

Die Fährre von Schenkenschanz nach Düffelward... mythologisch gesehen

Die Fahrt mit einer Fährre wird in Mythen und Erzählungen oft als Sinnbild für «Übergang» oder «entscheidende Phase» einer Reise verwendet. Der Fährmann erscheint dabei meist als ein Leiter oder Helfer für jene, die er zum anderen Ufer, sei es in das Reich der Toten oder an den nächsten Abschnitt einer Reise, bringt.

Nun ist denn eine Fahrt von Düffelward nach Schenkenschanz nicht wirklich mythisch und trotzdem ist sie ein kleiner Schritt aus dem Alltag mit eigenem Atem und Rhythmus und vermag für Minuten kleine Reisegesellschaften entstehen lassen.



Luca Giordano: Fresko in der Galerie des Palazzo Medici-Riccardi in Florenz. Szene: Die Barke des Charon, der Schlaf der Nacht und Morpheus (entstanden 1684-1686)



Überfahrt mit der «Schanzer-Stolz» bei Hochwasser... der Fährmann wirft das Seil.

Bereits im GILGAMESCH-EPOS, einer der ältesten bekannten Dichtungen der Menschheit, die von der Suche des sumerischen Königs Gilgamesch (regierte etwa 2652–2602 v. Chr.) nach Unsterblichkeit erzählt, erscheint der Fährmann Ur-šanabi, der den König über die Wasser des Todes bringt.

Gemäß dem ÄGYPTISCHEN TOTENBUCH bringt Mahaf die Seelen der Toten auf einem Boot aus Papyrus in die Unterwelt. Das Totenschiff steht unter der Obhut des Gottes Aken, der die meiste Zeit damit verbringt, am Ruder zu schlafen. Sollen Seelen zu dessen Gemahlin Amet, die die Seelen am Tor der Unterwelt begrüßt, gebracht werden, muss man Mahaf erst aufwecken – was allerdings, glaubt man den alten Texten, mitunter nicht einfach ist.

Aus der griechischen Mythologie ist der FÄHRMANN CHARON bekannt, der ebenfalls die Seelen der Toten über den Fluss Acheron zum Eingang der Unterwelt begleitet.

In der nordischen Mythologie erscheint ODIN ALS FÄHRMANN namens Hárbarðr («Graubart»), der seinem Sohn Thor eine Lektion erteilt.

In der Iranistik wird der Name ZARATHUSTRA auch mit der Beschreibung einer religiösen Funktion und in diesem Zusammenhang mit «(Jenseits-)Führer», «Fährmann» und so mit einer bis zu 4000 Jahre alten religiösen Überlieferung in Verbindung gebracht.

Die mythologische Figur des Fährmanns fand auch immer wieder Eingang in die Kunst. So erscheint in Dante Alighieris «Göttlicher Komödie», entstanden im frühen 14. Jahrhundert, der FÄHRMANN PHLEGIAS, um Dante und Vergil über den Fluss Styx (auch Acheron) zu bringen. Das Motiv wird in den 1950er Jahren zum Vorbild für SALVADOR DALÍ «Der Nachen mit dem Engel als Fährmann», in seiner, aus 101 Aquarellen bestehenden, Serie zur «Göttlichen Komödie».

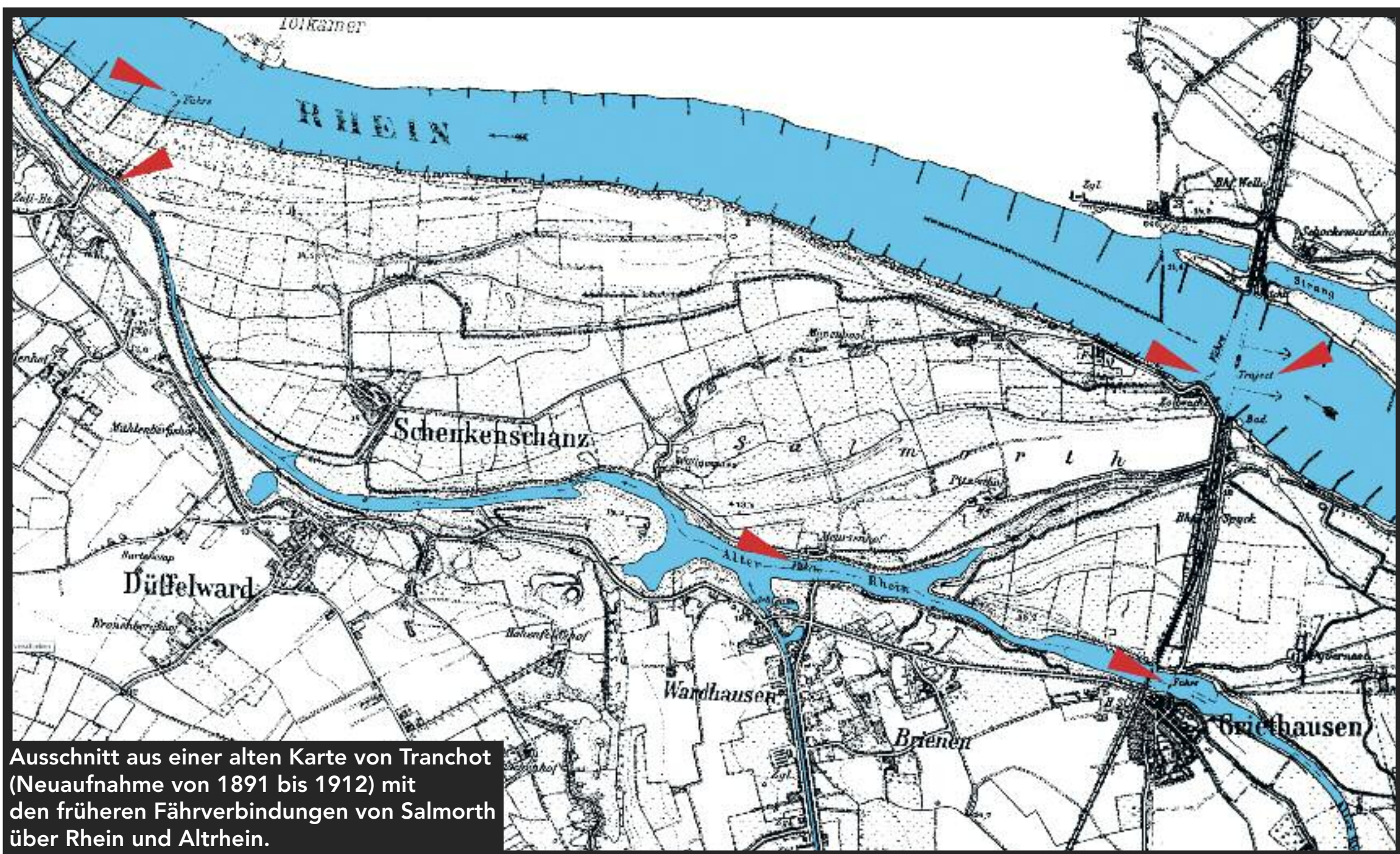
In der 25. Aventure des NIBELUNGENLIEDS erschlägt Hagen den unwilligen Fährmann, setzt das Burgunderheer selber über die Donau und zerstört anschließend die Fährre, um niemandem die Rückkehr in die Heimat zu ermöglichen.

