

Gunter Pirntke

# ABENTEUER ELBE

Engelsdorfer Verlag  
Leipzig  
2015

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im  
Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-95744-749-4

Copyright (2015) Engelsdorfer Verlag Leipzig  
Alle Rechte beim Autor  
Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)  
[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)

16,00 Euro (D)

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

## **Inhalt**

Vorwort .....	7
Unsere Elbe .....	9
Sächsische Dampfschiffahrt .....	20
Ausgangspunkt Terrassenufer.....	27
Mit der »Pirna« unterwegs .....	58
Nach Děčín.....	86
Die Befragungen .....	103
Bild- und Quellenverzeichnis.....	107

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

## Vorwort

Im Mittelpunkt des letzten Bandes der »Elbe-Trilogie« stehen der gleichnamige Fluss, die Orte entlang der Elbe und die Sächsische Dampfschiffahrt.

Nachdem wir im ersten Band eine historische Zeitreise zwischen Pirna und Bad Schandau unternommen haben, im zweiten Band an die Gefangenen der Festung Königstein, die hoch über der Elbe thront, erinnert haben, soll nun im dritten Band manches Abenteuer rund um die Elbe geschildert werden.

Zu den Attraktionen der an Sehenswürdigkeiten gewiss nicht armen Oberelbe-Region gehört zweifellos eine Dampferfahrt. Wer mit der Weißen Flotte - ob auf historischem Schaufelraddampfer oder modernem Salonschiff, die zugegebenermaßen so gar nicht in das Bild passen, - einen Ausflug auf dem Wasser unternimmt, dem eröffnen sich einzigartige Impressionen und die Reise gewährt Stunden der Muße, die heute so rar geworden sind.

Es soll aber auch die Vorgeschichte der heutigen Elbeschiffahrt in Erinnerung gebracht werden, deren Entwicklung, seitdem das erste maschinengetriebene Schiff »Königin Maria« seinen Dampf in den Dresdner Himmel schickte. Erzählt wird von technischen Innovationen und dem Ausbau der Elbe als Wasserstraße sowie dem Leben der Menschen am Strom zwischen Alltagsgewerbe und Hochwassergefahr. Die Vielseitigkeit dieser Edition ist reizvoll. Sie bringt dem Leser den Wert einer einmaligen Kulturlandschaft nahe, die wir gleichermaßen genießen dürfen und schützen müssen.

Die Sächsischen Dampfschiffahrt und ihrer traditionsreichen Weißen Flotte, die 2011 ihr 175-jähriges Jubiläum feierte, wird bei diesem Gang auf das Wasser einiges aus ihrer Geschichte offenlegen, aber auch feststellen, dass es noch viel Wasser die Elbe stromaufwärts fließen muss, um die Wünsche ihrer Passagiere erfüllen zu können.

Und manche dieser Fahrten wurden tatsächlich zum Abenteuer, aber auch zu lustigen Erlebnissen. Zutaten für dieses Buch und für einen anregenden Lesespaß.

Gunter Pirntke

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

## Unsere Elbe

Die Elbe (vom lateinischen »Albis« abgeleitet) ist ein mitteleuropäischer Strom, der in Tschechien entspringt, durch Deutschland fließt und in die Nordsee mündet. Sie ist der einzige Fluss, der das von Mittelgebirgen umschlossene Böhmen zur Nordsee hin entwässert. Zu den bekanntesten Gewässern ihres Einzugsgebiets gehören die Moldau, die Saale, die Havel mit der Spree und die Elde mit der Müritz. Im Oberlauf durch die Mittelgebirge geprägt, folgt sie im weiteren Verlauf zwei Urstromtälern des Norddeutschen Tieflands.

Die Bezeichnung »Elbe« könnte analog zum gallischen Flussnamen Albis (heute Aube) als »weißes Wasser«, im Gegensatz zum Namen Dubis (heute Dub) für »Schwarzwasser«, zu deuten sein. Von weißem Wasser ist der Strom allerdings meilenweit entfernt.

