

Die Elbe



Blätter für Sächsische Heimatkunde

Nr. 4.

14. Jahrgang

Beilage zum General-Anzeiger

März 1937

1000 Jahre Elbeschiffahrt

Scheinbar mühelos sehen wir heute die schmucken Elbedampfer der Personenschiffahrt und die schwerbeladenen Frachtdampfer und Zillen ihre Bahn auf der Elbe ziehen. Glatt und ohne Hindernis geht ihre Fahrt vonstatten; es sei denn, daß ein schweres Unwetter hin und wieder einen Dampfer oder einen Kahn aus der Fahrtrinne drängt, oder daß der niedrige Wasserstand ihnen einen unwillkommenen Aufenthalt in irgendeinem Hafen auferlegt. Wie anders aber sah es auf der Elbe aus, als etwa im 10. Jahrhundert die ersten Wasserfahrzeuge diesen natürlichen Verkehrsweg benutzten. Stromschnellen und Untiefen machten eine Fahrt auf den reißenden Fluten zu einem gefährlichen Wagnis. Bis zum Ausbau der Fahrtrinne im 19. Jahrhundert konnten auch wegen der großen Gefahren nur Fahrzeuge von recht bescheidenen Ausmaßen verwendet werden. In der Anfangszeit der Elbeschiffahrt spielten die aus einem ausgehöhlten Baumstamm gefertigten sogenannten Einbäume eine große Rolle, boten sie doch bei aller Primitivität die Möglichkeit, die Stromschnellen zu überwinden. Im Hamburgischen Museum für Geschichte werden heute noch zwei dieser seltsamen Fahrzeuge aufbewahrt. Für den Holz- und Warentransport wurden jedoch schon bald größere Schiffe verwendet. Immerhin erregte ein im Jahre 1570 in Leitmeritz eingetroffenes Schiff wegen seiner ungewöhnlichen Ausmaße — es war 16 Meter lang und 3,30 Meter breit — beträchtliches Aufsehen; denn ein solch großes Schiff hatte man bisher noch nicht gesehen.

Wie sich in den vergangenen Jahrhunderten der Betrieb auf den Schiffen abgespielt haben mag, darüber geben uns Nachrichten, die aus dem 18. Jahrhundert stammen, einen recht interessanten Aufschluß. Die Besatzung der damals üblichen Fahrzeuge bestand aus einem Steuermann, dem Ruderknecht und etwa 10 bis 13 Schiffsknechten. Auf der Talfahrt fuhr der Steuermann im Weiboot voraus und bezeichnete durch Einstecken von langen Stangen die Fahrtrinne. Beim Vorbeifahren mußte die Besatzung des Hauptschiffes dann die Stangen wieder herausreißen und mitnehmen. Eine Nachtfahrt war natürlich unmöglich; ebensowenig konnte man bei starkem Wind fahren, da sich dann die Strudel bei den Untiefen nicht erkennen ließen. Galt es schon auf der Talfahrt mannigfache Schwierigkeiten zu überwinden, so stellten sich einer Berg-