Die Leine-Fähre bei Helstorf

Von Stefan Weigang (© 2025)

Die Leine bei Helstorf im Jahr 2019 (Foto: Weigang)

Bevor die Brücken über die Leine gebaut wurden, überquerten die Menschen mit Fähren den Fluss. Die bis heute überlieferten Quellen[1] lassen keine dichtere Darstellung zu.

Die früheste Erwähnung der vectura, einer Fähre zwischen Helstorf und Mandelsloh, lässt sich auf "vor 1310" datieren. Lippold Dives war vom Mindener Bischof mit 2 Katen, Häusern und der Fähre belehnt worden.

[1] Siehe Quellennachweis am Ende des Textes

Um das Jahr 1320 war Jordan von Mandelsloh mit der Fähre (und anderen Gerechtigkeiten) belehnt, um ca. 1368 war es Herrmann von Mandelsloh.

Wem gehören Fluss und Fähre?

Die Fähre wurde bis zu ihrer Abschaffung gegen Ende des 19. Jahrhunderts in Erbenzins vergeben, da fließende Gewässer dem Landesherrn gehörten. "*Sie* [die Markgenossenschaft] *erkennen M.G.F.* [Meinen Gnädigen Fürsten] *und Herrn* [auf dem Landgericht auf dem Lutterdamm am 26. Juni 1581] *alle freye Strome zu, alle gemeine Flüße, alle freye landtwehr, alle freye brücke all frey bewassen landt, das 2 Hunde mit der koppeln kunnen anhenglich pleiben, alle Zuworffe In freien Flüßen, In landt das mit Bulten bewassen, dan ein Hase kein hun essen kann.*" Das heißt, dem Landesherrn gehören fließende Gewässer, Grenzbereiche (Landwehren), Gewässer an an nichtbeackertem Land, angeschwemmte Inseln in der Leine, verlandete Moore und Teiche.

Zu den verlandeten Gewässern gehörte auch "Alte Leine". Die "*Erbenzinsverleihung der herrschaftlichen Wasser und da herum belegene Gräsereien bei Helstorf, die alte Leine genannt, an Johann Cord Hemme und Konsorten*" erfolgte unter anderem im Juli 1749. Die Mitpächter waren Johann Dietrich Bartels, Hinrich Oehlerking und Christoph Segelking. Geklärt werden müsse, inwieweit die Fischerei mit verpachtet sei. Die "Gräserei" umfasse 14 Morgen, die Wasserfläche zwei Morgen, das Wiesenland zugelandet, berichtete das Amt im Dezember 1749, doch der Erbenzinsbrief spreche von sieben bis acht Morgen. Der Erbenzins betrug 12 Th. Drei Th. Weinkauf seien bei jedem Wirtswechsel fällig oder alle 20 Jahre 12 Th.

"Die Fähre" zu Helstorf – das waren eigentlich zwei Fähren. Neben der schon länger bestehenden Fussfähre, die den von Stolzenbergs gehörte, gab es eine Wagenfähre. Sie wurde im Jahre 1752 zugelassen und bis 1780 verpachte, doch im Juni 1780 wurde ein Erbenzinsbrief aufgesetzt. Die Wagenfähre zwischen Mandelsloh und Helstorf wurde an die Gemeinde Mandelsloh zu Erbenzins ausgethan. Es durfte bloß eine Wagenfähre sein, denn die Fussfähre sei ein adliges Eigentum. "So darf die Gemeinde so wenig einzelne Personen überfahren, als der Pächter der Fussfähre befugt ist, mehr Vieh als ein einzeln Stück mit der Fussfähre zu überfahren."

Seit dem 17. Jahrhundert ist die Fähre an den Inhaber der Helstorfer Stelle Nr. 23 vergeben[2]. Das Fährhaus wurde aber auf der Helstorfer Seite errichtet, weil der Ort näher am Ufer liegt.