Mit 1094 Kilometern Länge ist die Elbe der vierzehntälteste Fluss in Europa und gehört zu den 200 längsten Flüssen der Erde.

Zunächst durchquert der Fluss das nördliche Tschechien (Böhmen) in einem weiten Bogen, fließt dann durch Deutschland und dabei unter anderem durch die Städte Dresden, Magdeburg und Hamburg und mündet schließlich bei Cuxhaven in die Nordsee. Während der deutschen Teilung bis 1990 war die Mittelelbe zwischen Schnackenburg und Lauenburg auf beinahe 100 km auch Grenzfluss. Sie war zeitweilig extrem starker Belastung durch Schwermetalle und andere Schadstoffe ausgesetzt; in den letzten Jahren hat sich aber die Gewässerqualität deutlich verbessert. Die organische Belastung ist allerdings nach wie vor hoch, im Saprobienindex als »mäßig belastet« bis »stark verschmutzt« eingestuft. Ursache ist hauptsächlich die intensive landwirtschaftliche Nutzung der Flussaue und die durch den technischen Ausbau zur »Europawasserstraße« bedingte mangelnde Strukturgüte und gehemmte Selbstreinigungskraft. Dennoch liegen besonders am Mittellauf etliche sehr schutzwürdige Biotope.

Die Elbe entspringt im Riesengebirge (Krkonoše) in einer Höhe von 1346 m, etwa 7,5 km nordwestlich des tschechischen Ortes Špindlerův Mlýn (Spindlermühle), 400 m von der Grenze zu Polen entfernt. Kurz hinter dem Quellengebiet befindet sich der Elbfall. Die Elbe verlässt das Riesengebirge in südöstlicher und südlicher Richtung, also entgegen ihrer späte-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

ren Hauptfließrichtung. Ab Pardubice verläuft sie nach einem scharfen Knick in Richtung Westen, nimmt kurz darauf ihre Hauptrichtung Nordwesten auf, die sie mit wenigen Ausnahmen beibehält. Bei Mělník mündet der mit 430 km längste Nebenfluss, die Moldau, auf linker Seite in die bis dahin noch viel kürzere und wasserärmere Elbe. Dass heute nicht die Moldau als Elbursprung gilt, ist auf die im Mittelalter gewählten Benennungen der beiden Flüsse zurückzuführen, die ihrerseits entweder auf Unkenntnis der Verhältnisse der Flüsse zueinander oder auf deren damals unterschiedlich gewichtete wirtschaftliche Bedeutung zurückgehen. Hinter Litoměřice (Leitmeritz) verläuft die Elbe auf etwa 50 km Länge vorwiegend in nordnordöstlicher Richtung und verlässt hinter Děčín (Tetschen) die Tschechische Republik. Der tschechische Teil ist durch eine Vielzahl von Staustufen geprägt, die vor allem seit den 1950er Jahren errichtet wurden. Die Tschechen teilen ihren Teil des Flusslaufs ein in die Horní Labe, Obere Elbe, oberhalb von Kolín, die Střední Labe, mittlere Elbe, und die Dolní Labe, untere Elbe, von der Mündung der Moldau bis zur deutschen Grenze.

Der deutsche Verlauf beginnt mit einem weiten Mäander und nimmt dann wieder die Fließrichtung Nordwesten ein. Nach der Durchquerung Dresdens nimmt das Gefälle im weiteren Verlauf immer mehr ab. Der deutsche Anteil am Oberlauf ist, wenn man ihn geologisch oder geomorphologisch bestimmt, recht klein. Spätestens ab Torgau, eher schon ab Riesa geht die Elbe in ihren Mittellauf über. Die Internationale Kommission zum Schutz der Elbe hat 1992 eine geografische Gliederung der Elbe festgelegt, wonach der Oberlauf bei Schloss Hirschstein zwischen Meißen und Riesa am deutschen Strom-Kilometer 96,0 endet.

