waren nur für die landseiti-

gen Anlagen erforderlich. Die Fährfahrzeuge können bei Einstellung des Betriebes umgesetzt und anderweitig genutzt werden. Dies gilt sowohl für die wieder eingerichteten Elbfähren Lütkenwisch-Schnackenburg, bei Lenzen, in Dömitz⁶, Darchau-Neu Darchau, Neu Bleckede-Bleckede wie auch für die 1993 wieder eingerichtete Glewitzer Fährre zwischen Stahlbrode und Glewitz auf Rügen, die zur Entlastung des Rügendamms dient.

Die Fährtarife

Die wirtschaftliche Bedeutung der Fähren wurde schon früh von der Obrigkeit erkannt und entsprechend gefördert. Es gab staatlicherseits vielfältige Maßnahmen, um einerseits dem Betreiber der Fährre einen angemessenen Fährlohn zukommen zu lassen und andererseits die Fährtarife für die Nutzer niedrig zu halten. So wurden dem Betreiber oder Pächter von Fähren vielfältige Privilegien für zusätzliche Einnahmen (z.B. Kruggerechtigkeit, Acker- und Weidrechte) und/oder zur Senkung der Betriebskosten (wie z.B. unentgeltlicher Holzeinschlag für die Fährboote, Hand- und Spanndienste der Anwohner) gewährt und der Pachtzins vertraglich festgelegt. Mit der Verbreitung der Geldwirtschaft wurde diese Art der Subventionierung zunehmend durch direkte geldwerte Leistungen wie z.B. die Reduzierung der Pacht oder Ausgleichszahlungen ersetzt. Bei der Festlegung der Höhe des zu entrichtenden Fährgeldes wurde immer die wirtschaftliche Situation der potentiellen Kunden mit berücksichtigt. Bei der Tarifgestaltung wurde zwischen den sozial schwächeren und bessergestellten Bevölkerungskreisen unterschieden. Dieser Anspruch führte zu einer weitgehenden Differenzierung der Tarife. Neben der sozialen und wirtschaftlichen Stellung der Fährbenutzer berücksichtigten die Tarife auch Ursache und Anlaß der Fährpassage, wie z.B. den Transport von Traglasten zum Eigenbedarf sowie für mitgeführte Handelswaren wie Geflügel, Kleinvieh, Fässer u. a. Die Fährtarife können also unter sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Fragestellungen auch als regionale Quellengattung in Betracht gezogen werden.

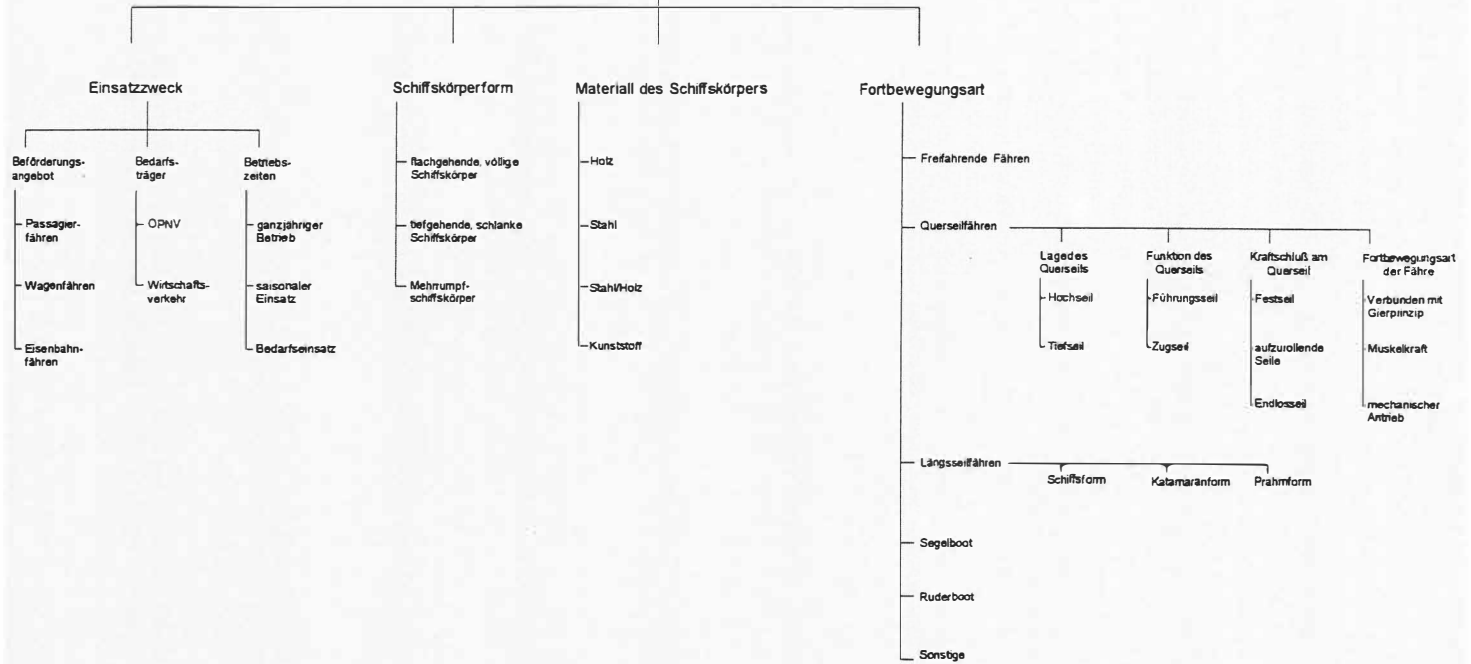
Die Tarifgestaltung sollte die Rentabilität des Fährbetriebes bei angemessenen Beförderungsentgelten sichern. Die Festlegung und Veröffentlichung der Fährentgelte sollte verkehrsfördernd wirken. So entstanden im Fährverkehr schon relativ früh feste Preise für Transportdienstleistungen, während in anderen Wirtschaftsbereichen weiterhin das Aushandeln des Preises bzw. auch der Tauschhandel dominierten. Der erste für das Untersuchungsgebiet nachweisbare Fährtarif datiert aus dem Jahre 1665 und ist in einer Fährrolle für die Glewitzer Fährre auf Rügen enthalten.

Erst mit zunehmender Angleichung der Lebens- und Einkommensverhältnisse im 20. Jahrhundert konnte auf eine derart weitgehende Differenzierung verzichtet werden. Die Tarife wurden wesentlich vereinfacht und umfassen in der Gegenwart nur noch wenige Positionen wie Personen, Kraftfahrzeuge in Abhängigkeit von Länge und/oder Gewicht, Fahrräder sowie einige Sonderpositionen wie zum Beispiel Rabatte für Mehrfachnutzung sowie reduzierte Preise für sozial schwächer gestellte Personengruppen.