[2] s. Stefan Weigang, Helstorf. Geschichte eines Dorfes an der Leine, Helstorf 1995, S. 598ff.

Überfahrt nach Tarif oder unentgeltlich

Die Fährtarife mussten ausgehängt werden und betrugen in dieser Zeit für

"Einen Wagen mit 4 Pferden	4 mgl.
Eine Karre mit 1 Pferd	1 mgl. 4 d.
Für ein Reit oder ledig Pferd	1 mgl.
Für jegliches Füllen	4 d.
Für jegliches Stück Herren Vieh	1 mgl
Für jegliches Schwein	2 d
Für jegliches Schaf	2 d.
in Hürden über 10 Stück	1 mgl.
Für einen Brautwagen mit allem Zubehör und Gefolge nach dem Herkommen	1 th."

Manche mussten auch unentgeltlich überfahren werden. Z.B. Passierende in herrschaftlichen Dienstsachen oder in Militärsachen, in herrschaftlichen Bau- und Burgfestdiensten, Kriegerlandfolge usw. Zwecken Reisende, auch der Obervogt zu Mandelsloh und der Prediger auf Dienstwegen.

Das ging nicht immer reibungslos. Im Jahre 1720 beschwerte sich der Fährmann Hans Lüßenhop, die Helstorfer würden ihm nur noch das gewöhnliche Fährgeld geben. Lüßenhop wollte sich weigern, freie Überfahrten, Burgfestdienste, Ordonnanzen usw. zu leisten, weil die Gemeinde ihm die Fouragegelder nicht mehr übergeben hat. Später mussten auch der Postbote, nicht aber der Küster kostenlos befördert werden. Küster Jacob Hoch beklagte im November 1719 gegenber dem Superintendenten zu Neustadt, er müsse beim Weinholen in Mandelsloh jedesmal 4 d. an den Fährmann zahlen. Der Erbenzins betrug 15 Th., 5 Th. waren bei "Veränderung des Domini directi", also als Weinkauf fällig.

Fährmann Lüßenhop stirbt

Der Fährmann Johann David Christoph Lüßenhop war im Dezember 1797 im Alter von 54 Jahren gestorben. Die Witwe versuchte den Fährbetrieb der Wagenfähre aufrechterhalten, doch gab es finanzielle Schwierigkeiten und ihr Sohn Johann Heinrich Ludwig war erst 17 Jahre. Die Gemeinde Mandelsloh klagte im Juli 1801 gegen sie und die Vormünder ihrer Kinder, Oehlerking und Metterhausen. Die Witwe könne die Fähre nicht aufkündigen, denn ihr Mann (und seine Vorfahren) hätten die Fährgerechtigkeit "für sich und seine Kinder auf ewig" übernommen. Sie müsse wenigstens bis Michaeli, nicht nur bis Jacobi die Überfahrten für die Mandelsloher Eingesessenen machen, die bislang unentgeltlich seien. Dann wolle die Gemeinde die Wagenfähre samt Zubehör ergo taxatum annehmen. Das Amt ließ nach einer

Verhandlung im August 1801 die Fähre von zwei Schiffsbauern taxieren. 385 Th. Cassamünze wurden für die Fähre und die etwas befestigte Koppel, wo sie landete, veranschlagt.

Wenig später klagte die Witwe Lüßenhop gegen die Gemeinde Mandelsloh. Sie zeigt eine Quittung ihres verstorbenen Mannes vom 30.7.1780, David Lüßenhop habe bei der Fährübernahme 8 Pistolen an die Gemeinde gezahlt. Diese 8 Pistolen wolle sie wieder haben. Gemeinde sagt, es sei eine Erbenzinsfähre. Die Witwe sei nun von dem Kontrakt zurückgetreten, nachdem sie 21 Jahre den Nutzen von der Fähre gehabt habe.