»Mittelbe« bezeichnet die Elbe als Tieflandfluss. Sie fließt hier weiterhin in nordwestlicher Richtung, bis sie bei Magdeburg einen stärkeren Knick macht, nach dem der Fluss etwa 80 Kilometer nach Norden, teilweise sogar nach Nordosten weiter fließt. Nach der Mündung der Havel, dem längsten rechten Nebenfluss, wendet sich der Strom wieder in nordwestliche Richtung. Kurz vor Hamburg, an der Staustufe Geesthacht, erreicht die Elbe das untere Ende ihres Mittellaufs.

»Unterebe« bezeichnet im weiteren Sinne den zeitenabhängigen Abschnitt des Flusses, heutzutage ab dem Wehr in Geesthacht. Im engeren

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



Sinne ist es der Mündungstrichter (Ästuar), typisch für alle Flussmündungen mit Gezeiten. Derzeit ist der Tidenhub in Hamburg mit etwa 3,6 m höher als auf der offenen Nordsee. Obwohl das Wasser bei jeder Flut flussaufwärts fließt, enthält die Unterelbe überwiegend Süßwasser. Im Tidenstau am Übergang von Mittel- und Unterelbe hat sich ein Binnendelta gebildet, in dem heute der weitverzweigte Hamburger Hafen liegt. Der obere Teil mit den Armen Dove Elbe und Gose Elbe wurde schon im Mittelalter als Vierlande eingedeicht. Im 19. und 20. Jahrhundert sind die Flussarme zwischen Norder- und Süderelbe Hafenerweiterungen zum Opfer gefallen. Das Ästuar ist von Blankenese bis Brunsbüttel zwischen 1 und 2,5 km breit und weitet sich dann zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven auf zuletzt etwa 15 km auf. Die seewärtige Begrenzung der Elbe, also das Ende der Binnenelbe, ist nach dem Bundeswasserstraßengesetz festgelegt durch die »Verbindungsline zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand)«. Von den einst zahlreichen Elbinseln der Unterelbe liegen einige noch heute im Strom, andere sind durch Eindeichung zu Teilen der Ufer geworden. Entlang der Unterelbe gibt es einige Sandstrände, die auch größere Bedeutung als Badestellen haben, so etwa in Hamburg-Övelgönne, Hamburg-Wittenbergen oder Brokdorf.

Außenelbe wird im Gegensatz zur Binnenelbe die Fortsetzung des Ästuars durch das Wattenmeer genannt. Vom Wattenmeer unterscheidet sich der Elbstrom durch seine Tiefe, die Strömungsrichtung und -geschwindigkeit sowie den niedrigeren Salzgehalt. In diesem Bereich ist die Elbe auch nicht mehr Binnenwasserstraße, sondern Bestandteil der Seewasserstraße Nordsee.

Auf der 20 km ins Meer hinausragenden Wattfläche zwischen der Außenelbe und der westlich benachbarten Außenweser liegen die zu Hamburg gehörenden Inseln Neuwerk und Scharhörn.

Während der Weichsel-Kaltzeit, als so viel Wasser als Eis in den Polkapfen gebunden war, dass der Meeresspiegel etwa 100 m tiefer lag als heute und die südliche Nordsee trocken lag, mündete die Elbe erst westlich der Jütlandbank in die Nordsee. Zu dieser Zeit war auch noch die Weser ein Nebenfluss der Elbe.

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Bei mittlerer Wasserführung benötigt das Wasser der Elbe acht Tage von der deutsch-tschechischen Grenze bis nach Geesthacht bei Hamburg. Umgerechnet auf diese 586 km lange, staustufenfreie Strecke bedeutet das eine mittlere Fließgeschwindigkeit von rund 3 km/h oder 0,8 m/s. Dies sind Durchschnittswerte, von denen die tatsächlichen Fließgeschwindigkeiten je nach jahreszeitlicher Wasserführung deutlich abweichen können. Für den tschechischen Oberlauf ist wegen der vielen Staustufen eine sinnvolle Bezifferung der Fließgeschwindigkeit nicht möglich.

