

Die ehemalige Fähr zwischen Wadgassen und Buß

Ein kulturgeschichtlicher Ort an der Saar.

Erwin Schneider

Dort, wo heute eine mächtige, eiserne Bogenbrücke die Industriedörfer Buß und Wadgassen verbindet, setzte bis zum Jahre 1903 ein Ferge Personen und Güter über den Fluß unserer Heimat. Es ist nicht schwer, sich auf der Bußer Seite die Eisenbahnlinien und ihre Überführung, den Brückendamm und seine Befestigungen hinweg zu denken und ein Bild zu bekommen von der sanft zum Flußbett abfallenden Niederung, die den Weg zur Fähr bildete.

Alt, sehr alt ist dieser Saarübergang. Er ist mindestens so alt und fast ebenso wichtig wie der bei Saarbrücken. Die Römer schützten den Saarbrücker Platz durch ein Kastell, weil er für sie einen strategisch wichtigen Punkt bildete. In Buß taten sie dasselbe. Im Schutze eines Kastells lag eine große römische Siedlung, die sich hier am Kreuzungspunkt zweier oder dreier Verkehrs- und Heeresstraßen entwickelt hatte. Die eine kam von Beckingen, die andere von Tholey, aus dem sogenannten Varuswalde. Die dritte führte wahrscheinlich auf der rechten Saarseite nach Saarbrücken. Die Beckinger und Varuswaldstraße führten in Buß über die Saar durch Wadgassen, Differten, St. Avold nach dem damals so wichtigen Lande der Mediomatruer mit der großen, späteren,

Dem Flußübergang verdankt Wadgassen bekanntlich seinen Namen. Und mit der Fähr hatte das Kloster seit seiner Gründung zu tun.

So spärlich wie mit den unmittelbaren Nachrichten über unsere Heimat während der vorrömischen, römischen und der fränkisch-karolingischen Zeit ist es auch mit denen über unsere Fähr bestellt. Seit dem Urkundenzeitalter wird von der Fischerei und von dem Verkehr auf der Saar zwischen Wadgassen und Buß berichtet. Herr der Fahrgerechtfame war die Pfarrei Buß. Sie verpachtete die Fähr an den Meistbietenden und ihr Genehmsten. Während der Zeit ihrer Abhängigkeit, d. h. während das Wadgasser Kloster Grundherr von Buß war (von 1481 bezw. 1548—1793), zahlten die Bußer auch von dem „Fahrschiff“ Abgaben an die Abtei.

Der Verkehr auf der Fähr war ein ständiger und bedeutender: in der Römer- und Franken- bezw. Karolingerzeit militärischer und kommerzieller Art. In der folgenden Periode warfen fast alle europäischen Kriege ihre Schatten und Greuel bis hierher. Schließlich entwickelte sich daselbst eine bedeutende Wirtschaftsstraße. Schon 1224 war das Kloster Wadgassen mit der Seelsorge in der vordem selbständigen Pfarrei Buß betraut worden. Von diesem Zeitpunkt an hören wir öfter von dem natürlich eintretenden regelmäßigen Verkehr über die Fähr. Die ältesten Bußer Kirchenrechnungen (kulturgeschichtlich aufschlußreiche Dokumente über Lebenshaltung, Preise, Dialekt unserer alten Heimat etc.) reichen bis zum Jahre 1529 zurück und verzeichnen das „fahr“ auf der Saar als eine wichtige und dauernde Einnahmequelle. Der Betrieb fand mit mehreren Rähnen (immer „schiff“ genannt, was keinen genauen Schluß auf die Art des Fahrzeuges erlaubt) statt. Im Jahre 1778 wurden nachweislich auch Ponten für schweres Güterübersetzen verwandt. In diesem Jahr, also zur Zeit, da die Saarbrücker Grafen sich mit dem an Frankreich abgetretenen Kloster nicht mehr so gut standen, sogar seit sehr langen Jahren in dauernden Prozeßstreitigkeiten mit ihm lagen, nahmen sie in Buß, wo Fährhaus und Nachen standen, (früher waren diese auf der Klosterseite) die „Nachen und Pontons“ weg und unterbanden jeglichen Verkehr daselbst während 4 Jahren. Buß war saarbrückisch (seit dem ersten Saarbrücker Grafen) und Wadgassen (seit 1766) französisch. Die Saar war die Grenze. — In dem Jahrhundert vor dem

Brückenbau waren keine Ponten mehr vorhanden. Man glaubte damals sogar, daß nie welche dagewesen seien. Mit der Zerstörung des Klosters sind auch die Ponten verschwunden, nachdem die Mönche (wie man erzählt mit 6 hochbeladenen Wagen) sich über die Saar vor den franz. Revolutionären in vorläufige Sicherheit gebracht hatten.

