

# Die Elbaue

„Die Elbaue“ erscheint 14tägig, für die Bezahler des „General-Anzeigers“ kostenfrei. Hauptgeschäftsstelle Köhschenbroda, Güterhoffstr. 5. Fernspr. 6.

## Die Dampfschiffahrt auf der sächsischen Elbe.

Von Friedrich Kleinert.

(Nachdr. verb.)

Der Gedanke eines Dampfschiffverkehrs auf der Elbe in Sachsen ist älter als der eines Schienenweges innerhalb der grünen Grenzpfähle. Während die ersten Projekte einer Eisenbahnverbindung innerhalb Sachsens, zwischen den beiden größten Städten Leipzig und Dresden zu Beginn des dritten Jahrzehntes des 19. Jahrhunderts auftauchten, wurden der sächsischen Regierung schon 10 Jahre früher Pläne zu einer Dampfschiffahrt auf der sächsischen Elbstrecke eingereicht. Die landschaftlichen Schönheiten der oberen Elbstrecke, die sächsische Schweiz, die bei der noch fehlenden Eisenbahnverbindung umständlich zu erreichen waren, mußten allein schon dazu anregen, die Wasserstraße zu ihrer Erschließung zu benutzen. Schon die Eigenschaft Dresdens als Fremdenstadt mußte die Prosperität eines solchen Unternehmens sichern.

In den vier Jahren des vorigen Jahrhunderts bewarben sich dann auch schon 3 Männer, Schaff, Humphey und May, um die Konzession, die sächsische Elbstrecke mit Dampfbooten befahren zu dürfen, ohne jedoch die Regierung von der Zweckmäßigkeit ihres Vorhabens überzeugen zu können. Utke, Calberla, Schubert waren die Nächsten, die den Gedanken einer Elbdampfschiffahrt ausnahmen, jedoch bis auf Calberla mit demselben Erfolg wie ihre Vorgänger. Calberla erhielt die Erlaubnis zum Betriebe einer Dampfschiffahrt auf der Oberelbe. Im Winter 1834/35 brachte er seinen Dampfer unter schwierigen Witterungsverhältnissen von Hamburg nach Dresden, so daß genau genommen die sächsische Dampfschiffahrt im kommenden Winter die neunzigjährige Wiedergeburt des Tages, an welchem das erste Dampfschiff unseren heimischen Strom besuhr, verzeichnen kann. Calberlas Schiff, ein Hehrdampfer, entsprach aber den gehegten Erwartungen nicht. Der zu große Tiefgang des Bootes machte dasselbe für die stark wechselnden Wasserhältnisse unserer Elbe völlig ungeeignet. Der Betrieb desselben rentierte sich in keiner Weise und so stellte Calberla, der sich später als einer der ersten Aktionäre an der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrtsgesellschaft beteiligte, die Fahrten bald wieder ein. Der erste Versuch einer sächsischen Elbdampfschiffahrt war gescheitert.

1836 endlich arbeiteten zwei Dresdener Kaufleute, Benjamin Schwente und Fried-

rich Lange, ein ausführliches Projekt eines Dampferverkehrs auf der sächsischen Elbstrecke bezw. zwischen Hamburg und Böhmen aus. Schwentes und Langes Pläne waren großzügig, großzügiger wie sie die ins Leben gerufene Gesellschaft schließlich ausführen konnte. Die Niederschrift der ersten gegenseitigen Aussprache über das Projekt zeigt, daß die beiden Kaufleute nicht nur einen regelmäßigen Personenbeförderungsdienst zwischen Hamburg und Dresden ins Auge faßten, sondern sie zeigt, daß sie das zu gründende Unternehmen „zu einem Bande, welches die Levante mit den Nordseehäfen auf einem unsaglich schnelleren, gefahrloseren, wohlfeileren und ununterbrochenem Zuge verbinden sollte“, ausgestalten wollten. Allerlei widrige Verhältnisse, nicht zum Letzten die ungeahnte Entwicklung der Eisenbahn, wies dem Unternehmen schließlich andere Wege, als die beiden Urheber des Gedankens sie voraussehen konnten.

Die eigentliche Gründung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft, der heutigen Sächsisch-Böhmischen, erfolgte am 18. März 1836 und am 7. Juli desselben Jahres wurde der neugegründeten Gesellschaft das Privileg „zur Betreibung der Dampfschiffahrt auf der Elbe von einem inländischen Ort zum andern“ vom Ministerium zunächst auf fünf Jahre erteilt.