In der Unterelbe steht die Pendelbewegung des Wassers durch die Gezeiten im Vordergrund. Dadurch ist der Wassertransport viel langsamer als die periodisch sich ändernde augenblickliche Fließgeschwindigkeit. Auf seinem Weg zur See braucht das Wasser in der Mittelelbe für die 112 km lange Strecke von Schnackenburg bis Geesthacht zwischen 1 und 2,5 Tagen, für die 142 km von Geesthacht bis zur Nordsee zwischen 4 und 70 Tagen.

Die Oberfläche der Elbe friert nur in sehr strengen Wintern vollständig zu. Am Pegel Dresden war der Strom letztmals vom 31. Januar bis 6. März 1963, davor auch in den Jahren 1954, 1942, 1940, 1929, 1912, 1909, 1902 und 1901 durchgängig gefroren. In den Jahren 1784 und 1799 war die Elbe bei Dresden jeweils von Ende Dezember bis Februar zugefroren. Die Eisschicht hatte 1784 eine Dicke von mehr als 110 cm. Die im Februar aufbrechende Eisschicht führte zu Hochwasser, das durch Eisschollen gefährlicher wurde, weil sie Deiche beschädigten und sogar den Fluss aufstauten, wenn sie sich an Brücken verkeilten. Auch beim Elbhochwasser 1845 war die Situation vergleichbar.

Das Elbhochwasser 1845 in den Monaten März und April, auch bekannt als Sächsische Sintflut, war ein extremes Hochwasser der Elbe, das als Jahrhunderthochwasser klassifiziert ist. Gemessen an der maximalen Durchflussmenge, war es am böhmisch-sächsischen Oberlauf des Flusses das stärkste Hochwasser der Neuzeit. Es übertraf in dieser Hinsicht das Elbhochwasser 2002 um etwa ein Fünftel, blieb vielerorts aber unter dessen maximalem Pegelstand, was auf die damals größeren und zudem noch un bebauten Retentionsflächen (Rückhalteflächen) zurückzuführen ist.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Ausgelöst wurde das Hochwasser durch plötzlich auftretendes Tauwetter, das eine starke Schneeschmelze in den Deutschen Mittelgebirgen und den zügigen Eisaufbruch der zugefrorenen Elbe zur Folge hatte. Es gilt als stärkstes je an der Elbe gemessenes Winter- bzw. Frühjahrshochwasser sowie als größtes Elbhochwasser des 19. Jahrhunderts. Neben dem Magdalenenhochwasser von 1342 und der Jahrhundertflut von 2002 war das Elbhochwasser 1845 eine der schwersten Naturkatastrophen in Sachsen aller Zeiten.

Der Winter 1844/45 zeichnete sich durch dauerhaft niedrige Temperaturen und hohe Schneemengen aus. Ein Maximum war im Februar 1845 erreicht. Ab dem 20. Februar war die Elbe mehrere Wochen lang zugefroren. Die Stärke des Eises betrug bis zu 1,50 Meter. Am ersten Osterfeiertag, dem 23. März 1845, änderte sich die Lage durch mildere Luft, die in Verbindung mit Starkregen zu Tauwetter führte. Der Elbpegel stieg binnen kurzer Zeit deutlich an. Die einsetzende Schneeschmelze im Riesengebirge, Isergebirge, Fichtelgebirge, Böhmerwald und im Erzgebirge verstärkte den Prozess. An der Festung Königstein in der Sächsischen Schweiz brach am 27. März 1845 gegen 11 Uhr das Eis auf, im weiter stromabwärts gelegenen Dresden einen Tag später um 7 Uhr morgens. Starker Eisgang behinderte den Abfluss und führte zu großen Aufstauungen. Das Maximum in Dresden wurde am 31. März 1845 erreicht, bereits in den ersten Apriltagen ging der Wasserstand deutlich und kontinuierlich wieder zurück. Ähnliche Vorkommnisse in dieser Zeit gab es auch am Main, wo beispielsweise am Würzburger Pegel das stärkste Hochwasser seit Beginn der Messungen verzeichnet wurde.