Die Fährordnungen

Die mit der Errichtung von Fährlinien verbundene Bündelung von Verkehrsströmen hatte zwangsläufig auch Interessenskonflikte zwischen den Fährnutzern auf der einen Seite sowie den Betreibern und Besitzern der Fähren auf der anderen Seite zur Folge. Daher ist es verständlich, wenn schon frühzeitig durch die Eigentümer der Fähren Regelungen zum Fährbetrieb erlassen wurden.

Typisierung von Fährschiffen



Für die schon erwähnte Fähr Glewitz-Stahlbrode lassen sich derartige Fährordnungen und Fährrollen bereits seit 1622 nachweisen. Es gab aber schon im Mittelalter Regelungen und Absprachen, die die praktische Handhabung des Fährbetriebes regelten. Fährgerechtigkeit, Fährrollen und Fährordnungen regelten sowohl Art und Umfang der anzubietenden Dienstleistungen als auch die Durchführung des Fährbetriebes. Festgeschrieben wurden unter anderem Art und Anzahl der Fährfahrzeuge an der betreffenden Fährstelle (Ruder- und/oder Segelboote), Anzahl der Fährmänner, Tarife, Einschränkungen bei den zu befördernden Gütern (wie z.B. Getreidevers Schiffungen von und nach Rügen) sowie Regelungen zur Beförderungspflicht, der Mithilfe von Passagieren beim Übersetzen und das Fähr-Verbot für Bettler und Landstreicher. Aber auch Verhaltensnormen für die Fährleute wie das Alkoholverbot und Freundlichkeit gegenüber den Nutzern und der Habitus der Fährleute wurden in solchen Vorschriften gefordert. Regelungen und Hinweise zu Bau und Wartung der Fährschiffe sowie Befähigungsnachweise für die Fährleute konnten dagegen nicht nachgewiesen werden. Gleiches gilt für Regelungen zur Vermeidung von Havarien und Fährunglücken.

In diesem Zusammenhang muß darauf verwiesen werden, daß es bis ins 19. Jahrhundert hinein keine oder nur sehr eingeschränkte Einflußnahme übergeordneter Behörden auf den Betrieb von Fähren gab. Die Regelungen zum Fährbetrieb wurden durch den jeweiligen Eigentümer, wie Stadt, Gemeinde oder den Landesherrn, erlassen. Dies änderte sich mit der zunehmenden Bedeutung der Fähren für die Verkehrsentwicklung in der betreffenden Region. Sicherheit und Zuverlässigkeit des Fährbetriebes konnten nun nicht mehr dem Besitzer oder dem Betreiber allein überlassen bleiben. Übergeordnete staatliche Interessen traten in den Vordergrund und führten im Laufe der Zeit in Preußen und anderen deutschen Staaten zu allgemeingültigen Regelungen und Vorschriften für den Fährverkehr.

Erste zentrale staatliche Regelungen lassen sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts nachweisen, wie z.B. in der Preußischen Gewerbeordnung von 1845. Die Regelungen über den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Fähren wurden dabei im Laufe der Zeit immer umfangreicher und detaillierter. So enthält eine Polizeiverordnung von 1936 Regelungen zur Sicherheit des Zugangs zur Fähr, zu Anzahl, Beschaffenheit und Ausrüstung der Fährfahrzeuge, zur Belastungsfähigkeit der Fähren, zur Unterhaltung der Fährfahrzeuge, zum Betrieb der Fähr mit Aussagen zum Fährmeister und zu den Fährleuten, zu den Fährzeiten, der Beförderungsreihenfolge, dem Betreten der Fähranlage und dem Verhalten der Fahrgäste, zur Beaufsichtigung des Fährbetriebes und zu den allgemeinen Vertragsbedingungen für die Verpachtung von Fähren.

Diese allgemeingültigen Regelungen wurden durch eine Vielzahl von lokalen Verordnungen ergänzt und konkretisiert, bis hin zu Arbeitsschutzinstruktionen für einzelne Fähren.

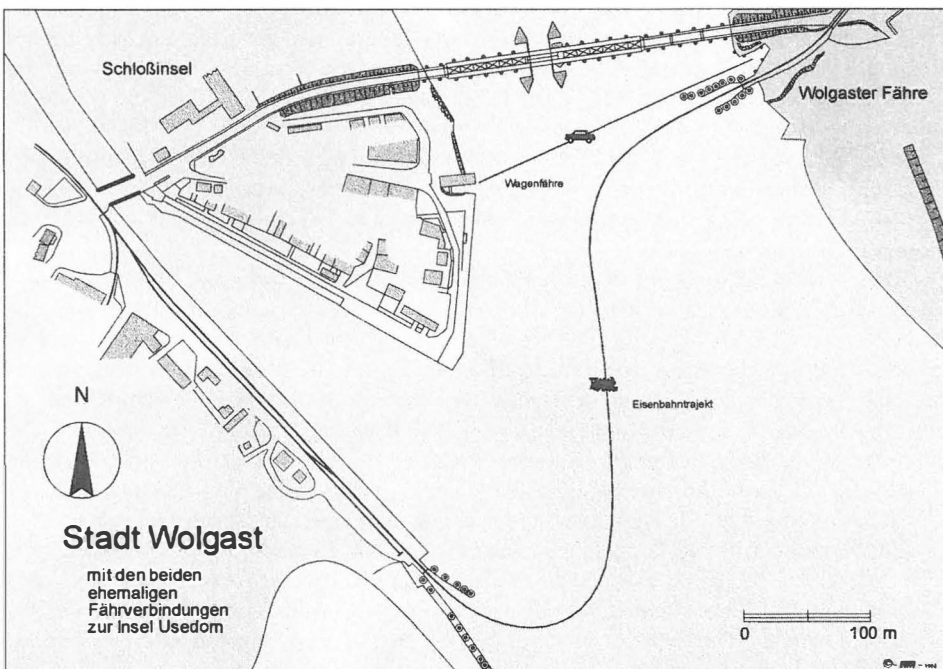
Die Fährstellen

Die konstruktive Ausgestaltung der Fähranlage wird wesentlich bestimmt durch die Wasserstandsschwankungen der Gewässer, den Einsatzzweck der Fähr und durch die Form des Schiffskörpers. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, daß nach den entsprechenden technischen Möglichkeiten der Zeit robuste, wartungsarme und betriebssichere Lösungen bevorzugt wurden. Diese unterschiedlichen Lösungen sind in der Abbildung auf Seite 296 schematisch in ihren Prinzipien dargestellt. Einen Sonderfall der Fähranlagen stellen Eisenbahntrajekte dar. Das Einpassen des Fährschiffes in den Fähranleger muß mit niveaugleichem Übergang zwischen den Gleisstücken erfolgen.