HERMANN HESSE greift das Motiv des Fährmanns in seinem Buch Siddhartha (1922) auf, indem er Siddhartha, den Suchenden, an einem Wendepunkt seines Lebens zum Gehilfen des Fährmanns Vasudeva und später selbst zum Fährmann werden lässt. (Quelle: Wikipedia)

IMPRESSUM
Idee und Redaktion: Claudia Kressin, www.kressin-kommunikation.com
Recherche: Dieter Echterhoff, www.schanz2.de
Gestaltung: Urs Hasler
Druck: Reintjes Printmedien, Kleve
Die gezeigten Fotos stammen aus Zeitungsausschnitten und Bildsammlungen der Schänzer/innen Anne Bos-Echterhoff, Urs Hasler, Norbert Heymann, Claudia Kressin, Cilly Röhrig und Erika Unkrig. Leider enthielten manche Zeitungsausschnitte weder ein Datum noch den Namen der Zeitung. Sollten wir versehentlich Urheberrechte verletzt haben, so bitten wir um Nachsicht und einen freundlichen Hinweis.
Realisiert mit freundlicher Unterstützung der Stadtwerke Kleve.

Schenkenschanz vor 1900: Arm und von der Welt abgeschnitten

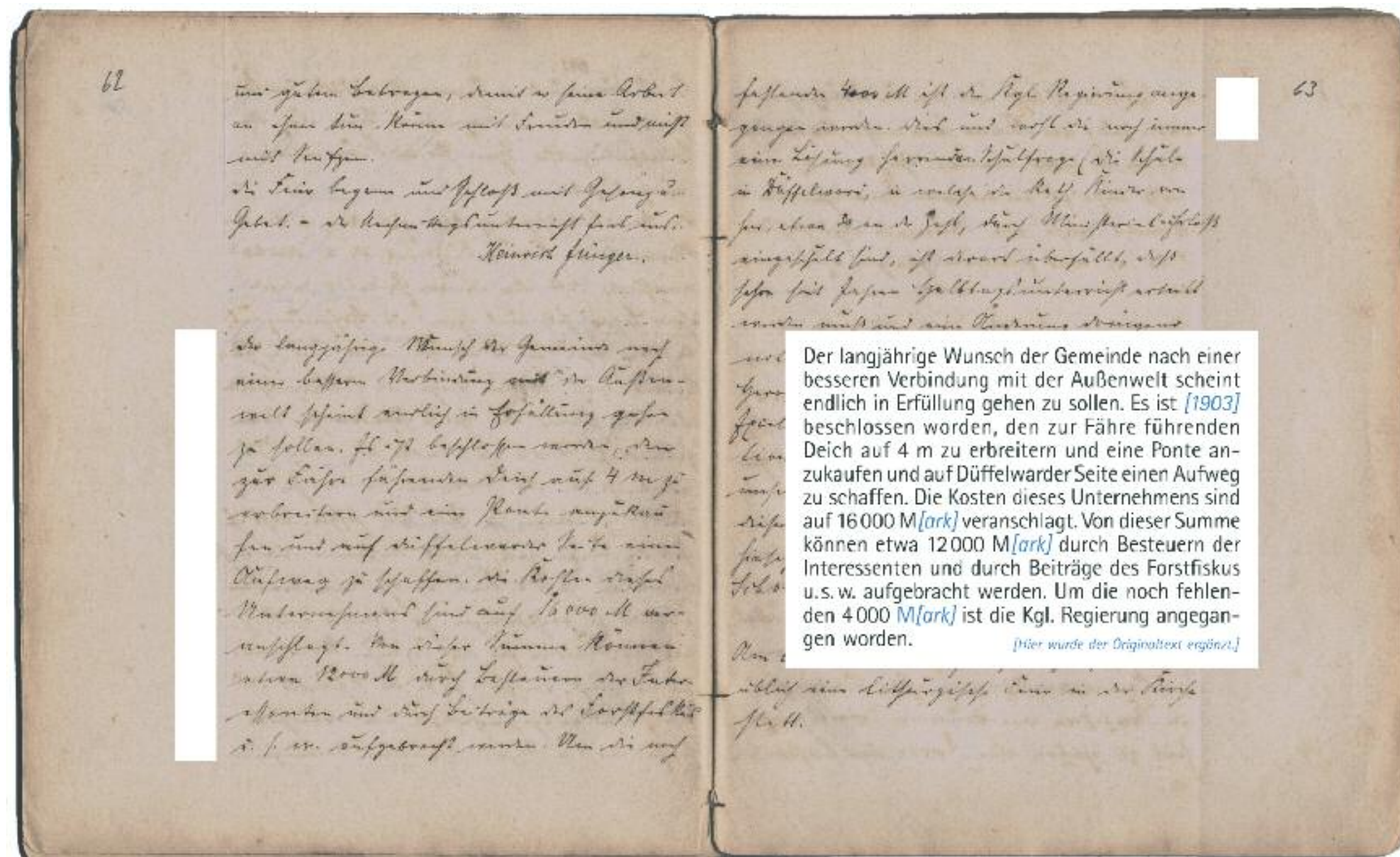
1. Fähre 1905–1940



Ausschnitt aus einer alten Karte von Tranchot (Neuaufnahme von 1891 bis 1912) mit den früheren Fährverbindungen von Salmorth über Rhein und Altrhein.



Die erste, kleine Seilzugfähre am Düffelwarder Ufer. Sie hatte Platz für ein Pferdewagengespann. Das Bild stammt vermutlich aus den 1920er Jahren.