Die Elbe durchbricht das Elbsandsteingebirge in einem engen, canyonartigen Tal. Bei großen Durchflussmengen kommt es wegen der kaum vorhandenen Überschwemmungsgebiete zu dementsprechend hohen Pegelständen. In Schandau verbreiterte sich der Fluss von 110 auf 250 Meter und füllte die Talsohle komplett aus. In der St.-Johannis-Kirche erreichte die Elbe den oberen Rand der Kanzelbrüstung. Viele Häuser der Innenstadt standen bis zum zweiten Stockwerk unter Wasser, im elbabwärts gelegenen Königstein bis zum ersten Stock. Die Pirnaer Altstadt war zu 75 % geflutet.

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Im weiten Elbtalkessel überflutete die Elbe knapp 31 Quadratkilometer des heutigen Dresdner Stadtgebiets. Oberhalb der Innenstadt betraf dies die damaligen Dörfer Zschieben, Meußlitz, Kleinzschachwitz, Pillnitz, Hosterwitz, Laubegast, Tolkewitz und Loschwitz. Bis heute letztmals füllte sich damals ein alter Elbarm entlang eines Landgrabens mit Wasser und durchströmte den Osten des heutigen Stadtgebiets, beginnend in Dobritz über Seidnitz, Gruna und Striesen bis in die Pirnaische Vorstadt, wo er wieder in den Hauptstrom einmündete. Dort überflutete er unter anderem den Eliasfriedhof und ließ zahlreiche Leichen aufschwimmen.

Der heutige Dresdner Innenstadtbereich wurde ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen. Überflutet wurden 1845 zum bislang letzten Mal Teile der Antonstadt, darunter die Glacisstraße, der Albertplatz und die Alaunstraße bis in Höhe Jordanstraße. Auf Altstädter Elbseite standen unter anderem der Zwinger und weite Teile der Wilsdruffer Vorstadt sowie der Friedrichstadt mit dem Ostragehege unter Wasser.

An der Augustusbrücke stauten sich große Mengen Treibgut und Eis, so dass der Wasserstand unmittelbar unterhalb der Brücke 85 Zentimeter niedriger war als oberhalb des Bauwerks. Am 31. März gegen 10 Uhr vormittags gab der aus massivem Elbsandstein gefertigte fünfte Brückenpfeiler den Wassermassen nach und stürzte ein. Auf ihm hatte sich ein 4,5 Meter hohes, vergoldetes Kruzifix befunden, das 1670 unter Kurfürst Johann Georg II. gefertigt worden war. Das Kunstwerk fiel in die Elbe und gilt als verschollen.

Großflächige Überflutungen betrafen auch den Nordwesten des heutigen Stadtgebiets, wo die Elbe Dresden wieder verlässt. Übigau und Kaditz lagen auf größeren Inseln, die weiten Felder zwischen Mickten und Trachau waren komplett geflutet. Durch Rückstau erreichte das Wasser von Kaditz aus die Elbhänge am Wilden Mann und im Osten Trachenberges (Bereich Maxim-Gorki-Straße), was sich seither nicht nochmals wiederholt hat. Über den in Cotta einmündenden Tiefen Elbstolln, dessen Sohlenhöhe nach dem Elbhochwasser von 1784 projektiert worden war, drang das Elbwasser bis zum Oppelschacht im heutigen Freital vor.