Die Fährstellen Wittow auf Rügen, die Eisenbahnfähre in Wolgast und die Fähren bei Pensin und Aalbude wurden als beispielhaft für die Darstellung und Charakterisierung der Fährschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern ausgewählt.

Die Fährstelle Wittow am Rasser Strom, einem Teil der nördlichen Rügenschens Bodengewässer, repräsentiert eine der ältesten nachweisbaren und heute noch existierenden Fähren in Mecklenburg-Vorpommern. Der erste urkundliche Nachweis datiert aus dem Jahr 1530. Diese Fähre dokumentiert die Entwicklung des Fährwesens wie kaum eine andere. Ursprünglich wohl als Personenfähre betrieben, erfolgte bis ins 19. Jahrhundert ein paralleler Einsatz von Wagen- und Personenfähren, zuletzt als Kettenfähre. Eine grundlegende Umstellung des Fährbetriebes erfolgte 1896. Ab dieser Zeit verkehrten freifahrende dampfgetriebene Fähren zur Trajektierung von Eisenbahnwaggons einer Kleinbahnstrecke, Pferdefuhrwerken und in zunehmendem Maße Kraftfahrzeugen. Nach einer wechselvollen Geschichte wurde 1970 die Trajektierung von Eisenbahnwaggons endgültig eingestellt. Damit bestimmten fortan Straßenfahrzeuge und Personen das Transportaufkommen. Die im Jahre 1894 erbauten Fähranleger, 1926/27 von den Fähranlegern Stralsund-Altfehr nach Wittow umgesetzt, bildeten zusammen mit den Fährschiffen WITTOW und BERGEN ein bemerkenswertes technisches Denkmal. Diese Fähranlage war bis zur Demontage der Portale im Jahre 1991 wohl die letzte funktionsfähige Kleinbahnfähre Mitteleuropas. Sie stellte ein hervorragendes Beispiel für den Entwicklungsstand der Schiffstechnik, des Stahlbaus und der Maschinenteknik zum Ausgang des 19. Jahrhunderts dar. Dies gilt besonders für die in Nietkonstruktion gefertigten Portale mit ihrer außergewöhnlichen Mechanik der Hubeinrichtung. Dem gestiegenen Verkehrsaufkommen folgend, wurden 1994 neue und größere Fährschiffe mit einer Transportkapazität von rund 25 Pkw gegenüber der bisherigen Kapazität von 5 Pkw eingesetzt.

Die Eisenbahntrajektfähre WOLGAST dokumentiert sowohl die technische Entwicklung der Trajektierung von Normalspurwaggons als auch die Verlagerung von Verkehrsströmen



infolge politischer Veränderungen. Die Fährverbindung von der ehemaligen Residenzstadt der pommerschen Herzöge zur Insel Usedom läßt sich seit 1585 nachweisen. Ursprünglich wohl als Personenfähre betrieben, gelangten später Personen- und Wagenfähren zum Einsatz. Ab 1893 verkehrte das Dampffährschiff *BOGISLAV*. Mit dem Bau der Wolgaster Brücke im Jahre 1934 wurde der Fährverkehr eingestellt. Die Eisenbahnanbindung Usedom erfolgte 1894 von Stettin aus über Swinemünde nach Heringsdorf. Bis 1911 wurde diese Verbindung bis zur Wolgaster Fähre erweitert. Zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Bahnverbindungen über Swinemünde und die Karniner Hubbrücke von den deutschen Truppen unterbrochen. Die Straßenbrücken nach Usedom waren ebenfalls zerstört. Bis zum Wiederaufbau der Straßenbrücke im Jahre 1950 in Wolgast übernahm die Dampffähre *BOGISLAV* den Verkehr von und nach Wolgast. Die Trajektierung von Eisenbahnwagons wurde 1949 durch das Fährschiff *STRALSUND*, das von 1945 bis 1949 bei Karnin eingesetzt war, zwischen Wolgast und Usedom aufgenommen. Obwohl erst 1949 fertiggestellt und bis Ende 1990 betrieben, konnten bisher im Gegensatz zur umfangreichen Dokumentation des Fährschiffes *STRALSUND* nur unzureichende zeichnerische Unterlagen über den Fähranleger gefunden werden. Da mit dem geplanten Neubau der Brücke zwischen Wolgast und Usedom ein Abbruch der noch vorhandenen landseitigen Anlagen unmittelbar bevorsteht, sind die im Rahmen dieses Forschungsprojektes vorgenommenen Aufmaße und Zeichnungen die einzige Dokumentation dieses technischen Denkmals.

Die Fährstelle Pensin wurde 1936 im Zuge von Flußregulierungsarbeiten an der Peene eingerichtet. Mit der Begradigung des Flußlaufes wurden landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Gemeinde abgeschnitten und waren für ihre Besitzer nicht mehr zugänglich. Die Einrichtung einer Fährverbindung erwies sich hier als die wirtschaftlichste Lösung. Die Wirtschaftsfähre für den Transport von Vieh, Pferdefuhrwerken und Kraftfahrzeugen wurde als Querseilfähre zuerst manuell und ab 1960 mit Hilfe eines Motors betrieben. Sie dokumentiert eine der letzten noch existierenden Wirtschaftsfähren im Querseilbetrieb. Sie wird heute noch zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen genutzt. Da die Fähre eine Wasserstraße quert, wird sie nach einem speziellen Regulativ betrieben. Um andere Schiffe nicht zu behindern, wird das Querseil bis auf den Grund abgesenkt gehalten. Erst kurz vor Beginn einer Fährfahrt wird über eine Winde das Querseil gespannt. Durch den hiermit wesentlich verringerten Seilweg verkürzt sich die Überfahrtdauer, und ein Vertreiben wird vermieden. Nach der Überfahrt kann an der anderen Uferseite das Querseil bei Bedarf sofort wieder über die dortige Winde abgesenkt werden. Weitere nach diesem Prinzip funktionierende Fähranlagen sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt.