Der langjährige Wunsch der Gemeinde nach einer besseren Verbindung mit der Außenwelt scheint endlich in Erfüllung gehen zu sollen. Es ist [1903] beschlossen worden, den zur Fähre führenden Deich auf 4 m zu erbreitern und eine Ponte anzukaufen und auf Düffelwarder Seite einen Aufweg zu schaffen. Die Kosten dieses Unternehmens sind auf 16.000 M[ark] veranschlagt. Von dieser Summe können etwa 12.000 M[ark] durch Besteuern der Interessenten und durch Beiträge des Forstfiskus u. s. w. aufgebracht werden. Um die noch fehlenden 4.000 M[ark] ist die Kgl. Regierung angegangen worden.

Auf den Seiten 62 und 63 der ersten Schulchronik von Schenkenschanz wird 1903 erstmals vom geplanten Kauf einer Ponte nach Düffelward berichtet.

Die Geschichte der Fähre zwischen Düffelward und Schenkenschanz beginnt im Jahr 1905. Schenkenschanz war damals ein armes Dorf, das inmitten des Überflutungsgebietes des Rheinstroms lag. Erreichbar war es nur zu Fuß oder per Boot über den Altrhein. Die Straßenverbindung nach Griethausen gab es damals noch nicht.

Um die Jahrhundertwende gab es verschiedene Bemühungen, Fährverbindungen zur Halbinsel Salmorth zu installieren: So gab es vom niederländischen Tolkamer aus eine Fährverbindung über den Rhein,

von dort führte ein Fußweg zum Altrhein und dort setzte eine weitere Fähre hinüber zum Zollhaus in Keecken. Eine Straße von Schenkenschanz dorthin gab es freilich nicht. Östlich von Schenkenschanz (Höhe Segelhafen) gab es eine Fähre von Salmorth über den Altrhein nach Brienen. Die dritte Fährverbindung über den Altrhein existierte bei Griethausen. Sie führte nach Spycyk, wo wiederum eine Rheinfähre mit dem gegenüberliegenden Ufer verband.

Schenkenschanz war vollständig isoliert und hatte keine feste Straße zu diesen Fähren. Alles was die Landwirtschaft in Schenkenschanz

nicht hergab, musste mühsam zu Fuß oder mit dem Nachen von der gegenüberliegenden Altrheinseite herbei geschafft werden. Große Lasten wurden mit dem Schiff über den Altrhein angeliefert.

Der erste Bericht über den Wunsch der Gemeinde nach einer stabilen Verbindung mit der Außenwelt findet sich in der Schulchronik von Schenkenschanz im Jahr 1903.

Endlich verbunden: Schenkenschanz erlebt einen kleinen Aufschwung

1. Fähre 1905–1940



Diese beiden Fotos aus den 1920er und 1930er Jahren zeigen die Bedeutung der ersten Seilzugfähre für die Bewohner von Schenkenschanz. Auf dem Foto links handelt es sich sicherlich um eine Schulklasse mit Lehrerin und Lehrer. Das Foto unten zeigt eine gemischte Gruppe, die aus einem festlichen oder feierlichen Anlass diese lebenswichtige Fähre mit Schenkenschanz im Hintergrund bewusst gewählt hat.



Fischer und erster Fährmann von Schenkenschanz, Jakob Bos, mit seiner Nichte um 1944. Zeitungsausschnitt von 1951.

In den Anfängen des 20. Jahrhunderts erlebte das kleine Dorf in der Rheinaue einen kleinen Aufschwung. Ein wichtiger Impuls für die gesamte Halbinsel Salmorth war der Bau der Straßenbrücke über den Altrhein bei Griethausen im Jahr 1903. Damit waren Spycyk und Salmorth direkt mit Kleve verbunden. Das war eine wichtige Neuerung, die sich einige Zeit später auch für Schenkenschanz

wirtschaftlich auswirkte; denn Schenkenschanz wurde durch eine Preußische Regierungsverfügung vom 28. März 1911 mit der Gemeinde Salmorth vereinigt.

In Schenkenschanz selbst hatte sich bereits vor 1900 ein Betrieb zur Korb- und Fassreifenherstellung angesiedelt. 1904 holte Pfarrer Schönnenbeck eine Molkerei in den Ort. 1906 bekam das Pastorat

das erste Telefon. 1907 siedelte sich ein Betrieb zur Tabak- und Zigarrenherstellung an.

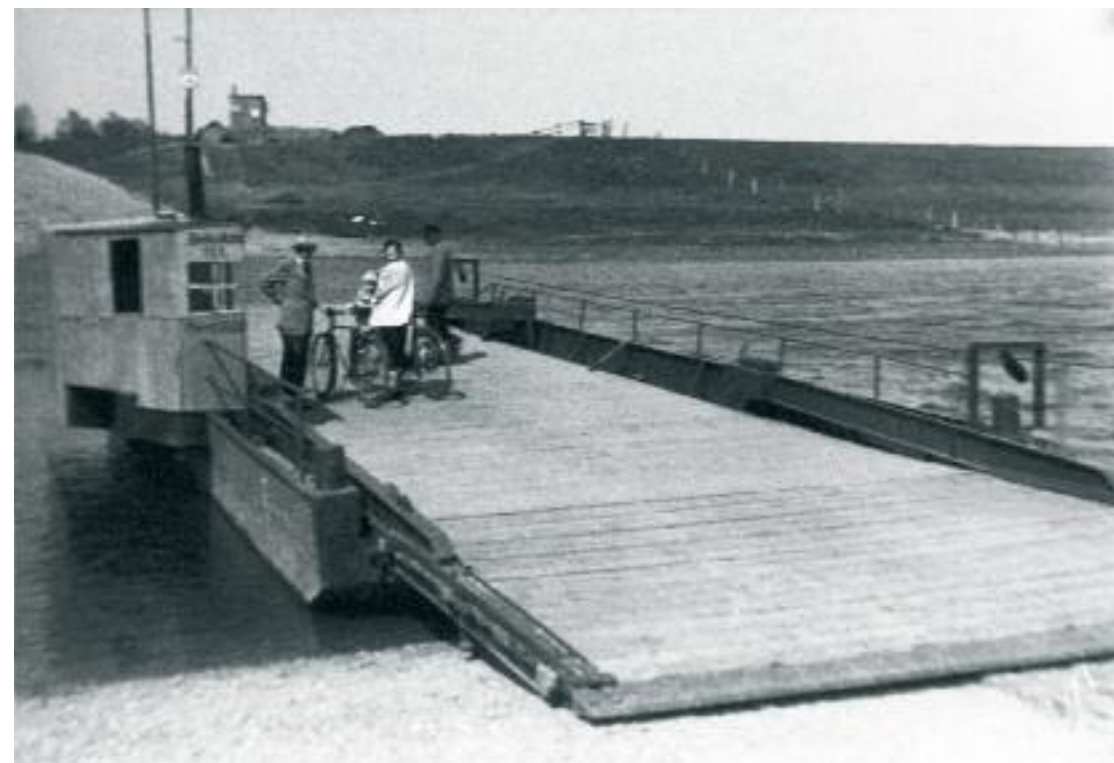
Und im Jahr 1905 konnte die erste Fähre von Schenkenschanz in Betrieb genommen werden. Es war eine handbetriebene Seilzugfähre. Ein Jahr später wurde ein neuer Fährdamm gebaut. Endlich war der Kontakt zur Außenwelt hergestellt.

