

## 450 Jahre Wurzener Seilfähre

Die besondere Gestalt der Muldenaue erschwerte das Überqueren des Flusses von jeher und es war in den Anfängen nur an Furten möglich. Hinweise auf Kähne zum Übersetzen finden sich für den Anfang des 12. Jahrhunderts. Da verlief der Hauptstrom der Mulde aber vermutlich noch im Bett des späteren Mühlgrabens, weshalb sich die ersten Anlegestellen in unmittelbarer Stadtnähe befanden. Sie wurden erst seit dem 14./15. Jahrhundert in den Bereich der heutigen Muldebrücke verlegt. Nach den Unterlagen des Wurzener Stadtrates gab es in den *allerältesten Zeiten* nur einen dem Domkapitel zustehenden Pferdekah, der später dem Stadtrat überlassen wurde. Ein Unglück im Jahre 1550, bei dem zwei Kähne sanken und mehrere Personen ertranken, hatte den Bau eines 40 Personen fassenden Schiffes zur Folge.

Eine offizielle Genehmigung einer Fähre durch den Kurfürsten aber konnte trotz intensiver Bemühungen nicht erreicht werden. Erst der vom Wurzener Bischof **1573** unternommene neuerliche Versuch war von Erfolg gekrönt. Er hatte dabei auf die vielen Todesfälle im vorangegangenen Herbst verwiesen. So waren z. B. zwei von Oschatz kommende Fuhrleute, die Wein für den Stadtrat geladen hatten, ertrunken. Der umständliche Kahnverkehr sollte nun durch eine Seilfähre ersetzt werden. Allerdings protestierten die Städte Eilenburg und Grimma dagegen, da sie Einbußen bei ihren Einnahmen befürchteten. Eingeholte Rechtsgutachten sprachen den beiden Städten aber das Recht ab, Wurzen die Fähre zu untersagen. Allerdings durfte das Geleit nicht beeinträchtigt werden. Das bedeutete, dass die an die Hohe Landstraße gebundenen Wagen in Wurzen nicht übergesetzt werden durften. So verpflichteten sich die Wurzener gezwungenermaßen, die Fähre nur zum Übersetzen des in der Stadt gebrauten Bieres sowie für das Getreide, die Früchte und das Heu von den über der Mulde gelegenen, der Stadt gehörenden Flächen zu nutzen. Allerdings scheint es trotz angedrohter hoher Strafen häufige Verstöße gegen diese Regelung gegeben zu haben. Zudem fuhren oder ritten die Fuhrleute und Reisenden einfach in der Nähe der Fähre durch das flache Wasser, ohne sich um die Geldforderungen der Fährleute zu kümmern. Die Färeinnahmen wurden auch durch zahlreiche Befreiungen von den Fährgebühren gemindert. Z. B. waren die Einwohner von Wurzen und den umliegenden Ortschaften von der Gebührenerhebung teilweise oder ganz befreit. Angesichts der vielen Ausnahmen von der Gebührenerhebung lässt sich die Zahl der übergesetzten Wagen, Pferde bzw. Personen nur unzureichend ermitteln. Nach den Färeinnahmen 1797/98 dürften es mindestens 10.000 Wagen gewesen sein.

Die Unterhaltung der Fähre stellte den Rat bereits seit dem 17. Jahrhundert regelmäßig vor gravierende Probleme. Sinkende Einnahmen standen erheblich steigenden Ausgaben gegenüber. Die Lebensdauer der hölzernen Fähren überstieg häufig fünf Jahre nicht. Wendete man Anfang des 18. Jahrhunderts nur ca. 30 % der Einnahmen für die Ausgaben auf, so hatte sich dieser Anteil Anfang des 19. Jahrhunderts bereits verdoppelt. Zur Absicherung der Einkünfte wurden die Färeinnahmen über große Zeiträume verpachtet.

**Abb. Ausschreibung der Verpachtung der Färeinnahmen 1711** (Staatsarchiv Leipzig, Stadt Wurzen, 2444)

Abgesehen von den mit dem Fährbetrieb verbundenen finanziellen Schwierigkeiten trug die Natur zu erheblichen Einschränkungen des Fährverkehrs bei. Hochwasser und Eisgang legten nicht selten über größere Zeiträume den Fährverkehr lahm. 1694 wurde eine neuartige Seilfähre gebaut, die zuverlässiger und schneller als die vorherigen war.

**Abb. Zeichnung der Seilfähre von 1694** (Staatsarchiv Leipzig, Stadt Wurzen, 2443)

Dennoch rissen die Klagen über die zeitraubende und beschwerliche Überquerung der Mulde bei Wurzen nicht ab. Auch Goethe machte 1768 unangenehme Erfahrungen mit der Wurzener Fähre. Sein Missfallen über die hier hautnah miterlebten langen Zeitversäumnisse schlug sich dann im Urfaust nieder.

Der Brückenbau 1830 setzte dem Fährverkehr nach mehreren Jahrhunderten ein Ende. Die zwei großen mit Eisen beschlagenen Fähren, ein großer Fährkahn und viel Zubehör wurden meistbietend versteigert.

Quellen: Staatsarchiv Leipzig

Volker Jäger

**D**er Aller-Durchleuchtigste / Großmächtigste  
 König in Pohlen ꝛc. ꝛc. des Heiligen Römischen Reichs Erb-Marschall  
 und Chur-Fürst zu Sachsen ꝛc. auch desselben Reichs in denen Landen des Sächsischen  
 Reichs und an Enden in solch Vicariat gehörende / dieser Zeit Vicarius, &c. ist allergnädigst gemeinet / Dero

**Fahren-Jelds-Einnahme zu Würtzen**

anderweit auff gewisse Jahr lang verpachten zu lassen; Dofeme nun ein- ober ander verhanden / der  
 dieselbe zu pachten Lust hat / und loco Cautionis das Pacht-Geld auff ein halb Jahr zu pränumeriren / und denn  
 nach Befinden die andere Helffte der Caution durch Immobilia, dem bekanten Decreto gemäß / zu prästiren vermag; So  
 hat derselbe sich den 19. Septemb.: nächst künftigt / geliebts GOTT! als welcher Tag expresse zum Termino  
 Locationis anberaumer / bey der Chur-Fürstl. Sächs. Cammer allhier darumb anzumelden / und alda zu gewarten / das kün-  
 ftigen Tages hieüber mit ihm die Handlung vorgenommen / der Pacht völlig und beständig geschlossen / und dem Weisbi-  
 thenden / und der die beste Caution bestellen kan / zugeschlagen / sodann aber / wann gleich die Ausfertigung des Pacht-  
 contracts noch nicht erfolgt / und sich nachgehends ein anderer zum Pächter angeeignet / auch ein mehrers zum Pacht-  
 biethen würde / keiner weiter admittiret werden solle. Darnach sich allergnädigst zu achten. Ubrkündlich ist dies-  
 ses / zu männiglich Wissenschaft / öffentlich anzuschlagen befohlen / und mit dem allhiefigen Chur-Sächsischen Cammer-  
 Secret bedrucket worden / So geschehen zu Dresden / am 13. Aug. 1711.

AUGUSTUS REX



*Handwritten notes and signatures in cursive script, including the date '1711' and various names, likely representing the signatories or witnesses to the document.*

