

# Verein Heimat und Kultur Gieselwerder e.V.

## Zu Furten und Fähren an der oberen Weser

### Furten

Von alters her waren am Fluss liegende Dörfer auf Furten angewiesen, um das andere Ufer zu erreichen. Solche seichten Stellen im Strom gab es oft ortsnah, meist bei Einmündung von Bächen auf dem Geschiebe. Noch heute erinnern Bezeichnungen wie „Bramföhr“ (nahe der Bramburg), „Reierföhr“ (bei Grillplatz Gottstreu) und „Werderföhr“ (bei Spitzenburg Gieselwerder) an solche Übergänge.

### Fähren

An den Flachstellen der Furten konnten keine Fähren eingesetzt werden. Bei höherem Wasserstand waren Fähren unerlässlich, zunächst in primitiver Bauweise (Modell im Museum Hameln). Fährüberfahrten wurden meist oberhalb einmündender Bäche in „Pfuhlen“ (tieferes Wasser) angelegt. Die heutigen Fährstellen in Oedelsheim, Lippoldsberg und Wahmbeck sind erst nach Ausbauarbeiten am Fluss in den Jahrzehnten um 1900 neu hergestellt worden.

Überliefert sind aus älterer Zeit die Bezeichnungen „Fährschiff“ (Boot für Fußgänger, eine Art Lattenschiff) und „Fährflöße“ (Wagenfähre für Fuhrwerke etc.). Zunächst waren dies floßähnliche Konstrukte. Später folgten flache Schiffe in Holzbauweise, dann ab etwa 1900 eiserne Prahmfähren mit beweglichen Landeklappen (Bollbrücken).

Zunächst wurden die Fähren gestakt. Dann kamen Längsseile (Pendelfähren) zum Einsatz, danach quer über den Fluss gespannte Niedrigseile und im 20. Jahrhundert schließlich Hochseile (Gierseilfähren).

### Ältere urkundliche Nachrichten

- Um 1120, Fähre Bodenfelde im Besitz des Klosters Helmarshausen. In 16. Jahrhundert Baumschiff.
- 1409 sind die Fähren Lippoldsberg und Oedelsheim im Besitz der Burg Gieselwerder.  
Zur Wallfahrt Gottsbüren berichtet 1336 JUSTI (4/1,405) zu 1336, dass Ritter Arnold von Portenhagen, Amtmann ab 1333 zu Gieselwerder „den Zoll und das Fahr zu Godesborn“ auf drei Jahre für jährlich 40 Marl Silber (960 Gulden) gepachtet habe. Das wird so interpretiert, dass unter „Fahr“ die Fähren in Lippoldsberg und Oedelsheim zu verstehen sind, auf denen auch Zoll erhoben wurde. Ein Hinweis auf den Betrieb der Fähren 1333/1334! Die ungewöhnlich hohe Pachtsumme ist nur mit dem Pilgerstrom nach Gottsbüren und retour zu erklären.
- 1342, Fähre Veckerhagen. Das Dorf kam 1337 zur Hälfte an Hessen.
- 1417, Herstelle. Die Fähre dort dürfte eine der ältesten an der Oberweser sein.
- 1460, Bursfelde. Sie wurde vom Kloster betrieben, um das Vorwerksgut „Ochsenhof“ links der Weser zu erreichen.
- 1531, Gieselwerder. Eine Floßfähre (Lastenfähre) wurde neu eingerichtet. Vergebliche Intervention durch Braunschweig. Personenfähre bestand zuvor schon. Fährbetrieb endete im Jahr 1900 nach Bau der Weserbrücke.
- 17. Jh. Wahmbeck. Zunächst „Bullen“ für Personen und Tiere. Ab 1905 Wagenfähre am Niedrigseil.
- 1700, Karlshafen. Fähre bestand bis zum Bau der Brücke im Jahr 1894.
- Auch Vaake besaß eine Fähre, die bis zum Bau der R (B) 80 im Jahr 1883 nach Hann. Münden in Betrieb war.
- In Weißhütte bestand im 16. Jh. eine Fähre der Gläser.

### Zur Fähre Oedelsheim

Fähre im Gemeindebesitz. Bei technischer Prüfung 1996 wurde Reparaturbedarf von 200.000 DM festgestellt – nicht finanzierbar. Oedelsheimer Bürger bemühten sich um die Neuanschaffung einer etwas kleineren Fähre für 120.000 DM. Dorfbewohner spendeten 40.000 DM für das Projekt. Einweihung 1997 hatte Volksfestcharakter. Betrieb ehrenamtlich organisiert, zur Zeit Frühjahr bis Herbst an drei Tagen der Wochenenden.

### Zur Fähre Lippoldsberg

Fähre im Zuge der Kreisstraße 79, Betreiber Gemeinde. Neuanschaffung obliegt Land Hessen, Betrieb und Unterhaltung der Gemeinde. Zur Zeit kein Fährmann. Technische Prüfung steht an. Falls kein Fährmann gefunden wird, ist ehrenamtliches Engagement gefordert (analog Oedelsheim?).

Wegfall der sehr alten Fähre wäre ein großer Verlust, dürfte auch die Herabstufung der K 79 zur Folge haben. Gemeinde und Ortsteil sind gefordert.

### Bedeutung der Fähren aktuell

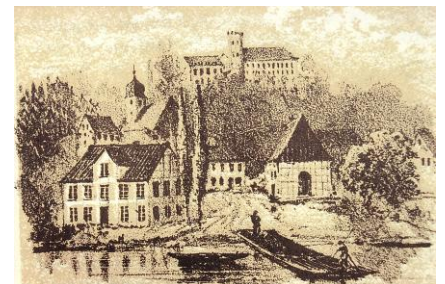
Nach Bau der Weserbrücke Gieselwerder im Jahr 1900 verloren die Fähren an Bedeutung. Der motorisierte Verkehr verlagerte sich. Zunächst blieb die Landwirtschaft. Für die jetzigen Großbetriebe mit schweren Maschinen sind die Fähren nicht mehr geeignet. Schwerpunkt heute: Tourismus (Fußgänger, Wanderer, Radler).

Eine Anerkennung als nationales Kulturerbe ist trotz Bemühungen aus Bayern (Mainfähren) und Niedersachsen bisher nicht gelungen. Die kulturhistorisch bedeutenden Fähren hätten eine solche Würdigung verdient.

Text und Grafiken Roland Henne, August 2026

### Wagenfähre

Herstelle, frühes 19. Jahrhundert. Flacher Schiffskörper in Holzbauweise ohne bewegliche Landeklappen (Geissler 1863).



Karte des Kurfürstentums Hessen von 1857, Ausschnitt **Fähre Lippoldsberg**. Eingezeichnet sind die beiden Fährschiffe (Personenfähre und Flöße). Unter „Fuhr“ ist wohl die Fährüberfahrt zu verstehen, kaum die Stelle der alten Weserfurt.