Kun galt es, die gehegten Gedanken praktisch auszuführen, die nötigen Verkehrsmittel, die Dampfschiffe, zu schaffen.

Wenn auch das Problem der Dampfschiffahrt überhaupt schon seit fast 30 Jahren, seit Fulton 1807 den Hudson mit einem Dampfboot besuhr, als gelöst betrachtet werden konnte, so war doch das Befahren der Oberelbe mit ihren stark wechselnden Wasserverhältnissen mit der geringen praktisch verwendbaren Fahrtiefe des Flusses ein Problem für sich. Es galt außerordentlich flach gehende Boote zu konstruieren, die selbst bei sehr niedrigem Wasserstande den Verkehr auf der Elbe aufrechterhalten konnten. Frankreich war in dieser Beziehung schon in den vier Jahren des 19. Jahrhunderts mit Erfolg vorgegangen. Auf der oberen Seine sowohl wie auf der Rhone und Saone versahen flachgehende Dampfer in zufriedenstellender Weise den Dienst.

Zum Studium der dortigen Verhältnisse war schon im Frühjahr 1836 der Professor am Dresdner Technikum Schubert nach Frankreich entsandt worden. Nach seinen Vorschlägen und Angaben wurden sodann zwei eiserne Schiffkörper, zu jener Zeit eine Neuheit auf dem Gebiete des Schiffbaues, in Angriff genommen.

Als Landplatz für die Schiffkörper war die damals sogenannte alte Vogelwiese vor

dem Ziegelschlage (heute nimmt das Häusergebiet zwischen Lothringer-, Ziegel-, Schulgutstraße und Terrassenufer den Platz ein) ausersehen. Die neue Vogelwiese der 30er Jahre wurde auf dem Platze, wo heute die Kunstgewerbeschule steht, abgehalten.

Königin Marie und Prinz Albert wurden die beiden ersten Vorläufer der heutigen sächsischen Dampfer genannt.

Die ersten Maschinen lieferte eine Berliner Firma Egell. Sie waren ein Fehlschlag. Die auf ca. 400 Zentner Gewicht veranschlagten Maschinen überschritten das Gewicht um das dreifache und verursachten einen ganz unerwünscht großen Tiefgang der Schiffe, der sich im Betrieb als recht störend erwies. Auch die ersten Kessel entsprachen nicht den Wünschen des Konstrukteurs, da sie einmal den erforderlichen Betriebsdampf nicht entwickelten, zum andern verschiedentlich undicht waren. Die beim Bau der ersten Schiffe gesammelten Erfahrungen wurden beim Bau des dritten Bootes, ein Holzschiff von 33 Meter Länge, verwertet.

Am 6. Juni 1837 absolvierte die „Königin Marie“ nach Uebertwindung all dieser Schwierigkeiten die erste Probefahrt. Am 30. Juni wurde die erste Übungsfahrt nach Meißen unternommen. Eine weitere erfolgte am 11. August nach Rathen und Schandau, bei welcher das Schiff 13 Stunden unterwegs war. Endlich am 2. August konnten die ersten öffentlichen Fahrten unternommen werden und am 23. September desselben Jahres wurde ein regelmäßiger Verkehr der Dampfer aufgenommen. Für eine Fahrt nach Pillnitz zahlte man damals 6, nach Pirna 8 und nach Rathen 12 Reugroschen, während man nach Meißen für 10 Reugroschen befördert wurde.

Die Gesellschaft gab diese ersten öffentlichen Fahrten im Dresdner Anzeiger vom 24. August 1837 mit folgender Anzeige bekannt:

### Königliche priv. Sächs. Dampfschiffahrt.

Für die nächsten Tage sind folgende Fahrten des Dampfschiffes Königin Maria festgesetzt:

Nach Rathen.

Freitag den 25ten August a. c. und  
Sonntag den 27ten August.

Abgang von Dresden früh 5 1/2 Uhr,

„ „ Rathen nachmittags 5 Uhr.

Preise der Plätze:

12 gl. von Dresden nach Rathen,  
12 gl. von Rathen nach Dresden.

Nach Meißen.

Sonnabend den 26. August cr.

Abgang von Dresden früh 6 Uhr.

„ „ Meißen nachmittags 3 Uhr.