

unterhalten, wie das von alters her zu geschehen hatte. Für diese Vereinbarung sollten die Fahrherren die Zustimmung ihres Lehnsherrn erwirken, die der Jungherr Johann von Lichtenberg brieflich am 8. März 1395 auch gab, allerdings unter der Bedingung, daß die Fahrherren alles, was sie von der Stadt erhielten, „von ihm, seinen Erben und der Herrschaft zu Lichtenberg haben und behalten nach Lehensrecht und Gewohnheit.“<sup>210</sup> Nur so ist es zu verstehen, daß auch weiterhin beim Niederfahr Lehensträger der Lichtenberger in Erscheinung treten. Nach einem Hinweis von Beyler auf einen Brief von Johann zu Lichtenberg aus dem Jahre 1395 könnte man schließen, daß Goss Engelbrecht, Swartz Götze und Claus von Crostein alleinige Lehensträger waren, doch wurden erst am 13. 7. 1380 Johann von Mülnheim, Burggraf von Straßburg, und sein Vetter Wilhelm nach dem Tode von Reimbolt von Fegersheim von Konrad von Lichtenberg mit der Hälfte der Niederfahr belehnt. 1424 erhielten dann die Brüder Wendelin und Gosse von Mülnheim durch Ludwig von Lichtenberg dieses Lehen. 1435 werden auch Klaus von Graffestein, Oberschultheiß von Straßburg, und sein Vetter Anshelm als Lehensträger genannt, 1445 in Gemeinschaft mit Heintz von Mülnheim.<sup>211</sup> 1458 führt dann Eyer (207) als Lehensträger des Jakob von Lichtenberg Heinrich von Mülnheim an, der auf die Niederfahr mit 13 Pfd. Pf. jährlich belehnt wurde, die je zur Hälfte durch die Einkünfte des Pfennigturms und durch einige Güter in der Ruprechtsau bezahlt wurden. 1472 kam das Lehen an seinen Sohn Daniel. Weiterhin nennt Eyer noch Wollenschläger (von Altdorf) und Beyler, der als Fahrherren noch die Knöbel von Katzenellenbogen, Zeisholff und die Grafen von Eberstein aufzählt, erwähnt noch Urkunden von 1493 und 1504, die vom Fahr sprechen, sowie auch einen Vermerk aus den Annalen des Sebastian Brant vom Jahre 1526: „Das fahr in Ruprechtsau soll abgestellt werden“. Das könnte die Vermutung widerlegen, daß die Fähren bald nach 1396 stillgelegt worden seien.

1396 einigte sich die Stadt in bezug auf die Rheinüberfahrtsrechte „apud Hunesfelt, Keule et ad canes in Reno“.<sup>212</sup> Nach Beendigung des Acht-Krieges hatte Bischof Friedrich von Straßburg im Februar 1393 unter seinen zahlreichen Forderungen seinen Anspruch auf die Rheinfähre geltend gemacht und Schadenersatz gefordert, wie auch Heinrich von Lichtenberg die Stadt wissen ließ, „daz sy mich entwert haben mit irme Gewalt an recht der var auf dem Rein bey Strazzpurg, dy ich furbaz von meynen herren czu lehen hab“ und er und die Seinen großen Schaden dadurch erlitten hätten. Schließlich beschwerte sich auch Junker Heinrich von Geroldseck und Lahr wegen des Brückenzolls, den er und seine Leute zahlen mußten, obwohl die Brücke auf seines „jungheren eygen“ stand und er wie alle seine Vorfahren bisher zollfrei über den Rhein gefahren sei.<sup>213</sup>

Das weitere Schicksal der mittleren Fahr „zu den Hunden“ scheint nicht erforscht. Bekannt ist, daß 1396 Nesa Barpfennig, die mit Johannes von Kagen-