»Die hochaufrauschenden, trübgelben, mit Eisschollen gemischten Wogen leckten bis über den Schluß der Bögen hinauf und bildeten eine schwindelerregend rasch dahinziehende, weite und breite tosende Fläche.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Die Brücke selbst war ganz öde und leer, aber am Ufer hüben und drüben stand, zumal auf der Brühlschen Terrasse, eine unzählbare neugierige Volksmenge. Verschwunden war das hohe Kreuz, das mir so oft bei Abendgängen über die Brücke seine Formen schön auf den geröteten Wolken hingezeichnet hatte; eine graue Wolkendecke wölbte sich über das ganze unheimliche Bild, und wie ich nun so allein von vielen tausend Blicken gefolgt über die Brücke fortschritt, glaubte ich oft ein eigenes Schüttern unter meinen Füßen zu fühlen.« schrieb Carl Gustav Carus.

Das Hochwasser von 2002 übertraf im Elbegebiet teilweise die Ereignisse des Jahres 1954, dem stärksten Hochwasser des 20. Jahrhunderts, und kann daher als Jahrhundertereignis angesehen werden. In der bekannten Geschichte übertroffen wird es wohl nur von den Hochwässern 1342, 1501 und 1787 und dem Hochwasser in Mitteleuropa 2013.

Vielorts fielen Energie-, Wasser- und Wärmeversorgung aus. Die Überflutung von Bundes-, Land- und Kreisstraßen behinderten die Einsatzkräfte. Im Bereich der Flüsse Gottleuba und Seidewitz erreichte die Hochwasserflut in Pirna am 12. August um ca. 17:00 Uhr den Schwellenwert der Überschwemmung. Die Gottleuba und die Seidewitz traten nach deren Zusammenfluss in Pirna bis zu einer Höhe von 1,50 Meter über die Ufer.

In Dresden wurden die Schäden nicht nur durch die erste Welle der Weißeritz vom 12./13. August, sondern auch von der zweiten, höheren Welle der Elbe am 16./17. August verursacht. Am 12. August 2002 wurde gegen 18.00 Uhr für Dresden Katastrophenalarm ausgelöst. In der Innenstadt wurden der Hauptbahnhof, die Semperoper, der Zwinger und der Landtag überflutet. Die Friedrichstadt wurde evakuiert.

In den folgenden Tagen wurde die Katastrophenlage mit der Hochwasserwarnstufe IV mancherorts überschritten. Bebaute Gebiete waren teilweise ganz überflutet, der Einsatz von Wasser- und Dammwehr in größerem Umfang wurde erforderlich. Es kam auch zu Todesfällen. Erst am 13. August 2002 wurden die Dimensionen der Naturkatastrophe voll sichtbar. Weitere Orte wurden von den nachfolgenden Wassermassen eingeschlossen und waren von der Außenwelt abgeschnitten. In Krippen stieg das Wasser bis in das zweite Obergeschoss. Am Abend wurde der Straßenbahnbetrieb in Dresden komplett eingestellt.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Am 15. August wurde Meißen von der ersten Hochwasserwelle erfasst, dabei wurde die dortige Porzellanmanufaktur teilweise zerstört. Zu diesem Zeitpunkt wurde Pirna bereits von der zweiten Welle erreicht. Nun mussten in der Sächsischen Schweiz ganze Ortschaften evakuiert werden. In Dresden werden die Stadtteile Laubegast, Kleinzschachwitz und Zschieren überschwemmt.

Am 16. August wurde der Verkehr auf den Bahnstrecken Leipzig–Dresden eingestellt. Am Abend erreichte der Hochwasserscheitel Schöna an der Grenze zu Tschechien mit einem Höchststand von 12,04 Metern.

Am 17. August 2002 erreichte der Pegel in Dresden morgens um 7 Uhr den Höchststand von 9,40 Metern. Bis auf die Autobahnbrücke der A4 waren an diesem Tag alle Dresdner Elbbrücken gesperrt. Im absoluten Vergleich der Durchflussmengen lag das Elbehochwasser 2002 an fünfter Stelle der registrierten Hochfluten in Sachsen. Es wird daher für derartige Fluten ein Wiederkehrintervall von 100 bis 200 Jahren angenommen. Am 26. August wurde der Katastrophenalarm für Dresden aufgehoben. Insgesamt kamen in Sachsen 21 Menschen durch das Hochwasser ums Leben. Doch es war nicht die letzte Katastrophe dieser Art.