Per Seilzug üben Altrhein: Das mühsame Geschäft der Fährleute

2. Fähre 1940–1966



Die zweite Seilzugfähre Anfang der 1940er Jahre noch im Handbetrieb.



Die zweite Seilzugfähre am Düffelwarder Ufer. 1954 wird sie noch nicht von einem Motorboot gezogen.



Trotz Eis wird der Fährbetrieb aufrechterhalten. (Foto: Getlinger, 1963)

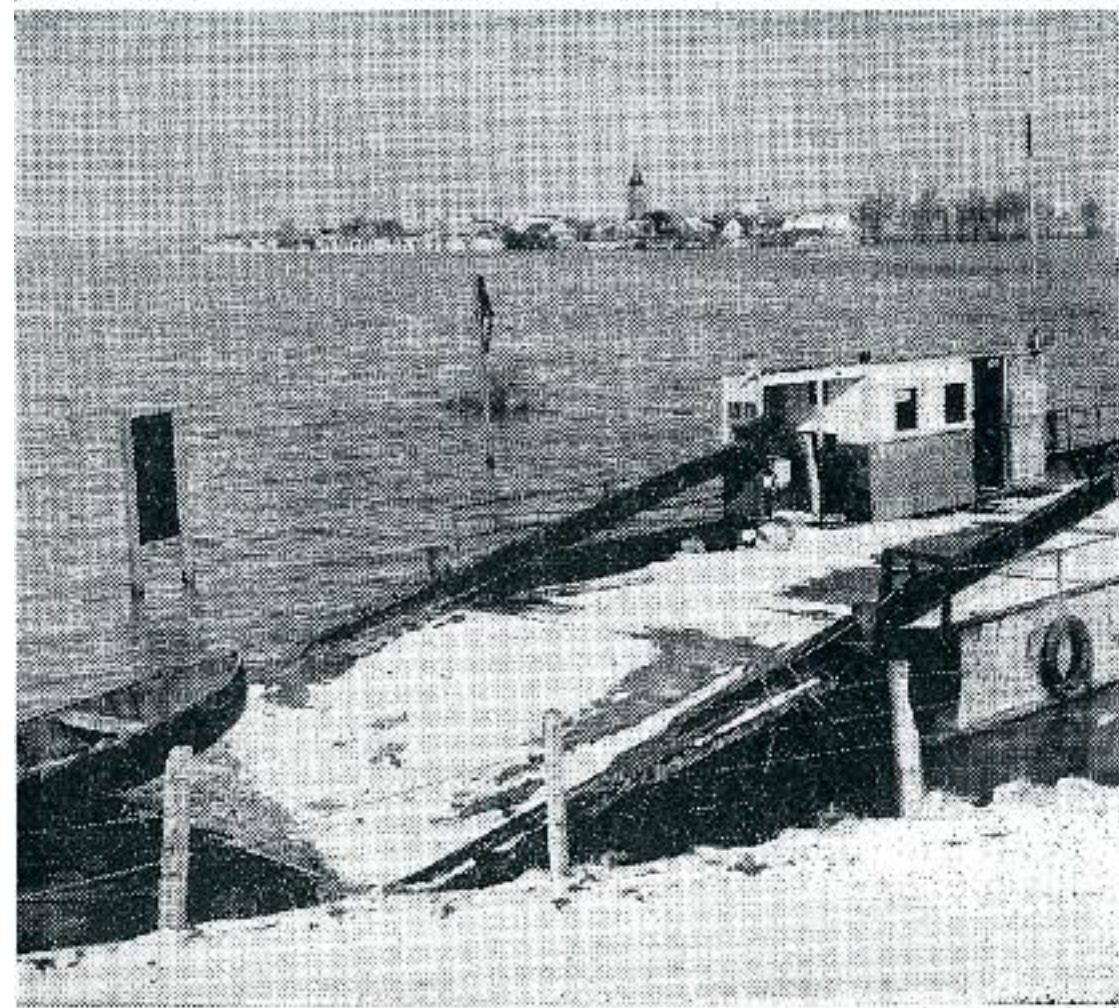


Laut Zeitzeuge tuckerte der Dieselmotor des angebundenen Motorbootes den ganzen Tag. Mit einer Verlängerung wurde von Bord der Fähre aus lediglich aus dem Leerlauf in den Vor- oder Rückwärtsgang geschaltet. Fährmann Jakob Jansen steht am Schalthebel. Aufnahme vom September 1963. (RP-Foto: Getlinger)