Das Amt wies die Klage ab und vergab die Fähre an den Mandelsloher Johann Heinrich Feddeler. Der klagte im Juli 1802, die Fähre sei seit einem Jahr an ihn verpachtet, die Fährgerechtigkeit aber noch nicht vergeben, da die Gemeinde Mandelsloh und die Witwe Lüßenhop sich nicht einigten. Er habe aber viel Zuspruch von den Mandelslohern erhalten, die Fähre zu übernehmen, weil er auch die 400 Th. Cassamünze Schulden mit übernehmen wolle. Nur fünf Personen seien dagegen, weil die Witwe Lüßenhop doch die Fähre wieder haben wolle. Die Lüßenhopschen Vormünder boten Feddeler 8 Pistolen, wenn er zurücktrete und den Weg für den 22jährigen Anerben Johann Heinrich Lüßenhop freimache. Dazu berichtete die Gemeinde Mandelsloh, zu der vor 50 Jahren eingerichtete Wagenführe Mandelsloh-Helstorf gehöre zwar ein in Helstorf liegendendes Fährhaus, aber wegen der Streitigkeiten zwischen der Witwe und Mandelsloh solle die Fähre einem der Mitinteressenten überlassen werden. Der Anerbe wolle die Wagenfähre haben, weil er die Fussfähre habe. Er könne sie bekommen, wenn er jährlich 15 Th. Erbenzins zahle, die Fähre gut pflege, die Tarife des Erbenzinsbriefes einhalte, der Gemeinde 925 Th. in Gold für die abgetretene Wagenfähre bar zahle und eine Sicherheit von 8 Himbtsaat Land als Pfand zu gebe. Der 23 Jahre alte Johann Heinrich Ludwig Lüßenhop akzeptierte.

Die „gute alte Zeit“ war eine schwere Zeit

Diese Bedingungen führten mitunter zu erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Fährinhabers. Die Übergabe im Jahre 1801/1802 zeigt, dass dies eine schwierige Entscheidung zwischen der überschuldeten Fähre und seiner unzureichenden Brinksitzerstelle war. Wenn der Fährmann zwei Fähren, eine kleine Landwirtschaft und sein Nachfolger Heuer später auch eine Gastwirtschaft betrieb, kam es manchmal zu Beschwerden.

Ein Ausweichen auf andere Fähren wäre aber - auch für das Militär - zu umständlich gewesen.

Die Privatfähre in Amedorf und die Erbenzinsfähre in Niedernstöcken lagen zu weit weg.

Um 1906: Die Fähre von Stöcken über die Leine zu den Feldern bei Letter (Foto. Wikipedia)

Typische Beschwerden gegen den Fährmann

Der Obervoigt Schoof in Mandelsloh berichtete am 22.12.1847, es gäbe Beschwerden gegen den Fährmann Lüßenhop in Helstorf. Er ließe die Leute zu lange warten und nehme zuviel Geld für die Überfahrt. Der Voigt verlangte nähere Auskunft und beantragte, eine Tariftafel aufzustellen.

Das Amt Neustadt beschäftigte sich im September 1862 mit Klagen des Helstorfer Tierarzt Schrader über den Fährmann Biester wegen Vernachlässigung der Pflichten. Heinrich Biester aus Langenhagen hatte 1851 in die Stelle eingeheiratet. Das große Schiff, die Flöße, sei seit dem Frühjahr leck und müsse lange warten. Biester erklärte, er habe Reparaturen durchführen lassen.

Der Niedernstöckener Voigt berichtet dem Amt ergänzend, durch die concentrierten Truppen seien so viele Fahrten angefallen, viele Fußgänger seien unentgeltlich mitgefahren. Nur einen Th. Trinkgeld habe der Fährmann vom Militär erhalten.

Ein Glockenzug lasse sich wegen der passierenden Schiffe mit ihren hohen Masten nicht errichten, aber eine Glocke könne aufgestellt werden, um zügige Fahrten zu realisieren. Durch

die Lage der Biesterschen Häuser hörten andere den Schall (wenn jemand ruft) früher als er. Aber im allgemeinen werde Biester gut beurteilt.

