Die ersten Dampfschiffe

verewigt ein ungenannter alter Dresdner in seinen Erinnerungen mit einigen charakteristischen Einzelheiten des Ausflugverkehrs um das Jahr 1840 herum:

Das war ein Ereignis für Dresden, ... als die ersten Dampfschiffe auf unserer Elbe fuhren. Hatte doch der bei weitem größte Teil der Bewohnerschaft überhaupt noch kein Dampfschiff gesehen und kaum einen Begriff von der treibenden Kraft des Dampfes. Erst zwei Jahre später, im Sommer 1838, wurde von der im Bau begriffenen Leipzig-Dresdner Eisenbahn die erste Strecke, von Dresden bis auf die Weintraube in der Hoflößnitz befahren. Freilich hatten die ersten Dampfschiffe mit viel Schwierigkeiten zu kämpfen: die Maschinen waren nicht praktisch genug konstruiert; die Schiffe waren zu schwer für niederen Wasserstand, und das Strombett war zu ungleichmäßig (die Baggermaschinen sind erst späteren Ursprungs). Als nun aber die regelmäßigen Fahrten auf der Oberelbe eingerichtet wurden, kam zunächst Pillnitz sehr in Aufnahme. Nicht bloß Sonntags, sondern auch an den Wochentagen wurden Partien dahin unternommen; doch zogen die meisten es vor, hinaus zu Fuße zu gehen und nur heimwärts auf dem Dampfboote zu fahren, was pro Person sechs Groschen (75 Pfennige) kostete. Tagesbillets gab es in der ersten Zeit nicht. Man ging über Loschwitz, besuchte „Prinz Friedrichs Weinberg" bei Wachwitz (bis 1848 war der Zutritt jedermann gestattet), kehrte in dem nahen Gasthause „Zur Presse" ein und ging dann zur Keppmühle und auf den Porsberg, zum wenigsten aber doch auf die „Ruine" und blieb in der letzten halben Stunde vor der Abfahrt in der Schloßrestauration. Die jetzt viel besuchte Dampfschiffahrts-Restauration wurde erst später gebaut. In der ersten Zeit gab es auf jedem Dampfboote auch einen Böller, der an gewissen Fahrstellen gelöst wurde. – Aber auch andere Orte an der Oberelbe kamen in Aufnahme durch die Dampfschiffahrt, keiner jedoch mehr als „Wehlstädtel", jetzt Stadt Wehlen, welches, ringum von Bergen umgeben und von allem Wagenverkehr abgeschlossen, bis dahin ganz unbekannt war und nur neunundneunzig Wohnhäuser hatte. Jetzt freilich ist es die Hauptstation der Schweizführer und der Ponnybesitzer, und der Aufstieg zur Bastei von Wehlen aus ist weltbekannt. – Als 1842 die große Trockenheit den Wasserstand der Elbe so weit herunterbrachte, wie er seit vielen Jahrzehnten nicht gewesen war, da stand es schlimm um die Dampfschiffe, aber auch manchmal um die Sonntagsausflügler, welche per Dampfboot rechtzeitig heimzukommen gedachten. Es blieb zuweilen das Dampfschiff mitten in der Fahrt sitzen, und nun war guter Rat teuer, nicht bloß wegen des ans Ufer-, sondern auch wegen des Nachhause-

SLUB
Wir führen Wissen.
http://digital.slub-dresden.de/id480412863/308