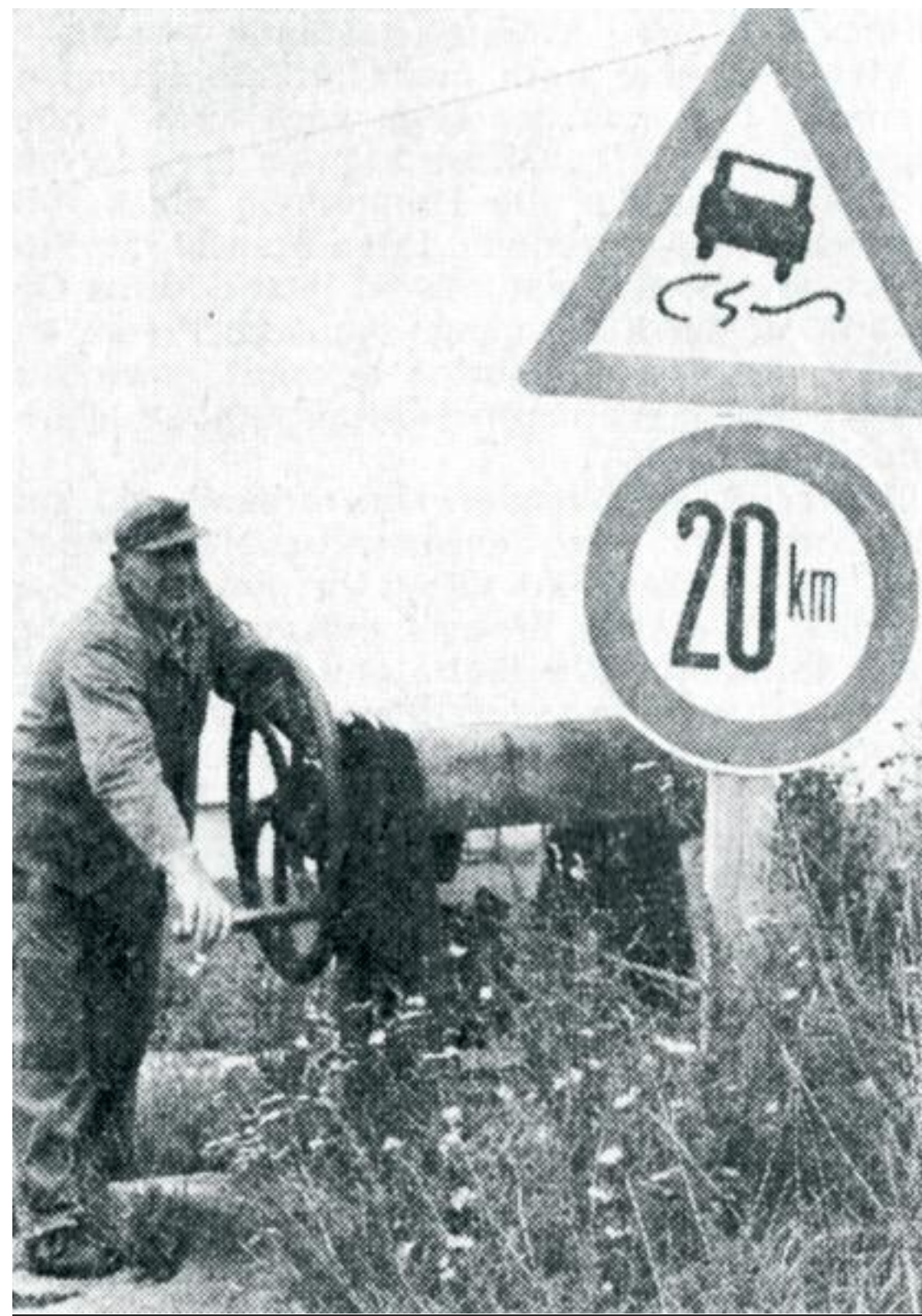
Erst 1964 wurde die feste Deichstraße nach Griethausen fertiggestellt: Schenkenschanz war erstmals auf dem Landweg zu erreichen. Immer mehr Schänzer kauften sich Autos. Am 7. Februar 1966 fasste der Gemeinderat den Beschluss, 90.000 DM in den Kauf einer gebrauchten Motorfähre zu investieren.

Insel im Meer

Schenkenschanz von aller Welt abgeschnitten



RP-Foto: Getlinger
SCHENKENSCHANZ. Zwar war Schenkenschanz, diese kleine Feste, die ihr mittelalterliches Bild durch Krieg, Not und Tod bewahren konnte, auch bisher nur mit einer Fähre zu erreichen, an die sich manche lustige Geschichte knüpft, aber nun sind die „Inselbewohner“ von aller Welt abgeschnitten. Dem Außenstehenden mag das zwar sehr romantisch erscheinen, den „Schänzern“ aber bringt diese Zwangsisolierung eine ungewöhnliche Belastung ihres täglichen Lebens. Schließlich können sie nicht untätig zu Hause sitzen, sondern müssen außerhalb der wehrhaften Mauern ihr Brot verdienen. Ob man „oben“ nun endlich die Verkehrsnot des Grenzlandes begreift?



Fährmann Jakob Jansen an der Seilwinde. Beim Ablassen des Zugseiles wurde nur ein Sperrhebel gelöst, dann spulte das Zugseil vom Eigengewicht gezogen schnell auf den Grund ab. Das Strammzurren war danach wieder mühsame Arbeit. Der Fährmann musste ein in der Ferne ankommendes Schiff rechtzeitig hören, gegebenenfalls zur Schenkenschanzer Seite übersetzen und das Zugseil schnell absenken. Es ist schon passiert, dass ein großes Rheinschiff das Seil zerriss. Dann flogen die Fetzen! (RP-Foto: Getlinger, September 1963)



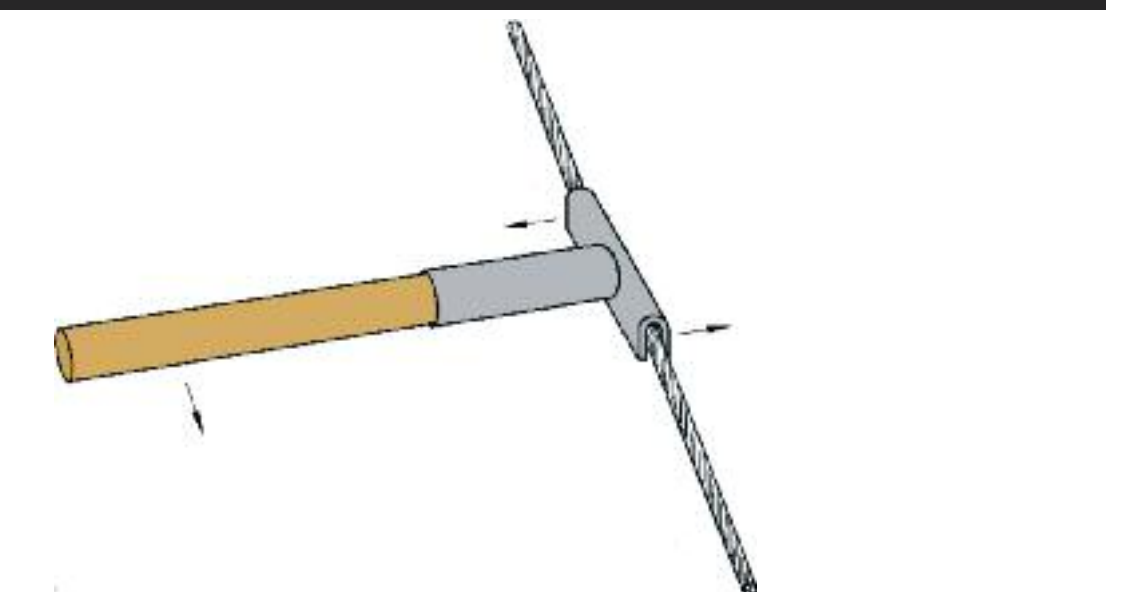
Die zweite Seilzugfähre, vom angebundenen Motorboot gezogen, auf der Überfahrt. Zwei Ruderboote liegen für den Verkehr außerhalb der Fährzeiten am Anleger.