Heinrich Biester starb ohne männliche Erben. Die beiden Töchter erbten die Stelle, die an Friedrich Wilhelm Heuer verpachtet wurde. Im Jahre 1869 bekam er zusätzlich eine Konzession als Gastwirtschaft.[3]

Von den Beschwerden gegen den Fährmann Heuer wird heute noch von den alten HelstorferInnen gerne erzählt. Die Tochter des Kleinkötner Friedrich Büsing habe am 4. September 1880 auf dem Rückweg von Mandelsloh eine 3/4 Stunde rufen müssen, bis der der Sohn des Fährmanns, Herrmann Heinrich, sie geholt habe. Zeuge sei Haussohn Carl Wolckenhaar Helstorf. Der Gendarm ergänzte, es gäbe etliche Klagen gegen Heuer. Der wurde aufgrund der Verordnung vom 17.07.1879 zu 10 M Strafe verurteilt. Dagegen protestierte der Amtsanwalt, verlangte eine Amtsinstruction oder ähnliches für die Fähre Helstorf-Mandelsloh. Das Amt musste zugeben, dass es eine solche Anweisung nicht gebe. Im November 1880 legte der Anwalt nach: das Verhältnis zwischen Büsing und Heuer sei ein schlechtes, weil Büsing glaube, Heuer habe sein Vieh „verhext".

Hochwasser der Leine und der Landbriefträger Harrendorf

Bald danach, kurz vor Weihnachten 1880 beschwerte sich das Postamt Mandelsloh über Heuer. Zwar sei die Leine so hoch, dass Heuer mit seinem kleinen Boot bis nach Amedorf fahren müsse, aber am 18. sei Heuer nicht gekommen, um den Landbriefträger Harrendorf überzusetzen, der die Post für Helstorf, Luttmersen, Vesbeck, Warmeloh und Esperke austrage. Heuer solle gesagt haben, nur für den Landbriefträger allein wolle er nicht fahren. Harrendorf sagte dazu, zwischen 11.10 Uhr und 3.45 bzw. 4.00 Uhr könne er seine Briefe nicht besorgen. Heuer schildert in seiner Entgegnung vom 31. Dezember 1880, wie schwer es bei diesem stürmischen Wetter sei. Am 17.12. morgens hatte er die Fahrt wegen übelster Witterung ausgesetzt. Über Harrendorf habe er so geredet, weil der manchmal in Niedernstöcken übergesetzt sei oder ihn lange habe warten lassen. Am 16.12. sei er, Heuer, beispielsweise vergeblich nach Mandelsloh gefahren. Er verwies auch auf die "Privatbetätigungen", die Harrendorf nebenbei mit erledige. Das Postamt Mandelsloh schrieb dazu, Harrendorf sei auf seine Anordnung verspätet in Niedernstöcken übergesetzt.

Die Oberpostdirektion nahm - wie man meinen sollte: abschließend – dazu Stellung. Der

[3] ebda., S. 610f.

Landbriefträger müsse vom Fährmann unentgeltlich gefahren werden, aber er solle ihm mitteilen, wie er den Rückweg nehme. Besondere Vorschriften seien nicht notwendig. Doch im Februar und März 1881 gab es wieder jeweils eine schriftliche Beschwerde Harrendorfs.

Im Herbst 1882 wurde ein Prozess gegen Heuer wegen Beleidigung des Amtsmanns und anderer Personen angestrengt. Kleinkötner Büsing Nr. 12 hatte den Obrigkeiten gegenüber über Äußerungen Heuers berichtet, doch Heuer gewann den Prozess, auch die Revision wurde verworfen.

