

Als nach dem großen Kriege wieder Ordnung hergestellt wurde, erging am 20. März 1650 an die Fährleute zu Laubegast und Loschwitz folgender Befehl: Es wird ihnen bei Strafe verboten, Lastwagen der Landleute, auch Bier- und Holzwagen überzusetzen. Sie sind auf die öffentlichen Landstraßen zu weisen, damit das Gleit nicht geschädigt wird. — Natürlich ging man von dem eingerissenen Brauch nicht gleich ab. Aus dem Jahre 1664 erfahren wir, daß der Fährmann Peter Zeibig zu Laubegast Lastwagen unbefugt übergesetzt, die Hoffuhren aber verweigert hat. Der Fährmann gibt an, „daß er und seine Vorfahren die von Sebnitz und Hohnstein kommenden Leinwand- und die Steinwägen aus dem Liebethaler Bruche überzusetzen jederzeit berechtigt gewesen seien“¹. Sein Sohn und Nachfolger an der Fähre, Georg Zeibig, wird 1689, am 16. November, ermahnt zur Beachtung des Fährmandates bei 30 Talern Strafe². Derartige Mandate oder Patente erschienen am 14. November 1645 und am 27. Juni 1671³, wurden aber häufig nicht beachtet, manchmal traten auch anderslautende, obrigkeitliche Bestimmungen in Kraft. Am 19. Oktober 1691 wird verfügt: „Die Fähre zu Laubegast (Georg Zeubig) soll, sonderlich damit bey in stehender Weinlese aus denen über der Elbe der Gegend gelegenen Weingebirgen die Mostwägen daselbst überkommen mögen, auff drey Wochen lang von dato wieder frey gemacht werden“⁴.

Nach 1705 (Georg Zeibigs Erben erwähnt) ging die Fähre in die Hände der Familie Wirthgen (Wirtgen) über, die hundert Jahre lang den Besitz inne hatte. (Ein Georg Wirtgen wird bereits 1650 als Untertan des Heinrich von Bünau zu Weesenstein erwähnt⁵.) Im nordischen Krieg, der uns die Schweden und Polen fast ein Jahr lang nach Sachsen brachte, war Andreas Wirthgen Fährmeister zu Laubegast⁶. Die Schweden wechselten hier und in Hosterwitz mehrmals über die Elbe, „haben die Schweden Regimenter

weise durchgesetzt“¹. Als die Feinde im September 1707 abgerückt waren, erholte sich das Land bald von der „Schwedenangst“, Handel und Verkehr suchten die alten Wege wieder auf. Am 4. Juni 1708 bat Andreas Wirthgen, Fährmeister zu Laubegast, die Mühlsteinfuhren aus den Liebethaler Steinbrüchen überfahren zu dürfen², was auch genehmigt wurde.

Aus den bisher benutzten Aktenstücken ergibt sich, daß zu Laubegast außer dem üblichen Verkehr von Personen, Schiebeböcken, Handwagen, Vieh noch größere Last-, Holz-, Bier-, Leinwand-, Stein- und Hoffuhren den Strom übersehten. Die amtliche Untersuchung eines Unglücksfalles verschafft uns aber noch eingehendere Kenntnis über den Fährbetrieb. Am 5. Januar 1722 verunglückte die kleine Fähre zu Loschwitz mit Personen und Schiebeböcken bei stürmischem Wetter. (Nach Klemms Chronik, S. 336, fielen 70 Personen ins Wasser, wurden aber bis auf sieben gerettet; tatsächlich sind 54 gerettet worden und 19 ertrunken.³) Es entstand ein Streit über „die Botmäßigkeit der Fähre“ zwischen Rat und Amt zu Dresden, man „hat aber die Sache nachhero nicht weiter erörtert“. Das Loschwitzer Unglück war die Veranlassung dazu, daß die Laubegaster Fähre 1722 vom Amtsschiffbauer Meister Gottfried Wezel untersucht wurde. Die kleine Fähre war 26 Ellen lang, 4 $\frac{1}{4}$ Elle breit und 1 $\frac{1}{4}$ Elle hoch, die große 31 Ellen lang, 7 $\frac{1}{2}$ Ellen breit und 20 Zoll hoch (1 Elle = 12 Zoll = 0,566380 m). Im Herbst desselben Jahres erließen das Kursächsische Geleitsamt und der Rat zu Dresden eine „Specification der Taxa und Einkunfft bey der Fehre zu Laubegast“, nach der sich der Fährmann Andreas Wirthgen genau zu richten hatte⁴. Gewiß mußte er auch wie der Fährmann zu Loschwitz einen Eid mit folgendem Wortlaut leisten: „Ich N. N. schwere zu Gott, daß ich dem Churfürstlich Sächsischen Gleithe und E. E. Raths Brückenzoll zum Schaden und Nachtheil weder Wagen, Pferde, Vieh, Erahmwagen noch andere Sachen, sie haben Nahmen wie sie wollen, uff der Fehre oder Rahn überführen, noch dergleichen andern zu thun gestatten, mit dem geordneten Fehrgeld vergnüget seyn und ein mehrers nicht fordern, auch sonst deme, was mir befohlen, jederzeit nachleben und solches nicht unterlassen will, umb einiger Ursache willen, als mir Gott helffe durch Jesum Christum, unsern Herrn!“ Gleichzeitig mag die Post-

¹ Locat 39947, S. 5. Acta. Die Fähre zu Laubegast betr. 1650.

² 1691 hat Peter Zeibich (das Amt schreibt „Zeubig“) einen Schweinehändler aus Nixdorf, Hannß George Dietrich, mit 49 Schweinen über die Elbe geführt und soll mit 20 Talern bestraft werden. 1697 ist Hans Hornisch aus Schandau „mit 6 Stück Tripp-Samet durch die Städte Rathen und Wehlen passieret und in Laubegast übergegangen“. (Tripp ist Wollsam.) Locat 39947. Rep. XV. Pirna. Die Fähre zu Laubegast ... 1650.

³ Locat 39947, S. 12. — Ratsarchiv A. XVI. 7. Extract etlicher gnädigster Befehle ... 1689.

⁴ Codex Augusteus. Tom. II.

⁵ Locat 39947, S. 24.

⁶ Locat 11233. Genealogie Bünau Vol. III: Bl. 62.

¹ Mörhsch, Elb-Furten und -Fähren in Sachsen. Über Berg und Tal 1911, Nr. 1—3.

² Locat, 39947, S. 38.

³ Ratsarchiv Dresden, G. XXIV. Nr. 9 und Nr. 8.

⁴ Ratsarchiv Dresden, G. XXIV. Nr. 9, S. 131.