Schon im 30jährigen Krieg sah die friedliche Fähr ungewohnte Dinge, als das Kloster mehr als 100 mal geplündert wurde, die Kroaten, die Schweden, Franzosen, Deutschen darüber hinzogen, damals, als die Gegend verödete, als die Kriegsbrände schauerlich loderten, das große Sterben begann, Hunger und Pest schrecklichen Tod brachten, der Konvent auf die andere Saarseite hinunter nach Merzig floh.

Im Jahre 1647 wurden in Buß 2 Kinder getauft, 1648—50 gar keins.

Das war die schlimmste Zeit, welche die Fähr je in der uns bekannten Geschichtsperiode sah. In den lothr. Grenzkriegen, während der Reunionen, des spanischen Erbfolgestreites und der Befreiungsfeldzüge setzte ebenfalls immer wieder einheimisches und fremdes Kriegsvolk über, aber es kam nie wieder zu so furchtbaren Verwüstungen.

Die Jahrhunderte vor dem Beginn des franz. Ausdehnungsgehrgeizes darf man vergleichsweise friedlich nennen.

Da war auch die Bußer Fähr kein eigentlich hervorragend wichtiges Einnahmeunternehmen. Gewinn war damals nicht viel aus ihr zu ziehen, weil die Fahrbedingungen es nicht erlaubten. Die „schiffe“ waren nicht sehr teuer und die Fahrpreise (sofern man überhaupt von solchen geldlicher Art sprechen darf) sehr niedrig.

Im Jahre 1563: „Item haben mir X franken und VI blanken geben vor das naw schiff zu machen.“

Im folgenden Jahre wurde noch ein neues „schiff“ in Betrieb gesetzt. Das kostete aber mehr: „Item XVIII franken vor ein naw schiff ausgeben.“

Getreulich berichten die „brudermeister“ (die Kirchenrechner) im selben Jahr die Einnahme von dem Verkehrsinstitut: „Item haben wir ihngenommen von Paulo beckern von wegen des Fahrschiffs 20 blanken“. (Zum Vergleich des damaligen Wertes: „von einem Kalf 1 franken“; „Item haben mir von hirth hanßen zu Enstorff ihngenommen von wollen 22 blanken“; „von 2 stücken (Feldern) ligen 4 blanken“).

Daß so wenig Bargeld einkam, wird durch die altväterische Regelung des Unternehmens sofort klar. Jener Zeit ging es im wahrsten Sinne um das „tägliche Brot“. Im Jahre 1743 schilderte der Wadgasser Mönch Wilhelmus Christophorus Nuperney, damaliger Pfarrer von Buß, den ganzen Fährbetrieb, seine Art und seine Bedingungen in so klarer, anschaulicher Chronistenweise, wie es von wenigen Dingen dieser Gegend aus jener Zeit vorliegt, daß es ewig Schade wäre, wenn eine solche Seite für immer weiter im modernden Staube vergessener Rechnungs- und Bannbuchblätter unserer Zeit verloren gehen sollte:

„Nebst den vorgeschriebenen Wiesen, Gärten und Feldern hat die Kirch auch das Fahr auf der Saar zwischen Bous und Wadgassen, und ist sie dessen a tempore immemoriali in possessione. Es wird auch selbiges schon in der Kirchenrechnung de anno 1529, (welche die älteste ist, so ich in Händen gehabt), eingeführt. Es ist diese Rechnung, wie sie selbst meldet, geschrieben in festo Sanctae Mariae Magdalenaee im Beisein des Priors und Kirchhern, Herrn Leonard, welcher sich vordran schreibt Dominus Leonardus Palk, canonicus wadcasensis: abbatis supprior et provisor illo tempore in buis et postea fuit abbas wadegottensis. Es ist selbiges Jahr von dem Fahr eingenommen worden, wie diese Rechnung meldet,

