

„Wasser-, Leibes- und Lebensnot“

Das Loschwitzer Fährunglück am 5. Januar 1722 gilt bis heute als die schlimmste Katastrophe am Oberlauf der Elbe

Der 5. Januar 1722 war ein stürmischer Wintertag; starker Westwind peitschte die Elbe auf. Seit einiger Zeit hatte der Fluss aufgrund des vorherrschenden milden Wetters Hochwasser geführt, und bereits drei Tage lang hatten einige Menschen auf der Loschwitzer Elbseite gewartet, um den Fluss endlich queren zu können. An jenem Tag gestattete der Loschwitzer Fährmeister Johann Michael Willkommen seinen Knechten endlich die Überfahrt – doch der Versuch überzusetzen geriet zum Desaster. In den noch dunklen Morgenstunden des 5. Januar versank die Loschwitzer Fähre kurz nach dem Ablegen, weil sie völlig überladen war und die Wellen schnell über die Rundhölzer der zu niedrigen Bordwand schlugen. Alle Personen, die dabei entweder über Bord gespült wurden oder in Panik ins Wasser gesprungen waren, fanden den Tod. Insgesamt ertranken 19 Menschen; sowohl die beiden Fährknechte als auch 52 weitere Passagiere konnten gerettet werden.

Bis heute wird dieses Unglück zu recht – in älteren Darstellung bisweilen jedoch unnötig dramatisiert – als die größte Fährkatastrophe im sächsischen Oberlauf der Elbe bei Dresden erinnert. Erst ein Jahrhundert später, am 17. Februar 1817, ereignete sich ein weiteres schweres Unglück auf der Loschwitzer Fähre, als vier Passagiere während eines heftigen Windes ertranken. Und auch davor ist lediglich für das Jahr 1620 ein Fährunglück bei Dresden bezeugt, bei dem drei junge Männer ertranken (hier ist nicht eindeutig, ob es sich um die Loschwitzer Fähre handelte). Der Diakon Samuel Rühling verteidigte die Opfer und deren Familien in einer Leichenpredigt, gehalten in der Dresdner Stadtkirche „Unser Lieben Frauen“ gegen das schmähende Gerücht, die drei Männer hätten den Fährmann in volltrunkenem Zustand zum Übersetzen gezwungen und wären derart bezechet einen bösen Tod gestorben.

1722 hielt auch in Loschwitz Pastor Johann Arnold (1673 bis 1732) am Tag

nach dem Unglück eine sogenannte Kasualpredigt, die den Vorfall in einen christlichen Deutungsrahmen rückte und die individuellen Leichenpredigten für die Opfer ersetzte. Arnold war seit 1704 erster Pfarrer einer erst kurz zuvor aus der Stadtkirche „Unser Lieben Frauen“ ausgefarrten Gemeinde, die aus den Orten Loschwitz und Wachwitz sowie dem Gut „Zum Weißen Hirsch“ bestand. Predigten nach Unglücksfällen besaßen nicht selten den Charakter einer Bußpredigt und forderten die versammelte Gemeinde zu innerer Einkehr und zum festen Glauben auf. Das eigentliche Thema von Arnolds Predigt war daher auch weniger das Unglück selbst, als vielmehr die Gottvergessenheit seiner Gemeinde. Diese hätte den Zorn Gottes heraufbeschworen, der deswegen mit dem Unglück ein Exempel zur Mahnung und Warnung statuierte. Ob es daher wirklich der drängende Wunsch seiner Pfarrmitglieder gewesen war, wie der Titel der einige Monate später publizierten Predigt behauptete, der



An dieser Stelle ertranken am 5. Januar 1722 19 Menschen in den eisigen Fluten der Hochwasser führenden Elbe. Foto: Jane Jannke



Details am Fachwerkgebäude der ehemaligen Fährmeisterei weisen bis heute auf die Geschichte des Hauses hin. Foto: Jane Jannke

Historisches

den Druck befördert hat, erscheint zumindest diskussionswürdig.

Und Arnolds scharfe Kritik ging ja noch viel weiter, denn er nahm ausdrücklich Stellung zu den konfessionspolitischen Spannungen im Kurfürstentum Sachsen nach der Konversion Kurfürst Friedrichs August I. (der Starke, 1670 bis 1733; als August II. König von Polen) zum Katholizismus im Jahr 1697. Johann Arnold diskutierte die Frage, auf welchen Wegen ein seliger Tod eines wahren und aufrichtigen Christen bei unvorhergesehenen Unglücksfällen gesichert wäre. Neben dem frommen Lebenswandel spielte das Verhalten in der Sterbestunde eine besondere Rolle. Und der streng lutherische Pastor wandte sich ausdrücklich gegen die Anrufung von Heiligen und andere aus seiner Sicht unwirksame katholische oder gar heidnische Praktiken. Einzig die persönliche Hinwendung zu Gott im wahren lutherischen Glauben könne helfen. Die ungewöhnlich heftige Zorn-Gottes-Rhetorik seiner Predigt und das von ihm beschworene gottlose Umfeld katholischer und atheistischer Irrbräuche lassen es auf den ersten Blick unbegreiflich erscheinen, weshalb ausgerechnet die 19 Ertrunkenen selig verstorben sein sollen und alle anderen sogar gerettet wurden. Man könnte fast meinen, auf der Fähre seien die einzig treuen Gläubigen der Gemeinde alle auf einmal versammelt gewesen.