Hier ist ein vorbeifahrendes Rheinschiff zu sehen. Wenn dann das quer gespannte Zugseil nicht schnell genug auf Grund gelassen ist, wird es mit Sicherheit zerrissen. (RP-Foto: Getlinger, März 1966)



Bei Hochwasser musste das Zugseil abgelassen werden, wenn die Fähre am Ende des Zugseiles angekommen war und dort vor Anker ging. Dann wurde das Motorboot von der Fähre gelöst und als Personenfähreboot eingesetzt. Zeitungsfoto vom Dezember 1966.



DAS ZIEHHOLZ: Der Antrieb der Seilzugfähre erfolgte manuell mit einem T-förmigen Ziehholz. Das U-förmige Eisen wurde mit der offenen Seite auf das Drahtseil gelegt und gegen die Fahrtrichtung gezogen oder geschoben. Dabei klemmte sich das Profil am Drahtseil fest und die Fähre bewegte sich in Fahrtrichtung. Das war eine recht mühsame Arbeit. Es waren mehrere Ziehhölzer an Bord. Bei schwerer Ladung erhielt der Fährmann Unterstützung von den Passagieren.



Das Foto zeigt die Seilzugfähre von Salmorth-Brienen um 1960. Fährmann Walter Derksen geht vorwärts und die Fähre bewegt sich nach hinten. Wenn man rückwärts zieht behält man das Ziel vor Augen. Diese Fährverbindung wurde vermutlich 1961 eingestellt.

Als 1910–1912 die Ölwerke Spycyk auf Salmorth errichtet wurden, profitierte Schenkenschanz gleich zweimal. Viele Schänzer bekamen dort Arbeit, und die eigenständige Gemeinde Salmorth-Schenkenschanz konnte eine Menge Gewerbesteuer einnehmen. Sie wurde sogar zu einer der reichsten Gemeinden von Nordrhein-Westfalen. Salmorth-Schenkenschanz kaufte um 1940 eine neue, größere Seilzugfähre, welche die erste ersetzte.

Die erste Motorfähre schwimmt bei Hochwasser bis vor die Haustür

3. Fähre 1966–2003

Bei Hochwasser vor Schenkenschanz: Die erste Motorfähre, vermutlich in den 1970er Jahren



Doppelt gemoppelt: Als 1966 die erste Motorfähre die alte Seilzugfähre abwechselte, gab es einen Moment lang Gegenverkehr auf der Fährstrecke.

Die erste Motorfähre wurde im Jahr 1966 gekauft. Damals war Schenkenschanz zusammen mit Salmorth noch eine eigenständige Gemeinde. Das neue Boot, das zuvor auf dem Main im Einsatz war, musste erst einmal umgebaut werden: Der Düsenantrieb wurde durch zwei Schottel-Ruderpropeller ersetzt, damit es keine Probleme mit der vergleichsweise geringen Wassertiefe im Altrhein gab. Kostenpunkt ca. 56.000 DM. 1967 wurde die umgebaute Motorfähre endlich in Betrieb genommen. Das Wasser- und Schiffsamt war erfreut, dass das alte Fähr-

seil entfernt werden konnte. Das behinderte nämlich den Schiffsverkehr auf dem mittlerweile recht befahrenen Altrhein. Ab Juni 1968 übernahm die Gemeinde Salmorth-Schenkenschanz den Fährbetrieb in eigener Regie und gab die bis dahin praktizierte Verpachtung an Fährleute auf. Die neue Motorfähre verursachte hohe Kosten. Deshalb schaffte die Gemeinde Salmorth-Schenkenschanz die kostenlosen Beförderung ab und stellte einen Fahrscheinautomaten auf. Die Einziehung der Gebühren funktionierte aber so schlecht, dass am 20. August 1968 der Beschluss gefasst wurde, die



Zeitpunkt nicht bekannt, voll beladen, auf der Fahrt von Düffelward nach Schenkenschanz.



Hier legt das Fährboot bei Hochwasser direkt am Dorf an. Das funktioniert mit der "Martin Schenk" nicht mehr – sie hat zu viel Tiefgang.

Bürger/innen von Salmorth-Schenkenschanz kostenlos zu befördern. Diese komfortable Regelung überdauerte sogar die Eingemeindung von Salmorth-Schenkenschanz in die Stadt Kleve am 11. September 1969. Die Fähre wurde von der Stadt Kleve übernommen und weiter betrieben.

Die alte Seilzugfähre wurde an die Klever Segelgemeinschaft verkauft und dient noch heute als Ponton für das Haus am Bootssteg im Segelhafen Brien.



Die erste Motorfähre fährt bei mäßigem Hochwasser in Richtung Schenkenschanz. Die alte Hochwasserschutzmauer ist zu erkennen. Vermutlich ein Foto aus den 1980er Jahren.



... und hier knapp vier Wochen vor ihrem Abschied, am 2. Januar 2003, bei steigendem Hochwasser am Düffelwarder Anleger.

Die «Martin Schenk»... geliebtes Sorgenkind

4. Fähre seit 2003

Die „Martin Schenk“ auf Augenhöhe am 28. Juli 2004 auf der Überfahrt nach Schenkenschanz.



Zuviel Schwung hatte dieser Traktor bei der Auffahrt auf die Fähre. Er rutschte ins Wasser. Was hier kurios aussieht, war mit einem Sachschaden von rund 50.000 Euro verbunden und hatte ein monatelanges juristisches Nachspiel.



10. Mai 2010: Zwei fette «Amischlitten» verwandeln die Schänzler Fähre atmosphärisch in ein Stück Route 66.



Die alte geht - die neue kommt: Am 29. Januar 2003 gab es zwei Fährn zwischen Düffelward und der Schanz.



Das Hochwasser hat am 5. Januar 2003 die Deichstraße erreicht. Die letzten Wagen werden nach Düffelward übergesetzt.