Der gesamte Frühling 2013 war in Zentraleuropa verregnet, und er hatte spät begonnen. Der Mai war gebietsweise der niederschlagreichste seit Beginn der Wetteraufzeichnungen gewesen. Besonders vom Hochwasser betroffen war zunächst vor allem Westsachsen. Hier erreichten die Freiberger und Zwickauer Mulde, die Vereinigte Mulde, die Pleiße und die Weiße Elster die Warnstufe 4 (Hochwasserabwehr). Teile der Gemeinden Colditz, Döbeln, Grimma, Trebsen und Bennewitz sowie der Zwickauer Ortsteil Schlunzig wurden evakuiert. In Eilenburg wurde die Innenstadt evakuiert, etwa 7000 Menschen anderweitig untergebracht.

Am Nachmittag des 3. Juni erreichten auch die Pegelstände der Elbe in Schöna und Riesa sowie die Große Röder in Großdittmannsdorf und die Lausitzer Neiße in Görlitz die Hochwasserwarnstufe 4. Entlang der Elbe wurden die Orte Königstein (Sächsische Schweiz), Schmilka und Postelwitz sowie Gohlis, ein Vorort von Dresden, evakuiert. Am 4. Juni entspannte sich die Hochwasserlage in Westsachsen langsam, die Pegel an Weißer Elster und den beiden Mulden sanken deutlich. Nur an den Pegelmessstellen um Leipzig an Parthe, Weißer Elster und der Vereinig-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

ten Mulde wurde weiterhin Hochwasserwarnstufe 4 ausgerufen. Dagegen stieg der Elbpegel weiter an und überstieg in Schöna am 4. Juni um 12 Uhr die Neun-Meter-Marke. In Torgau wurde am 5. Juni die Hochwasserwarnstufe 4 ausgerufen und am 7. Juni die Neun-Meter-Marke überschritten. In Dresden stand die Elbe über acht Meter hoch, hier waren viele elbnahe Stadtteile wie Pillnitz, Laubegast und Gohlis von Überschwemmungen betroffen. Die Städte Königstein und Pirna sowie Teile von Radebeul und die Altstadt von Meißen wurden überflutet.

Am 5. Juni mussten in Nordsachsen wegen eines überlaufenden Sees mehrere Dörfer zwangsevakuiert werden. In Dresden musste eine Sporthalle geflutet werden, um ein Aufschwemmen von unten zu verhindern. Nach dem Überlaufen eines Dammes wurden im Ortsteil Gohlis zudem knapp 600 Menschen in Sicherheit gebracht.

Im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge mussten am 6. Juni über 11.000 Menschen in Sicherheit gebracht werden, als am Pegel Schöna an der Grenze zur Tschechischen Republik die Marke von zehn Metern überschritten wurde. In den Morgenstunden wurde zudem auf der Bahnstrecke Děčín–Dresden-Neustadt zwischen Dolní Žleb und Heidenau der Schienenpersonennahverkehr eingestellt. Im Hafen Děčín lösten sich mehrere Gastanks und Verladecontainer, die zum Teil auch unter der Wasseroberfläche elbabwärts trieben. Am Mittag des 6. Juni wurde in Dresden der Scheitelwert der Elbe mit 8,76 m erreicht, anschließend blieb der Pegel noch tagelang auf hohem Niveau.

Sie hier geschilderten tragischen Naturereignisse gehören also auch zu unserer Elbe.

Die Elbquelle befindet sich im Norden Tschechiens an der Grenze zu Polen, am Hauptkamm des Riesengebirges. Sie liegt nordwestlich von Špindlerův Mlýn (Spindlermühle) zwischen den Bergen Kotel (Kesselkoppe), Szrenica (Reifträger) und Vysoké Kolo (Hohes Rad) in einer Höhe von 1386 m über dem Meer.. Das Wasser wird aus einer Vielzahl kleiner Quellbäche auf der Hochfläche oberhalb der Labská Bouda (Elbfallbaude) symbolisch in einem mit Steinen gefassten Wasserloch gesammelt.