Die Fährstelle Aalbude wurde um 1903 mit einer querseilgetriebenen Prahmfähre über die Peene in Betrieb genommen. Das Übersetzen von Personen durch Fischer erfolgte bei Bedarf. Ursprünglich hauptsächlich zur Versorgung der Demminer Ulanen mit Heu gedacht, erlangte die Fähre zunehmende Bedeutung für den Personen-Ausflugsverkehr und den regionalen Straßenverkehr. Neben der Prahmfähre wurden auch Kahnfähren eingesetzt. Um 1972 wurde die letzte Autofähre, verfallsbedingt, außer Dienst gestellt. Der regelmäßige Fährbetrieb mit der Kahnfähre wurde 1986 eingestellt. Die heute auf dem Grund des Fährbettes liegende Wagenfähre sowie die einen hohen Verfallsgrad aufweisenden Fähranlagen sind von verkehrs- und technikgeschichtlicher Bedeutung, da sie Aufschluß über eine Anfang dieses Jahrhunderts installierte Kettenfähre im Querseilfährebetrieb geben. Da sowohl die Wagenfähre als auch die Landanlagen vom völligen Verfall bedroht sind und bisher keine Unterlagen aufgefunden werden konnten, bilden die 1994 vorgenommenen Aufmaße und Zeichnungen die einzige Dokumentation dieses Fährentyps im Untersuchungsgebiet.

Kleinfährstellen

Neben den in Mecklenburg-Vorpommern noch heute bekannten und in Betrieb befindlichen Fährstellen gab es noch bis in unser Jahrhundert eine Anzahl von Fährstellen, die wegen ihrer besonderen Nutzungsform erwähnt werden sollen. Diese hatten zumeist nur lokale Bedeutung und waren daher überwiegend nur den dort heimischen Bewohnern gut bekannt, verbanden sich mit ihrer Benutzung doch Annehmlichkeiten, die den Ortsfremden unbekannt blieben. Über das Alter dieser Fährstellen und die Dauer ihrer Existenz können selten genauere Angaben gemacht werden. Anhaltspunkte hierüber lassen sich jedoch noch von älteren Anwohnern oder Lokalhistorikern in Erfahrung bringen.

Die Besonderheiten solcher Fährverbindungen lagen in der Art der Nutzung und der Linienführung. Untersucht wurden Fähren, die ausschließlich entsprechend des Beförderungsbedarfs verkehrten oder sogar kostenfrei benutzt werden konnten. Weiterhin fanden sich Hinweise auf Fährstellen, die nur zum Erreichen von landwirtschaftlich genutzten Flächen gebraucht wurden.

Ein anschauliches Bild über den Betrieb solcher Fähren mit nur lokaler Bedeutung gibt die Fähre bei Wietzow. Zwischen Wietzow und Tüchhude trennte die Tollense, ein Nebenfluß der Peene, den an beiden Ufern verlaufenden Weg zwischen beiden Dörfern. Um sich besuchen zu können, hatte man einen Fährkahn mittels einer Kette mit den Ufern fest verbunden. Der Fährkahn lag im schwach fließenden Gewässer an der Kette zur kostenlosen Benutzung für jedermann bereit. Mit der Kette konnte er ans Ufer gezogen werden. Die Fährbenutzer zogen im Kahn an der Kette und erreichten so das gegenüberliegende Ufer. Bei Tanzvergünungen im Nachbardorf wurde von dieser Art des Übersetzens reichlich Gebrauch gemacht. Die jungen Leute sollen dann während der Überfahrt dicht gedrängt im Fährkahn gestanden haben. Einen diensttuenden Fährmann hat es wohl nie gegeben. Auch ist nicht bekannt, ob ein Fischer oder Bauer sich um den Erhalt des Fährkahns und seine Funktion kümmerte. Es ist aber zu vermuten, daß die Gemeinde für den Unterhalt der Fährstelle aufkam.

Etwas flußaufwärts, am Ortsrand von Sanzkow bei Demmin in Vorpommern, finden wir heute eine schmale, mit Fahrzeugen befahrbare Brücke über die Tollense. Auf alten Karten wird für diesen Ort eine Fährstelle ausgewiesen. Noch bis Ende der 40er Jahre soll es hier eine intakte Fährverbindung über die an dieser Stelle etwa 10 m breite Tollense gegeben haben. Unmittelbar am Fluß wohnte ein Fischer, der als Fährmann seinen Dienst anbot. Nach kräftigem Rufen von Hol' över! erschien dieser am Ufer, und gegen Zahlung eines Fährgeldes wurde man übergesetzt. Diese Fähre ist wegen ihrer Lage offenbar stärker als die oben beschriebene genutzt worden, da man nach der Überfahrt die nächste Bahnstation rasch erreichen konnte. So wurden die Fährleute in der Regel auch zu den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge angerufen. Die Notwendigkeit, das gegenüberliegende Ufer zu erreichen, war für die Sanzkower um 1950 Grund genug, eine Holzbrücke zu errichten. Berichtet wird, daß die Dorfbewohner zu diesem Brückenschlag selbst Hand anlegten und so ihre Fährstelle durch eine Brücke ablösten.

Eine vergleichbare Situation zu der Fährstelle in Wietzow-Tüchhude an der Tollense wird aus dem Dorf Volksdorf berichtet. Auch für diesen Ort wird auf der Karte eine Fährverbindung ausgewiesen. Nördlich des Flußlaufes der Trebel, eines Nebenflusses der Peene, gelangte man auf der Straße von Volksdorf in die östlich und westlich gelegenen Kleinstädte Demmin und Tribsees. Zu Vergnügungen an den Wochenenden und Feiertagen zog es die Anwohner allerdings in die südlich der Trebel liegenden Orte. Zum Überqueren des Flusses wurde hier ein Fährkahn benutzt, der gerudert werden mußte. Es soll sich dabei um das Fahrzeug eines ansässigen Fischers gehandelt haben. Wie im einzelnen die Rück-



Fährprahm an der Fährstelle Plau am See. Die Kettenfähre stellte die Verbindung zwischen der Plauer Seite und dem »Seglerheim«, einer beliebten Ausflugsgaststätte dar. Diese Verbindung bestand bis ca. 1965. (Archiv SMR)

fahrt des Kahns erfolgte, ist nicht überliefert. Eine genauere Beschreibung des Fährbetriebes war nicht zu erhalten. Die Fähre muß aber eine günstige Verbindung gewesen sein, da man sie der Straßenverbindung vorzog.

Weitere Fährstellen soll es an der Trebel zwischen Demmin und Tribsees bei den Dörfern Bassendorf, Nehringen, Nossendorf und Wotenick gegeben haben. Diese dienten vornehmlich landwirtschaftlichen Zwecken. So konnten die jenseitigen Grünlandflächen auf direktem Wege erreicht werden. Diese lagen südlich der Trebel, also in Vorpommern. Das Übersetzen erfolgte in Fischerkähnen und etwas breiteren Prahmen.