Im Rahmen dieser Händeleien wurde auch eine Zusammenfassung über die Helstorfer Fähre erstellt: Die Fähre sei von Lüßenhop auf die Schwestern Biester übergegangen und am 5. März 1875 an den (jetzigen) Erbenzinsmann Wilhelm Heuer verkauft worden, der jährlich 51,40 M Erbenzins entrichte. Die damit verbundene Fußfähre war freies Eigentum des Fährmanns Heuer. Die Fähre fasste zwei Wagen, der Kahn 15 Personen. Der Tarif, von der Landdrostei festgesetzt, ist an beiden Ufern an Bäumen angeschlagen. Die Fähre werde stark genutzt und erbringe einen jährlichen Reingewinn von 1.500 M. Bei starkem Eisgang und bei Hochwasser. Wenn die Landstraße Helstorf-Mandelsloh unter Wasser stehe, müsse die Wagenfähre eingestellt werden, die Personenfähre nur bei Eisgang. Ein Pegel [schon 1993 nicht mehr aufzufinden] befinde sich am rechten Ufer.

Hochwasser Blick von Helstorfer Brücke (LZ v. 01.08.2017)

Außer Wilhelm Heuer Nr. 23 arbeiten sein erwachsener Sohn und ein Knecht (210 M Jahreslohn) auf der Stelle Nr. 23 mit. Das Militär ergänzt: 10 Minuten dauere die Hin- und Rückfahrt. Auf einer Fahrt könnten 60 bis80 Mann oder 18 Pferde mit Mannschaften oder 2 kleine oder ein großes Fahrzeug übergesetzt werden.

Revisionen der Fähre werden eingeführt

Im Jahre 1882 wurden Instructionen der Landdrostei für die Revision der Fähren erlassen. Bei der Fährrevision am 21. Juli 1885 wurde in Gegenwart des Gemeindevorstehers und der Fährmann festgestellt : Wagenfähre und Personenkahn sowie dazugehörige Utensilien waren in ordnungsgemäßem Zustand, das Drahtseil und der Tiefgang beider Fähren waren in Ordnung, an den Zugänge von der Straße zur Fähre fehlten Barrieren, an der linken Uferseite sei die Fähre beleuchtet, die rechte müsse ebenfalls beleuchtet werden, binnen 1/2 Jahr muss eine neue Winde zum Herablassen des Fährseils angeschafft werden. Schließlich wurde festgehalten, "*der Fährinhaber versieht den Dienst auf der Fähre mit Hülfe eines erwachsenen Sohnes und eines Knechtes mit Umsicht und Punktlichkeit. Beschwerden gegen den Fährbetrieb sind bis jetzt nicht vorgekommen*."

Im Mai 1887 wurde detaillierter über die Fährbedingungen berichtet: 10 Minuten betrage die Fahrzeit, 30 bis 40 Mann oder 6 bis 9 Pferde mit Mannschaft oder 2 Wagen könnten pro Fahrt transportiert werden. Die Tarife :

Vierspänner	40 Pf.
Dreispänner	30 Pf.
Zweispänner	20 Pf.
Einspänner	15 Pf. (beladen oder unbeladen)
1 Pferd	10 Pf.
Reiter	3 Pf.

Die Truppen waren zahlungspflichtig :

1 Eskadron	4 M.
1/2 Eskadron	3 M.
1/4 Eskadron	2 M.
2 Wagen	50 Pf.
einzelne Reiter	10 Pf.
einzelne Wagen	25 Pf.

Im Juli 1893 schlug Heuer für die Exerzierübung in der Meteler Heide vor, das 19. Oldenburger Dragonerregiment zu den folgenden Preisen einmalig zu befördern :

1 Eskadron, rund 110 Mann + Pferde	8 M
1/2 Eskadron	4 M
1/4 Eskadron	2 M
1 vierspänniger Wagen	30 Pf.
1 zweispänniger Wagen	15 Pf.
1 Mann mit Pferd	10 Pf.

Noch im Jahre 1893/94 wurden zwei Beschwerden gegen Heuer erhoben, aber vom Amt wegen der Eröffnung der Leinebrücke niedergeschlagen.