Die „Martin Schenk“, nur für den Querverkehr zugelassen, im Schlepp auf dem Rhein kurz vor Millingen. Dorthin wurde sie im Oktober 2007 zur ersten Inspektion gebracht.



Anlässlich des Dorfjubiläums «425 Jahre Schenkenschanz» transportierte die Schänzler Fähre eine ordentliche Ladung Ku(h)ltur. Künstler, Musiker und ein grosses Rind aus Hunderten von Hölzchen, von Schülern zusammennagelt, transferierten über den alten Rhein.

Im Jahr 2002 wurde im Stadtrat Kleve die Anschaffung einer neuen Fähre beschlossen. Vorausgegangen waren immer häufigere Reparaturen an der alten Fähre. Wohl auf Druck der Landwirte von der Düffelwarder Altrheinseite wurde ein vollkommen überdimensioniertes Fährschiff angeschafft, das strahlend daherkam, aber viele Probleme machen sollte.

Am 29. Januar 2003 lief die „Martin Schenk“ am Anleger Düffelward ein. Sie hatte (wie ursprünglich ihre Vorgängerin) einen Wasserstrahltrieb, der auch diesmal genauso ungeeignet für den Altrhein war und blieb. Dauernde Reparaturen, Probleme bei Wind, bei Niedrigwasser und bei bestimmten Hochwasserständen verur-

sachten lange Ausfallzeiten und unangemessen hohe Kosten. Als Anfang Mai 2009 ein riesiges Traktorgespann von mindestens 15 Tonnen Gesamtgewicht bei der Auffahrt die Fähre von Ufer wegdrückte und in den Altrhein rutschte, wurde das erlaubte Ladegewicht für Einzelfahrzeuge einschließlich Anhänger von 15 auf 7,5 Tonnen halbiert und die Fähre war für Traktorgespänne nicht mehr nutzbar.

Ab 1. Oktober 2010 wurden die Fahrpreise erhöht, Salmorther und Schänzler Bürger mussten – nachdem sie jahrzehntlang kostenfrei übergesetzt worden waren – ebenfalls für jede Überfahrt zahlen. Das Schlimmste aber war die Reduzierung der Betriebszeiten ab 1. Januar

2011 auf die Hälfte. Nun hatten die Schänzler zwar immer noch eine Fähre – aber weil sie zu so unmöglichen Zeiten fährt, war es fast so, als sei die Verbindung schon gekappt. Der Anfang vom langsamen Ende der Fähre Düffelward-Schenkenschanz war eingeläutet.

Die Infrastruktur für Schenkenschanz war nun drastisch eingeschränkt. Am härtesten sind die älteren Bürger/innen ohne eigenen Pkw betroffen.

Die Stadt Kleve hat die Planungen für eine Brücke zwischen Düffelward und Schenkenschanz aufgenommen. Es bleibt zu hoffen, dass damit die Insulaner – bis auf Ausnahmesituationen bei Hochwasser – wieder jederzeit das Festland erreichen.

Die große Bedeutung der kleinen Boote



Das waren Zeiten: 16 Personen, ein Schaf und mehrere Fahrräder in einem Boot. Für die Schänzler war das kein Problem, sie waren auf ihre logistischen Abenteuer stolz - und nannten den Dorfnach "Schanzer Stolz"

„NACHTEXPRESS“ ZUR „SCHANZ“



Mit dem eisernen Ruderboot, später „Schanzer-Stolz“ genannt, in Nachtfahrt nach Schenkenschanz. Ein Zeitungsausschnitt.

Fährmann hol über ...



Vier Personen und zwei Fahrräder auf einem kleinen Ruderboot queren den Altrhein. Vermutlich entstand das Foto in den 1950er Jahren.



Seit 1967 gab es dann dieses "Notboot", wie es von den Schänzern genannt wurde. Immer, wenn die Fähre nicht mehr übersetzen konnte, kam es zum Einsatz. Bei Hochwasser war es oft das einzige fahrtüchtige Transportmittel zum Festland.

Zu allen Zeiten, auch vor 1905, waren Boote aller Art im Einsatz. Diese dienten den Schänzern für allerlei Transporte und teilweise geradezu abenteuerliche Überfahrten. Zu Beginn handelte es sich um Ruderboote – der einzige Treibstoff für die Überfahrten war Knochenfett vermischt mit einer guten Portion Unerschrockenheit. Erst später wurden die kleinen Boote motorisiert. Auch wenn Wasserstand und Witterungsverhältnisse die großen Fähren lahmlegten, sicherten diese kleinen Boote bei allen Winden und Wettern und wenn nötig auch nachts die Verbindung des Inseldorfes zum Festland.

Transportiert wurden mit den kleinen Booten natürlich zuallererst einmal die Schänzler und Schänzlerinnen. Aber es gab da auch Fahrräder, allerlei Getier und Gepäck, das auf diese Weise von hüben nach drüben gelangte. Die alten Schänzler waren übrigens auf ihre logistischen Abenteuer so stolz, dass sie eines der Boote "Schanzer Stolz" taufte.

Auch heute noch ist eine kleine Personen- und Fahrradfähre im Einsatz, wenn die "Martin Schenk" mal wieder nicht fährt.



Alte Zeit trifft neue Zeit: Die alte Wagenfähre ist noch in Betrieb – hier beim Hochwasser 2003. Daneben liegt schon die neue Personen- und Fahrradfähre bereit.

Geschichte, Geschichten und Geschichtchen rund um die Schänzer Fähre



Eisgang macht erfinderisch: Hier ergänzten die Schänzer ihre Fähre mit einem Laufsteg, um übers Eis ans andere Ufer zu gelangen.



Jahrhunderthochwasser: Im Jahr 1993 wurden Frauen und Kinder von Schenkenschanz evakuiert - mit einem Boot des Technischen Hilfswerkes. Im Hintergrund ankert die Schänzer Fähre.



Rushhour: Bei Hochwasser kamen die Fährlleute kaum zur Ruhe, vor allen, wenn es hieß: Autos ans andere Ufer bringen!



Narretei: 2011 bauten Klever einen Karnevalswagen in Form der Schänzer Fähre. Motto: Millionending, was selten ging.



Fährenvieh: Vereinbarkeit von Beruf und privater Tierhaltung war anno 1957 kein Problem für Fährmann Alois Janßen: Er nahm sein Federvieh, das neben dem Fähranleger seinen Stall hatte, einfach mit aufs Boot.