Auch an der Warnow oberhalb Rostocks gab es noch bis in unsere Zeit Bedarfsfähren. Es wird von Fähren bei Papendorf und Pölchow berichtet, die den Weg zu den entsprechenden Bahnstationen an der Strecke Rostock-Schwaan verkürzten. Beide Anlegestellen sind heute verfallen und nur noch mit Mühe auffindbar. Ihre Existenz kann jedoch noch bis in die 60er Jahre durch Karten und mündliche Berichte nachgewiesen werden.

Das während des Forschungsvorhabens zusammengestellte, sehr umfangreiche Material über die Fährschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern steht im Archiv des Schiffahrtsmuseums für weitergehende Forschungen zur Verfügung.⁷ Es ist geplant, einzelne gut dokumentierte und schiffahrtshistorisch interessante Fährstellen zu bearbeiten und die Ergebnisse dieser Arbeiten auch zu veröffentlichen. Solche weitergehenden Untersuchungen sind sicherlich nicht nur aus schiffahrtshistorischer Perspektive lohnenswert, sondern könnten auch wertvolle Beiträge zur Lokalgeschichte einzelner Orte oder Landschaften darstellen. Vielleicht gibt dieses Rostocker Projekt auch Anregung, ähnliche Forschungen im Bereich der Binnenschiffahrt in anderen Regionen zu initiieren. Auf jeden Fall zeigt diese Untersuchung, daß es möglich ist, in einem Flächenland einen so wichtigen Teil der Binnenschiffahrt, wie ihn die Fährschiffahrt darstellt, umfassend zu dokumentieren.



Fährschiff ALBERT SCHMIDT der Fährverbindung zwischen Rostock-Kabutzenhof und Rostock-Gehlsdorf. (Foto: R. Piechulek, Archiv SMR)

Anmerkungen:

- 1 Diese Darstellung des Forschungsvorhabens und seiner Ergebnisse stützt sich im wesentlichen auf die beiden von Wolfgang Eggebrecht verfaßten Berichte für das Rostocker Schiffahrtsmuseum mit dem Titel »Dokumentation über Fähren in Mecklenburg-Vorpommern«, Rostock 1993 und 1994. Diese wurden für den vorliegenden Artikel von Peter Danker-Carstensen zusammengefaßt und überarbeitet.
- 2 Die Liste der Fährstellen ist im Anhang wiedergegeben.
- 3 Zur Lage der Fährstellen siehe die Liste im Anhang.
- 4 Das Fährschiff STRALSUND ist mit dem Baujahr 1890 das älteste erhaltene Trajektschiff im deutschen Raum. Es konnte bis 1986 unter Dampf seinen Dienst auf der Wolgaster Fährlinie versehen und verkehrte danach weiter bis 1990 unter Schlepperassistenz. Nach der Außerdienststellung wurde das Schiff von der Deutschen Reichsbahn unter anderem dem Rostocker Schiffahrtsmuseum zum Kauf angeboten. Dieses Angebot mußte vom Museum wegen der beginnenden Existenzkrise leider ausgeschrieben werden. Seit 1994 wurde das Schiff in Wolgast mit Mitteln der Bundesanstalt für Arbeit gründlich überholt und erhielt einen Liegeplatz in der Stadt.
- 5 So mußten zum Beispiel aus technischen Gründen die Querseilfähren der Elbe und der Saale für die Phase der Kettenschleppschiffahrt im Längsverkehr durch freifahrende oder Längsseilfähren ersetzt werden.
- 6 Die Elbfähre Dömitz wurde bei Einweihung der neuen Elbbrücke wieder eingestellt.
- 7 Ein Verzeichnis der im Schiffahrtsmuseum Rostock vorhandenen Materialien und der Datenbank-Bestände findet sich im 2. Band der »Dokumentation über Fähren in Mecklenburg-Vorpommern«.

Ferry Transport in Mecklenburg-Vorpommern

Summary

In 1993, with the aid of funds from the German Land of Mecklenburg-Vorpommern, a research project on the documentation of ferry transport in Mecklenburg-Vorpommern was initiated at the Maritime Museum of the Hansa City of Rostock. A private Rostock engineering firm was commissioned to carry out the research and documentation work.

The project was scheduled to be carried out in three one-year phases (1993-1995), each focusing on a different aspect. The investigations were begun with a comprehensive search for all of the ferrying sites in the Land without restriction to any particular historical period. The area examined was originally limited to the former German Democratic Republic districts of Rostock, Schwerin and Neubrandenburg. Where determinable, former ferry sites located on bodies of water bordering the above-named area (for example the Elbe) were also documented.

In addition to the some fifteen sites known, it was speculated that approximately the same number of sites would be rediscovered, a considerable underestimation as it turned out. The first list of sites registered over 160 proven ferry locations. Data banks capable of handling the wide range of information and the large number of documents had to be set up. Furthermore, to the extent that they still existed, the sites had to be investigated on location and correspondingly documented by means of notes, photographs and interviews. Archaeological investigations for the purpose of finding suspected sites could not be carried out due to limitations of time and personnel.

A distinction is made world-wide between inland and seagoing ferries. While the latter have been in use only since the 19th century, small ferries were crossing rivers and lakes at a much earlier date. There is evidence of the existence of ferry sites in Mecklenburg-Vorpommern as early as the 12th century. Primarily rowboats, sailboats, Kähne (a Middle German boat type) and prams fulfilled this function, boat types suitable for short distances. Deep-sea ferry routes were established all over the world in the course of the 19th century, usually in connection with the expansion of railway networks. Seagoing ferry transport was not a subject of the investigation under review here.

The first documentary sources concerning ferries in the region in question date from the 12th and 13th centuries; already in the 14th century a much larger number of ferries are mentioned. It can be assumed, however, that ferries were already in use even before this period. In only a few cases is there conclusive evidence of the exact dates the ferries were put into and taken out of commission. The same applies to those ferries which, according to the sources, did not exist before the 19th century. The dating of ferry sites is based primarily on the analysis of archive material, printed sources and literature as well as personal interviews. The employment of cartographic material for the purpose of dating ferries has often proven unreliable, since maps frequently contain ferry-site indications which continued to exist as purely geographic designations long after the respective ferry was no longer in service.

As early as the Middle Ages, provisions and agreements addressing legitimacy and organisation regulated the type and range of services offered as well as the practical handling of ferry operations. For example, the type and number of ferry vessels at a particular site was predetermined (rowboats and/or sailboats), as were the number

of ferrymen and the fares. There were also restrictions on the goods transported (e.g. on grain transports to and from the island of Rügen). Furthermore regulations were in effect concerning transportation obligations and the assistance to be provided by passengers during crossing, and outlawing the use of ferries by beggars and vagrants. Even behavioural norms for the ferrymen – regarding abstinence from alcohol, attire and friendliness towards the passengers – were included in the provisions. On the other hand, there is no evidence of regulations or other information on the construction and upkeep of the ferryboats, nor of certificates of qualification for the ferrymen. The same holds true for ordinances on the avoidance of damage by sea or accidents.