„Item von Quenen CIC albus von dem schiff CIC albus eodem anno. Item empfangen III Gulden und III albus von dem schiff von arnolt pfumener und bleibt noch schuldig IC albus“. Es hat das Kloster Wadgassen auf selbigem frei zu passieren. Dessen stehet die Fahrhütte auf der Klosterseite. Die Einwohner des Dorfes und (der) Pfarrei Bouhse geben dem Ferger jährlich aus jeder Haushaltung ein hausgebackenes Brot, desgleichen auch die Pfarrei Wadgassen. Die von Griesborn, Schwalbach und Knausholz („Anauß Holz“) geben eine Garbe Frucht auf dem Felde, desgleichen gegeben haben auch die von Ensborn, welches aber Nachlässigkeit der Ferger außer Possession gekommen ist, und geben dieselben gleich den Boufern ein Hausbrot jährlich. Weiter geben dem Ferger die Einwohner von Püttlingen auch jährlich Fahrgarben. Es stehen auch die kath. Einwohner von Böttlingen mit dem Ferger in anod und geben etwas von Hanf und Flachs. Und die von Hölzweiler etwas an Geld. Es stehen auch mit dem Ferger in anod die Gölterthaler und andere mehr. Die Fremden aber zahlen dem Ferger einen Kreuzer.“

So von Grund auf anders — wie überall in der erschlossenen Welt — wurde es im 19. Jahrhundert auch hier. Technik und Kapitalwirtschaft begannen ein neues, reißenderes und schallenderes Lied.

Auf dem Gelände des zerstörten Klosters, welches die Fabrikherren Billeroy und Boch käuflich erstanden, wuchs ein weltbekannt gewordenes Glas- und Kristallwerk empor. Um 1800 begann diese neue Entwicklung dort. Mit einem Schläge wurde das uralte „fabr“ ein wirtschaftliches Objekt von stets wachsender Bedeutung. Die „20 blanken“, welche der Ferge im Jahre 1564 an seine Herren ablieferte, wurden nun zu immer mehr blanken Reichsthälern, allein für die Pachtsumme. 1818 waren es 14 $\frac{1}{2}$, 1844—46 schon 48, 1867—70 bereits 270, und von 1893—95 bezahlte Jakob Theobald 1000 Mark Pachtsumme. Man muß bedenken, daß sich die Einwohnerzahl von Buß von etwa 1800 bis heute mehr als verdreizehnfach hat. Im Jahre 1895 begann der Bau der Brücke. Aus dem Fergen alter Zeit mit der langen Stoßstange war ein Geschäftsmann, aus dem Holzschuppen des Fahrmanns eine schöne Wohnung geworden. (Als diese 1830 gebaut wurde, fand man bei den Erdarbeiten 6 etwa 74 Pfund schwere Feuermörser des Klosters aus der Periode der französischen Revolution. Dieselben gingen in den Besitz der Kirche über, von der sie, wie früher von der Abtei, bei festlichen Anlässen benutzt wurden.)

Die alte Fahrordnung genügte nicht mehr, die mündliche, familiäre Gemütlichkeit hatte aufgehört. Eine lange, alle möglichen Einzelheiten und Fälle vorsehende schriftliche Regelung der Verpachtung, der Rechte und Pflichten des Fergen und seiner etwaigen Gehilfen wurde aufgestellt, weil sie zur unumgänglichen Notwendigkeit geworden war. Täglich vermehrte sich der Personen- und besonders der Güterverkehr. Die Kohlen von Hostenbach, die Rohstoffe und Erzeugnisse der Glasfabrik wollten befördert werden. Darüber kam es zu dem größten Prozeß, den die Kirchengemeinde Buß je geführt hat.

Billeroy und Boch wollten 1843 selbst eine große Pontenfähre errichten. Die jahrhundertalte Eigentümerin der Fahrgerechtfame, die Kirche zu Buß, wollte dies nicht erlauben. Die Fabrikbesitzer versuchten mit gütlichen Vereinbarungen und mit rechtlichen Eigentumsansetzungen, ihr Ziel zu erreichen. Zunächst mußte die Pfarrei vor dem Fiskus ihr Recht beweisen. Das gelang ihr, 1853 wurde der Prozeß in Berlin im Finanzministerium zugunsten der Beklagten entschieden. — Das Werk in Wadgassen stand danach mit der Eigentümerin bis zum Jahre 1873 in dauernden Verhandlungen. Alles führte zu keinem Ziel, obwohl der Abschluß eines Vertrages mehrmals sehr nahe lag. Die Bahnliesen wurden gebaut, das Brückenprojekt tauchte auf, Unterhandlungen mit dem Staat wurden gepflogen. In den neunziger Jahren kam die Entscheidung für den Brückenbau: das Mannesmann Röhrenwerk Buß war errichtet worden. 1903 war die Brücke fertig. 1907 wurden die Rechte der Pfarrei mit 21 000 Mark abgelöst.