Aus dem allen kann man nicht schließen, daß Heuer ein Prozesshansel war. Heuer war private und öffentliche Person zugleich und stand verstärkt im Rampenlicht, private Rechnungen konnten leicht auf der dienstlichen Ebene ausgetragen werden. Die Fährrevision 1891 ergab keine Monita (Beanstandungen), ein Jahr später wurde lediglich ein neuer Tarifaushang gefordert und in der Fährrevision 1893 gab es zwei geringfügige Monita. Heuer wurde auch als Gastwirt von Amts wegen kritisiert, aber die Kirchengemeinde Helstorf wählte ihn doch für einige Jahre in den Kirchenvorstand.

Auch die Pferdekutschen der Post oder von Rabe-Helstorf und das Militär mussten die Fähre benutzten.

Im 19. Jh. wurde die Fähre mit einem Drahtseil gegen das Abdriften gesichert. Sie wurde bis zum Bau der Brücke am Ende des 19. Jahrhunderts benutzt. Der lebhafte Verkehr sei auf die "Benutzung der Seilfähre bei Helstorf zur Überschreitung der Leine angewiesen." Es gäbe aber "Unbequemlichkeiten" bei Hochwasser und bei starkem Andrang. Die Leinebrücke zwischen Helstorf und Mandelsloh wurde am 5. Mai 1894 eingeweiht.[4] Wilhelm Heuer verkaufte seine Fähre.

Wagenfähre
nebst Fährschiff
mit sämmtl. Zubehör, als etc. Seil rc.
in noch sehr gutem Zustande, soll wegen
Erbauung einer Brücke zu Ende Mai
d. J. billigst verkauft werden. Reft.
wollen sich wenden an den Besitzer Wilh.
Heuer in Helstorf. (Kr. Neustadt am
Rübenberge.)

[4] siehe Fast 125 Jahre Leine-Brücke

Fährmann Heuer verkauft seine Fähre (LZ v. 20.3.1894)

Die Leinefähre wurde in das 1960 von Fritz Sackewitz geschaffene und 1961 genehmigte Wappen der Gemeinde Helstorf aufgenommen.

Material
NLA, NLA Hann., Cal. Br. 2 Nr. 1922
NLA, NLA Hann., Hann. 74 Neustadt 4771, 4783/1
NLA, NLA Hann., Hann. 88 A 5150
NLA, NLA Hann., Hann. 88 A 5194
NLA, NLA Hann., Hann. 174 Neustadt 2749
Kirchenkreisarchiv Neustadt, Spec. Helstorf 4 Az. 231
ARH, KA KA 388
Hans Sudendorf, Urkundenbuch zur Geschichte der Herzöge von Braunschweig und Lüneburg, Bd. 1 Hannover 1859, Urk. 184 : Auszug aus dem Lehnsregister des Bischofs Gottfried von Minden aus den Jahren 1304-1324
Mindener Salbuch "liber feudalis cathedralis Mindensis", StA Münster, Ms. VII Nr. 2404 S. 15 u. S. 37
Wilhelm von Hodenberg, Lüneburger Lehnsregister der Herzöge Otto und Wilhelm, Hannover 1856, Lehnsregister der Herzöge von Lüneburg Nr. 695
Stefan Weigang, Helstorf. Geschichte eines Dorfes an der Leine, Helstorf 1995
Stefan Weigang, Fast 125 Jahre Leine-Brücke

Fotos
Stefan Weigang (1)
Leinefähre Stöcken: Nach https://de.wikipedia.org/wiki/F%C3%A4hre_St%C3%B6cken-Letter; aus: Günter Gebhardt: *Militärwesen, Verkehr und Wirtschaft in der Mitte des Kurfürstentums und Königreichs Hannover 1692 - 1866* (= *Studien zur niedersächsischen Landesgeschichte*, Bd. 1), Stuttgart: Ibidem-Verlag, 2010, ISBN 978-3-8382-0184-9, S. 129
Leine-Zeitung vom 20.3.1894, 01.08.2017

Repros
Stefan Weigang (3)