In this context it should be mentioned that until the 19th century the influence of superordinate authorities on ferry operations was extremely limited or non-existent. The regulations were issued by the owners – towns, rural communes or sovereigns. This circumstance changed with the increasing significance of ferries for the development of regional transport systems. From a certain point on, the safety and reliability of a ferry operation could no longer be left to its respective owner or operator. Superior public interests came to the fore, eventually leading to generally applicable regulations and stipulations for ferry transport in Prussia and other Lands.

The majority of the ferries entering service in the 18th, 19th and early 20th centuries exhibit a more or less narrowly restricted regional character. Most of them were employed for the development and use of land for agriculture, the shortening of journeys to and from places of employment, the development of recreation areas in or near towns, the establishment of traffic connections to new town districts and in general the shortening of access routes to the cities of Rostock and Schwerin, as well as for special transport needs (e.g. church attendance). At the same time there were and are a large number of supraregionally significant ferry sites in Mecklenburg-Vorpommern, for example the routes to Rügen or across the Elbe, of which there is very early documentary evidence. Being an integral part of the commercial traffic system of the Middle Ages, these ferries were replaced at an early date by bridges, at least to the extent that new traffic routes were not adopted. Several documents report the replacement of ferries by bridges in the 19th century, once the limits of ferry capacity had been reached by growing transport demands. This development continued on a massive scale in the 20th century, leading to a strong reduction of the number of ferry operations for wagon transport.

The volume of information and the number of documents found soon necessitated the installation of suitable data banks. This greatly facilitated the handling, classification and safe use of original documents. All documents and copies thereof were filed in one data bank with indications of the respective ferries. The same procedure was used for various other kinds of evidence. Parallel to the investigation and the gathering of material, the museum prepared an exhibition on ferry transport in Mecklenburg-Vorpommern. It was conceived of from the outset as an attractive new component of the permanent exhibition and opened in February, 1996.

In the course of the investigation, the firm commissioned with the research maintained a steady exchange of information with the maritime museum, and regularly provided the museum with material based on its research activities. At the conclusion of the project the museum received all remaining materials as documentation for further use. The comprehensive pictorial and archival material, accessible to historians both in and outside the museum, provides a basis for further research on selected topics of ferry transport.

In Mecklenburg-Vorpommern nachgewiesene Fährstellen

Name	Gewässer	Anleger 1	Kreis 1	Anleger 2	Kreis 2
Altefähr	Strelasund	Altefähr	Rügen	Hafen Stralsund	Stadt Stralsund
Altefähr (Trajekt)	Strelasund	Altefähr	Rügen	Hafen Stralsund	Stadt Stralsund
Dänholm	Ziegelgraben	Dänholm	Stadt Stralsund	Hafen Stralsund	Stadt Stralsund
Grahler Fähr	Strelasund	Grahler Hof	Rügen	Hafen Stralsund	Stadt Stralsund
Wamper Fähr	Strelasund	Wampen/Drigge	Rügen	Stralsund	Stadt Stralsund
Neufähr	Strelasund	Neufähr	Rügen	Neuhof	Nordvorpommern
Goldberger Fähr	Strelasund	Goldberg	Rügen	Niederhof/Neuhof	Nordvorpommern
Glewitzer Fähr	Der Bodden	Glewitz	Rügen	Stahlbrode	Nordvorpommern
Priebowsche Wedde	Priebowsche Wedde	Neuendorf	Rügen	Rugenhof	Rügen
Ummanzer Fähr		Waase	Rügen	Mursewiek	Rügen
Kubitzer Fähr	Kubitzer Bodden	Kubitz	Rügen	Stralsund	Stadt Stralsund
Schaprode	Schaproder Strom	Schaprode	Rügen	Insel Öhe	Rügen
Schaprode	Schaproder Bodden	Schaprode	Rügen	Kloster/Vitte/Neuendorf	Rügen
Fährinsel		Fährinsel	Rügen	Hiddensee	Rügen
Seehof	Trog	Seehof	Rügen	Fährinsel	Rügen
Kammin	Breetzer Bodden	Kammin	Rügen	Viergge	Rügen
Lietzow	Großer Jasmunder Bodden	Lietzow	Rügen	Jasmunder Boddenufer	Rügen
Brahm	Kleiner Jasmunder Bodden	Brahm	Rügen	Insel Pulitz	Rügen
Laase	Liddow Strom	Laase	Rügen	Liddow	Rügen
Liddow	Liddow Strom	Liddow	Rügen	Laase	Rügen
Wittower Fähr	Rassower Strom	Fährort	Rügen	Vaschvitz	Rügen
Vilm	Rügscher Bodden	Lauterbach	Rügen	Insel Vilm	Rügen
Seedorf	Lankener Bek	Seedorf	Rügen	Preetz	Rügen
Moritzdorf	Baaber Bek	Moritzdorf	Rügen	Baabe	Rügen
Gristow	Der Bodden	Zudar	Rügen	Gristow	Grimmen
Insel Riems	Gristower Wiek	Riemser Ort	Stadt Greifswald	Insel Riems	Stadt Greifswald
Wieck	Ryck	Wieck	Stadt Greifswald	Eldena	Stadt Greifswald
Pramort	Die Au	Pramort	Nordvorpommern	Kinnbackenhagen	Nordvorpommern
Müggenburg	Zingster Strom	Müggenburg	Nordvorpommern	Großer Kirr	Nordvorpommern
Müggenburg	Zingster Strom	Müggenburg	Nordvorpommern	Großer Kirr	Nordvorpommern
Müggenburg	Barther Bodden	Müggenburg- Ablage Fährhaus	Nordvorpommern	Barther Festlandufer	Nordvorpommern
Bresewitz	Meiningenstrom	Bresewitz	Nordvorpommern	Zingst/Timmort	Nordvorpommern
Bresewitz	Der Trog	Bresewitz	Nordvorpommern	Oie	Nordvorpommern