Brückenbau: Wenn das Wasser im Altrhein extrem niedrig fiel, wurde die alte Motorfähre kurzerhand zur Brücke umfunktioniert.



Jungfernfahrt: Mit Musik und Parytlaune wird die neue Motorfähre "Martin Schenk" am 29. März 2003 in Betrieb genommen.



Begutachtung: Bei scheußlichem Wetter kam die Begutachtungs-Kommission des Wettbewerbs "Unser Dorf hat Zukunft" im Jubiläumsjahr 2011 nach Schenkenschanz. Zünftigerweise startete die Besichtigung mit einer Fährfahrt. Die Schanz erhielt Bronze.

Die Schänzer Fähren im Wandel der Zeit

Zahlen – Daten – technische Fakten

1. Fähre 1905–1940

- Der Fährkörper dieser Seilzugfähre war ein kleiner, rechteckiger Ponton, ohne Aufbauten, sehr flach, mit seitlicher Reling. Vorn und hinten hatte er in voller Breite je eine Klappbrücke zum Anlegen.
- Maximal ein Pferdefuhrwerk konnte übergesetzt werden.
- Ein schweres Drahtseil wurde als Zugseil mit einer großen Winde stramm über den Altrhein gespannt und musste bei Schiffsverkehr jeweils sehr schnell auf den Grund abgelassen werden. Am Boden der beiden Anleger wurde mittels Halteringe die Zugseilhöhe dem Wasserstand angepasst. Der Antrieb erfolgte dann mit einem oder mehreren Ziehhölzern von Hand am Zugseil entlang.
- Bei Hochwasser konnte die Fähre an beiden Ufern maximal nur bis zum Ende des Zugseiles fahren. Stieg das Wasser weiter wurde sie stillgelegt und das Zugseil abgesenkt.
- Dann übernahmen Ruderboote die Personen- und Fahrradbeförderung bis zum Rheintor in Schenkenschanz. Es standen mehrere Ruderboote auf beiden Ufern verteilt zur Verfügung. Bei Nacht setzte jeder selber mit einem Ruderboot über. Wer das letzte Ruderboot benutzte, musste dann ein anderes zurückbringen.



2. Fähre 1940–1966

- Der Fährkörper dieser Seilzugfähre war ein größerer, rechteckiger Ponton mit kleinem, seitlich angesetzten Aufbau und beidseitiger Reling. Vorn und hinten hatte er in voller Breite je eine Klappbrücke zum Anlegen.
- 2 Pkw konnten übergesetzt werden. Die Tragkraft betrug ca. 7,5 bis 10 Tonnen.
- Der Antrieb funktionierte wie bei der ersten Seilzugfähre über ein Zugseil.
- 1955 übernahm ein Boot mit Dieselmotor den Antrieb. Es wurde an der Zugseite der Fähre fest angebunden.
- Die Beschränkungen bei Hochwasser waren die gleichen wie bei der ersten Seilzugfähre. Auch nächtliche Überfahrten gingen von statten wie bisher.



Das Haus am Bootssteg vom Segelhafen Brienen steht auf dem Ponton der letzten Seilzugfähre von Salmorth-Schenkenschanz.

3. Fähre 1966/67–2003

Die 1. Motorfähre (gebraucht gekauft in Stadtprozelten am Main) wurde 1967 eingesetzt

- Technische Daten nach dem Umbau 1966/1967 in Walsum:
- Länge der Fähre über Klappen 24,00 m
 - Länge des Schiffskörpers 16,00 m
 - Breite 4,80 m
 - Tiefgang ca. 0,50 m
 - Tragfähigkeit 9 Tonnen
 - Antrieb 2 absenkbare Schottel-Ruderpropeller, Dieselmotor, 60 kW
 - Landeklappen 2 Stück hydraulisch betätigt
 - Baujahr 1945
 - Zugelassen für 3 Pkw oder 1 kleines Traktorgespann oder 52 Personen ohne Fahrzeuge



4. Fähre (Martin Schenk) seit 2003

Die 2. Motorfähre seit 2003 im Einsatz

- Technische Daten der Doppelendfähre »Martin Schenk« (Angaben des Herstellers):
- Länge der Fähre über Klappen 32,00 m
 - Länge des Schiffskörpers 20,00 m
 - Breite über alles 6,40 m
 - Breite auf Spant 6,20 m
 - Seitenhöhe 1,40 m
 - Tiefgang bei maximaler Beladung ca. 0,90 m
 - Lichte Fahrbahnbreite 3,00 m
 - Tragfähigkeit 21 Tonnen
 - Antrieb 2 Stück SUPRA-JET 330 Wasserstrahlantrieb, Fabrikat: Schmitt
 - Steuerung 2 Stück Joy-Stick
 - Antriebsmotoren Volvo D 5 AT, 81 kW, 2300 U/min
 - Landeklappen 2 Stück hydraulisch betätigt
 - Heizung Ölzentralheizung
 - Bauwerft Schmitt Stahlbau GmbH, 56626 Andernach
 - Baujahr 2002
 - Baunummer 5 / 02
 - Auftraggeber Stadtwerke Kleve, 47533 Kleve
 - Zugelassen 4 Pkw / Einzelfahrzeuge einschl. Anhänger bis 15 Tonnen oder 100 Personen (nach Unfall 2009 Einzelfahrzeuge einschl. Anhänger nur noch bis 7,5 Tonnen)



Seit 1816 war Schenkenschanz eigenständige preußische Gemeinde	1911	Durch preußischen Regierungsbeschluss vom 28.03.1911 wurde Schenkenschanz mit Salmorth vereinigt	1969	Mit der Neugliederung des Landkreises Kleve wurde Salmorth-Schenkenschanz in die Stadt Kleve aufgenommen				
Bisher gab es nur Ruderbote	1905	wurde eine kleine Seilzugfähre gekauft	Um 1940	wurde eine größere gekauft	1967	wurde die erste Motorfähre eingesetzt	2003	die heutige große
Für Hochwasser und Nachtbetrieb lagen mindestens 3 Ruderboote bereit			1 kleines Motorboot		Keine Ruderboote, umgebautes Motorboot, danach kleine Personenfähren			

Dieser Zeitstrahl umfasst die Jahre 1880 bis 2020. Er zeigt die politische Entwicklung von Schenkenschanz und die Verbesserung der Infrastruktur. 1964, nur drei Jahre vor Einsatz der ersten Motorfähre erhielt Schenkenschanz die einzige feste Straßenverbindung über Griethausen nach Kleve.