Wie dem auch sei, fernab von theologischen Deutungsproblemen und sich später auf diese beziehenden Presseberichten trieben den Dresdner Rat ganz andere handfeste Probleme um. Zum einen musste die medizinische und weitere Versorgung der Opfer sichergestellt werden. Zum anderen hatte das Fährunglück das Oberamt auf den Plan gerufen: Die sogenannte Fährgerechtigkeit und vor allem die Einnahmen aus dem Fährbetrieb waren seit Längerem ein Streitpunkt zwischen dem Dresdner Rat und dem Amt gewesen. Überdies hatte das Unglück gezeigt, wie notwendig eine neue Regelung zur Sicherung des Fährbetriebs war.

Nach dem Unglück entsandte der umgehend informierte Dresdner Bürgermeister Christoph Heinrich Vogler eiligst den städtischen Bader und Amtschirurgen Wolfgang Wintzheimer nach Loschwitz. Zu dieser Zeit wusste man in der Residenz noch nichts Genaues über die Dimensionen des Unglücks. Wintzheimer untersuchte und versorgte die Überlebenden, worüber er genau Protokoll führte. Aus Wintzheimers Bericht geht hervor, dass die Geretteten in verschiedene Privathäuser der angrenzenden Weinberge gebracht worden waren, wo man sie bereits vor Eintreffen weiterer Hilfe gewärmt und versorgt hatte. Der medizinischen Praxis der Zeit entsprechend ließ der Bader den überwiegenden Teil, ausgenommen schwangere und altersschwache Frauen, zur Ader und gab ihnen nicht näher spezifizierte Medikamente.

Zeitgleich befragten Ratsbedienstete die Fährknechte, den Fährmeister, weitere Zeugen und klärten auf, bei welchen Opfern es sich um Rats- und bei welchen um Amtsuntertanen handelte, um die Zuständigkeit für spätere Fürsorgemaßnahmen (etwa die Aufnahme ins Waisenhaus) zu klären. Schnell zeigte sich, dass das Unglück vor allem einer völlig chaotischen Situation beim Beladen geschuldet gewesen war, bei dem zu viele Menschen auf die Fähre gedrängt waren und die Hinweise der Fährknechte missachtet hatten. Die Knechte überblickten die Lage offenkundig selbst nicht und gaben noch in der späteren Befragung eine deutlich zu niedrige Passagierzahl an.

Der Vorfall gefährdete das Geschäft des Fährmeisters Willkommen, der daher rasch in die Offensive ging und um Fortführung seines Fährbetriebs und Ausbesserung der zu hebenden Fähre bat. Er wehrte sich auch ve-

hement gegen die Anschuldigungen, sein Personal wäre zum Zeitpunkt des Unglücks angetrunken gewesen und er selbst hätte seine Fähre nicht ordentlich in Schuss gehalten. Zugleich unterbreitete er einen Vorschlag für eine neue, umfassende Fährordnung. Im Oktober 1722 wurde dem Dresdner Rat bestätigt, dass die Fähre repariert und an den Einstiegen erhöht worden sei. Im Januar 1723 bekam das Amt die Fährgerechtigkeit als kurfürstliches Regalrecht zugeschlagen. Dem Dresdner Rat blieb nurmehr eine Zuschauerrolle. Im März 1723 inspizierten Amtsbedienstete die Fähre, befanden sie für tauglich und erlaubten dem Loschwitzer Fährmeister den weiteren Betrieb. Und noch im gleichen Jahr wurde eine neue große Fährordnung erlassen, die in vielen Punkten den Vorschlägen des Loschwitzer Fährmeisters folgte. Unter den Neuregelungen befand sich auch ein Paragraph, der den Fährbediensteten erstmals ein Weisungsrecht gegenüber Passagieren einräumte, um ähnliche Unglücksfälle in Zukunft zu vermeiden – eine Regelung, die bis heute gilt.



Das 1697 erbaute Loschwitzer Fährgut existiert bis heute in der Friedrich-Wieck-Straße. Darin befindet sich heute ein Restaurant. Foto: Jane Jannke

Bis zur Fertigstellung des Blauen Wunders im Jahr 1893 blieb die Loschwitzer Fähre die wichtigste Verbindung nach Blasewitz. Heute befindet sich in den Gebäuden des ehemaligen Loschwitzer Fährguts das Restaurant La Campagnola.

Alexander Kästner