Prerow	Prerowstrom	Prerow	Nordvorpommern	Zingst	Nordvorpommern
Wieck	Bodstedter Bodden	Wieck	Nordvorpommern	Bodstedter Festlandufer	Nordvorpommern
Bliesenrade	Bodstedter Bodden	Bliesenrade	Nordvorpommern	Bodstedt	Nordvorpommern
Bliesenrade	Bodstedter Bodden	Bliesenrade	Nordvorpommern	Bodstedt/Fuhlendorf	Nordvorpommern
Michaelsdorf	Koppelstrom	Michaelsdorf	Nordvorpommern	Born	Nordvorpommern
Ahrenshoop	Loop (Darfler Kanal)	Ahrenshoop	Nordvorpommern	Ahrenshoop	Nordvorpommern
Wustrow	Saaler Bodden	Wustrow	Nordvorpommern	OT Ribnitz	Nordvorpommern
Dändorf	Ribnitzer See	OT Ribnitz	Nordvorpommern	Dändorf	Nordvorpommern
Damgarten	Recknitz	Recknitzufer	Nordvorpommern	Recknitzufer	Nordvorpommern
		OT Damgarten		OT Ribnitz	
Warnemünde	Neuer Strom	Warnemünde	Stadt Rostock	Hohe Düne	Stadt Rostock
Warnemünde	Alter Strom	Warnemünde	Stadt Rostock	Warnemünde	Stadt Rostock
Rostock	Unterwarnow	Schmarl	Stadt Rostock	Oldendorf	Stadt Rostock
Rostock	Unterwarnow	Gehlsdorf/Fährberg	Stadt Rostock	Rostock/ Schnickmannbrücke	Stadt Rostock
				Rostock/Kabutzenhof	
Rostock	Unterwarnow	Gehlsdorf/ Landreiterstraße	Stadt Rostock		Stadt Rostock
Rostock	Unterwarnow	Rostock/?	Stadt Rostock	Rostock/Marienehe	Stadt Rostock
Rostock	Unterwarnow	Gehlsdorf/ Neptunwerft	Stadt Rostock	Rostock/Neptunwerft	Stadt Rostock
Papendorf	Warnow	Papendorf	Bad Doberan	Niex	Bad Doberan
Pölchow	Warnow	Pölchow	Bad Doberan	Reez	Bad Doberan
Hof Werle	Warnow	Warnowufer	Güstrow	Warnowufer Vorbeck	Güstrow
		Hof Werle			
Kambs	Warnow	Warnowufer	Güstrow	Warnowufer Kassow	Güstrow
		Polder Kambs			
Zepelin	Bützow-Güstrow-Kanal	Kanalufer Zepelin	Güstrow	Kanalufer Nebelniederung	Güstrow
Peenemünde	Peenestrom	Peenemünde	Ostvorpommern	Kröslin	Ostvorpommern
Wolgast	Peenestrom	Wolgast	Ostvorpommern	Wolgaster Fähre	Ostvorpommern
Wolgast (Trajekt)	Peenestrom	Wolgast	Ostvorpommern	Wolgaster Fähre	Ostvorpommern
Klotzower Fähre	Peenestrom	Klotzower Fähre	Ostvorpommern	Zecheriner Feldmark	Ostvorpommern
Pinnower Fähre	Peenestrom	Fährhof	Ostvorpommern	Zecheriner Feldmark	Ostvorpommern
		(Alte Pinnowfähre)			
Zecheriner Fähre	Peenestrom	Schwemmort	Ostvorpommern	Zecherin Fährhaus	Ostvorpommern
Anklamer Fähre	Peene	Insel „Olde Vir“	Ostvorpommern	Festland	Ostvorpommern
Kamper Fähre	Der Strom	Kamp	Ostvorpommern	Karnin	Ostvorpommern
Görmitz	Die Twelen	Netzlkow	Ostvorpommern	Görmitz	Ostvorpommern
Grüssow	Achterwasser	Grüssow	Ostvorpommern	Koserow	Ostvorpommern

Name	Gewässer	Anleger 1	Kreis 1	Anleger 2	Kreis 2
Rieth	Neuwarper See	Rieth	Uecker Randow	Riether Werder	Uecker Randow
Altwarp	Neuwarper See	Altwarp	Uecker Randow	Neuwarp	Polen
Klüne Fähre	Kehle	Willemshof	Ostvorpommern	Ostklüne	Ostvorpommern
Liepe Ost	Uecker	Liepe Ost	Uecker Randow	Mittelbruch	Uecker Randow
Liepe Süd	Uecker	Liepe Süd	Uecker Randow	Bauernort	Uecker Randow
Schloßberg	Uecker	Alt-Torgelow	Uecker Randow	Schloßberg	Uecker Randow
Klein Gumnitz	Uecker	Pfenningshorst	Uecker Randow	Binning	Uecker Randow
Stolpe	Peene	Stolpe	Ostvorpommern	Stolpmühl	Ostvorpommern
Gützkower Fähre	Peene	Peeneufer Zollhaus	Ostvorpommern	Peeneufer Kagenow	Ostvorpommern
Jarmen	Peene	Jarmen	Demmin	Jarmen	Demmin
Loitz	Peene	Loitz	Demmin	Peeneufer Zeitlower Berg	Demmin
Pensin	Peene	Pensin	Demmin	Polder	Demmin
Aalbude	Peene	Aalbude	Demmin	Verchen	Demmin
Moorbauer	Peene	Gasthof Moorbauer	Demmin	Peeneufer Malchiner Berge	Demmin
Sanzkow	Tollense	Sanzkow	Demmin	Eugenienberger Tollenseufer	Demmin
Wietzow	Tollense	Wietzow	Demmin	Tückhude	Demmin
Dargun	Klostersee	Dargun	Demmin	Darguner Schützenplatz	Demmin
Wotenick	Trebel	Wotenick	Demmin	Trebelufer Wende-Wiesen	Demmin
Volksdorf	Trebel	Volksdorf	Demmin	Trebelufer Barliner Wiesen	Demmin
Nehringen	Trebel	Nehringen	Nordvorpommern	Trebelufer Der Holm	Demmin
Bassendorf	Trebel	Bassendorf	Nordvorpommern	Quitzenower Trebelufer	Güstrow
Tribsees	Trebel	Tribseer Trebelufer	Nordvorpommern	Langsdorfer Trebelufer	Nordvorpommern
Teterow	Teterower See	Teterower Seeufer	Güstrow	Burgwallinsel	Güstrow
Bauhof	Inselsee	Bauhof	Güstrow	Schöninsel	Güstrow
Weinberg	Inselsee	Weinberg	Güstrow	Schöninsel	Güstrow
Niendorf	Niendorfer Binnensee	Bernstorffer Seeufer	Ludwigslust	Niendorfer Fährkate	Hzgt. Lauenburg
Bresahn	Niendorfer Binnensee	Hakendorfer Seeufer	Ludwigslust	Bresahner Fährkate	Hzgt. Lauenburg
Groß Zecher	Schaalsee	Insel Kamper Werder	Ludwigslust	Groß Zecher Dorf	Hzgt. Lauenburg
Rätzeburg	Rätzeburger See	Domhof	Hzgt. Lauenburg	Pfaffen-Mühle	Hzgt. Lauenburg
Stoffershorst	Wakenitz	Stoffershorst	Nordwest- mecklenburg	Absalonshorst	Hzgt. Lauenburg
Nädlershorst	Wakenitz	Wakenitzufer Nädlershorst	Nordwest- mecklenburg	Vorwerk Lenschow	Hzgt. Lauenburg
Rothenhusen	Wakenitz	Wakenitzufer Rothenhusen	Nordwest- mecklenburg	Wakenitzufer	Hzgt. Lauenburg

