

fahrt noch viel größere Hindernisse entgegen. Konnte man das Segel nicht benutzen, so würde der Mast, da im Schiff kein Platz für ihn vorhanden war, neben dem Schiff schwimmend mitgenommen. Das Schiff aber mußte von den Schiffs-knechten mühsam stromauf gezogen werden. Die Knechte benutzten dabei den sogenannten Treidelpfad. Noch heute ziehen sich an den Ufern der Elbe vielfach diese schmalen Wege entlang. Waren die Treidelwege aber unpassierbar, was sehr oft vorkam, so mußte das Schiff aufgewunden werden, das heißt, es mußte ein Anker im Weiboot stromaufwärts gebracht und versenkt werden, worauf das Schiff durch Aufwinden der Trosse sich gleichsam selbst bergauf zog.

Trotz aller Vorsicht kam es dabei häufig vor, daß das Schiff festfuhr. Wenn es nicht gelang, es durch seitliches Drehen freizubekommen, mußte die Ladung an Land gebracht werden — ein ungeheuer zeitraubendes und bei den vielen Untiefen auch nicht ungefährliches Verfahren, vor allem wenn man bedenkt, daß dem Schiff dieses Malheur auf der gleichen Fahrt oft mehrmals passierte. Auf den Fahrzeugen war jedes Fleckchen mit Kisten und Kästen beladen, um den Laderaum möglichst auszunutzen. Herrschte nun bei Sturm starker Wellenschlag, so wurde manches „Stückgut“ beschädigt oder vernichtet, und es kam häufig vor, daß der verfrachtete Kaffee oder Zucker verdarb.

Aber nicht nur diese technischen Schwierigkeiten machten der Elbeschiff-fahrt viel zu schaffen. Auch zahlreiche Zollerhebungsstellen sorgten dafür, daß die Fahrt immer und immer wieder unterbrochen werden mußte. Noch schlimmer wurde es im 15. Jahrhundert, als viele Städte die Schiffe zwangen, ihre Ware mehrere Tage auf dem Markt ihres Ortes feilzubieten. Diese sogenannte Stapelgerechtigkeit wurde vor allem in Hamburg, Magdeburg, Pirna und Leitmeritz mit allen Mitteln verfochten. Erst die Elbeschiffahrtsakte von 1821 brachte klare Verhältnisse, indem sie die Elbeschiffahrt von Melnik bis zur Mündung für frei erklärte.

Die Elbeschiffahrt hat inzwischen ihr Gesicht völlig gewandelt. Seit 100 Jahren fahren nun schon die Dampfschiffe auf dem stolzen Strom. Durch groß-zügige Regulierungsarbeiten und durch den Uferausbau wurde eine ganz „neue“ Elbe geschaffen. Ein Problem ist noch zu lösen geblieben: die Niedrigwasser-regulierung. Hoffen wir, daß auch dieses durch den Bau des Staubeckens bei Pirna bald gelöst sein wird! Damit würde die Elbe nach 1000 Jahren Dienst am Verkehr ihre Krönung erfahren.

100 Jahre Eisenbahn in Sachsen

Eröffnung der ersten Teilstrecke.

Am 24. April 1837 wurde der erste Personenzug von Leipzig bis in die Nähe des Dorfes Althen, gezogen von der Lokomotive „Blitz“, abgelassen und damit der regelmäßige Betrieb der ersten Teilstrecke der großen Hauptbahn Leipzig—Dresden begonnen. In der Festschrift, die auf Veranlassung des vormaligen Direktoriums der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompanie zum 25jährigen Jubiläum der erwähnten Eisenbahn erschienen ist, heißt es u. a.:

„Nachdem Unter- und Oberbau von Leipzig bis Althen, eine Strecke von 16 200 Ellen sowie die Fertigstellung der Transportmittel beendet waren, konnte endlich am 24. April 1837 die erste Strecke mit einem Park von acht Wagen eröffnet werden. Ein hölzerner Schuppen für den Personenverkehr war auf dem Bahnhof von Leipzig erst projektiert, in Althen aber auf einem von der Gemeinde erpachteten Areal eine interimistische Restauration aus einer Art hölzerner mit Sand gefüllter Kisten aufgebaut. Die erste Fahrt erfolgte am gedachten Tage früh 9 Uhr und wurde nur von den Direktoren, den Ausschussmitgliedern und eingeladenen Gästen benutzt. An derselben nahm auch der König von Sachsen, damals noch Prinz Johann, teil, der sich überhaupt für