Malzow	Maurine	Malzow	Nordwestmecklenburg	Maurineufer	Nordwestmecklenburg
Groß Bünsdorf	Maurine	Groß Bünsdorf	Nordwestmecklenburg	Maurineufer	Nordwestmecklenburg
Schwerin	Pfaffenteich	3 Uferhaltestellen	Stadt Schwerin	3 Uferhaltestellen	Stadt Schwerin
Muess	Storkanal	Muess	Stadt Schwerin	Raben Steinfeld	Parchim
Matzlow	Elde	Matzlow	Parchim	Garwitz	Parchim
Damm	Elde	Damm	Parchim	Malchow	Parchim
Eldena	Elde	Eldena	Ludwigslust	Eldeniederung	Ludwigslust
Stuck	Müritz-Elde-Wasserstraße	Stuck	Ludwigslust	Boek	Ludwigslust
Krohn	Müritz-Elde-Wasserstraße	Fährhaus	Ludwigslust	Eulenkruge	Ludwigslust
Slate	Müritz-Elde-Wasserstraße	Slate	Parchim	Parchim	Parchim
Burow	Müritz-Elde-Wasserstraße		Parchim		Parchim
Vietzen	Müritz-Havel-Wasserstraße	Vietzen	Mecklenburg-Strelitz		Mecklenburg-Strelitz
Feldberg	Schmaler Luzin	Seerosenkanal	Mecklenburg-Strelitz	Wittenhagener Ufer	Mecklenburg-Strelitz
Feldberg	Schmaler Luzin	Feldberger Ufer	Mecklenburg-Strelitz	Hullerbusch	Mecklenburg-Strelitz
Wanzka	Wanzkaer See	Wanzka	Mecklenburg-Strelitz	Rödlin	Mecklenburg-Strelitz
Priepert	Großer Priepert-/Ellbogensee	Priepert	Mecklenburg-Strelitz	Priepert	Mecklenburg-Strelitz
Neu Canow	Gobenowsee	Neu Canow	Mecklenburg-Strelitz	Seewalde	Mecklenburg-Strelitz
Drosedow	Drosedower Bek	Drosedow	Mecklenburg-Strelitz	Bekufer	Mecklenburg-Strelitz
Vipperow	Müritzarm/Kleine Müritz	Vipperow	Müritz		Müritz
Eldenburg	Eldenburger Reckkanal	Kanalufer	Müritz	Kanalufer	Müritz
Malchow	Malchower See	Malchow	Müritz	Kloster Malchow	Müritz
Plau	Plauer See	Plau/Stadtweide	Parchim	Seglerheim	Parchim
Boizenburg	Elbe	Vier	Ludwigslust	Elbufer	Lüneburg
Boizenburg	Elbe	Boizenburger Fähre	Ludwigslust	Elbufer	Lüneburg
Boizenburg	Elbe	Badestelle	Ludwigslust	Fährhaus Brackede	Lüneburg
Neu Wendisch Bleckede	Elbe	Neu Wendisch Bleckede	Lüchow-Dannenberg	Fährhaus Bleckede	Lüchow-Dannenberg
Neu Wendischthun	Elbe	Neu Wendischthun	Lüchow-Dannenberg	Alt Wendischthuner Elbufer	Lüchow-Dannenberg

Name	Gewässer	Anleger 1	Kreis 1	Anleger 2	Kreis 2
Stiepelse	Elbe	Stiepelse	Lüchow-Dannenberg	Elbufer	Lüchow-Dannenberg
Neu Garge	Elbe	Neu Garge	Lüchow-Dannenberg	Altgarge	Lüchow-Dannenberg
Viehle	Elbe	Viehle	Lüchow-Dannenberg	Walmsburger Elbufer	Lüchow-Dannenberg
Darchau	Elbe	Darchau	Lüchow-Dannenberg	Neu Darchau	Lüchow-Dannenberg
Pommau	Elbe	Pommauer Elbufer	Lüchow-Dannenberg	Drethem	Lüchow-Dannenberg
Privelack	Elbe	Privelack	Lüchow-Dannenberg	Tiesmesland	Lüchow-Dannenberg
Bitter	Elbe	Herrenhof (Bitter)	Lüchow-Dannenberg	Hitzacker	Lüchow-Dannenberg
Wussegel	Elbe	Elbufer	Lüchow-Dannenberg	Wussegel	Lüchow-Dannenberg
Junker Wehningen	Elbe	Junker Wehningen	Lüchow-Dannenberg	Elbufer	Lüchow-Dannenberg
Dömitz	Elbe	Dömitz Fährhaus	Ludwigslust	Fährhaus Elbufer	Lüchow-Dannenberg
Dömitz	Elbe	Dömitz ehemaliges Fährhaus	Ludwigslust	Elbufer	Lüchow-Dannenberg
Wootz	Elbe	Wootz	Perleberg	Gorleben	Lüchow-Dannenberg
Mödlich	Elbe	Mödlich	Perleberg	Vietze	Lüchow-Dannenberg
Lenzen	Elbe	Kaffeehaus	Perleberg	Fährhaus	Lüchow-Dannenberg
Lenzer Fähre	Elbe	Zollhaus Lenzer Fähre	Perleberg	Holtorfer Elbufer	Lüchow-Dannenberg
Lütkenwisch	Elbe	Lütkenwischer Elbufer	Perleberg	Schnackenburg	Lüchow-Dannenberg
Viez	Sude	Viez	Ludwigslust	Sudeufer	Ludwigslust
Quassel	Sude	Quassel	Ludwigslust	Sudeufer	Ludwigslust
Timkenberg	Sude	Besitz	Ludwigslust	Timkenberg	Ludwigslust
Mahnkenwerder	Sude	Elbwiesen	Ludwigslust	Elbwiesen	Ludwigslust
Gothmann	Sude	Gothmann	Ludwigslust	Elbniederung	Ludwigslust
Gaarz	Löcknitz	Fährhaus	Ludwigslust	Lange Wiesen	Perleberg
Gudow	Rögnitz	Gudow	Ludwigslust	Abbau Rosien	Lüchow-Dannenberg
Pretener Fähre	Rögnitz	Rögnitzufer	Ludwigslust	Rögnitzufer	Lüchow-Dannenberg