Etwa ein Kilometer von der Quelle stürzt der junge Fluss als Elbfall 40 m tief in den felsigen Talschluss der Labská jáma. Das Labský důl genannte,

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

von eiszeitlichen Gletschern geformte Tal zieht sich von dort etwa 4,5 km nach Südosten. Die Täler der Elbe und der von Osten entgegenfließenden Bílé Labe (wörtlich Weiße Elbe) teilen den Hauptkamm des Gebirges vom südlichen und niedrigeren Böhmischem Kamm. In beide münden die sagenreichen Sedmidolí. Der Böhmisches Kamm wird von der Elbe genauso wie weitere, niedrigere Kämmen in südlicher Richtung durchbrochen. Dabei werden auf kurzer Strecke starke Höhenunterschiede überwunden.

Nun beschreibt der Verlauf einen langen Bogen, anfangs in Richtung Westen, später in Richtung Nordwesten durch das Böhmisches Becken.

Die Elbe durchbricht zwischen Litoměřice und Dresden geologisch und geomorphologisch unterschiedliche Mittelgebirgsbereiche. Bei der Porta Bohemica erreicht die Elbe das Böhmisches Mittelgebirge, das sie auf den folgenden 50 Kilometern in einem tief ausgekerbten und zum Teil felsigen Tal durchfließt und in einen westlichen sowie östlichen Teil trennt. Dabei erreicht das Elbebett bei Malé Žernoseky das Grundgebirge mit Gneisen, Phylliten, Glimmerschiefer und Amphibolitgesteinen des Böhmischem Massivs. Zwischen der Porta Bohemica und Děčín stoßen auf die Elbe nur wenige größere Wasserläufe aus Quertälern, wovon der Polzen den bedeutendsten Zufluss bildet. Sein Tal markiert zugleich einen Abschnitt des wichtigsten tektonischen Lineaments im Böhmischem Mittelgebirge.

Nahezu Übergangslos setzt sich diese Talandschaft im Elbsandsteingebirge als klassischer Cañon bis nach Pirna fort. Die Kreidezeitlichen Sedimentgesteine setzen sich bis nach Meißen und Weinböhla fort, sind aber nur linkselbisch großflächig vorhanden.

Der gesamte Durchbruch der Elbe durch das Elbsandsteingebirge ist etwa 40 km lang. Die Landschaftsräume des Elbsandsteingebirges sind dabei die Böhmisches Schweiz auf tschechischer und die Sächsische Schweiz auf deutscher Seite. Danach tritt der Elblauf in die nach ihr benannte Elbezone ein, die auf ihrer Nordseite von der Lausitzer Antiklinale und einem Teil des Meißener Massivs sowie im Süden vom Elbtalschiefergebirge, der Döhlen-Senke und dem Hauptteil des Meißener Massivs flankiert wird. Zur Entwicklung einer Talform kam es infolge von seitwärts gerichteten, tektonisch verursachten Bewegungen (strike-slip-Zone) zwischen den

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



Gesteinskomplexen der Lausitz und des Erzgebirges. In diesem Scherzonenbereich verläuft das heutige Elbtal zwischen der Lausitzer Überschiebung und der Mittelsächsischen Störung. Die gegenwärtige Ausbildung erhielt der Elbtalkessel maßgeblich durch glaziale Einflüsse und nachfolgende Erosionsvorgänge. Weiter nordwestlich geht der Elbelauf in flachere Landschaften über und durchbricht keine Gebirge mehr.

Hinter dem Elbtalkessel verlässt die Elbe den Bereich des tektonischen Sächsisch-Thüringischen Grundgebirges. Von nun an durchläuft sie im nordostdeutschen Tiefland pleistozäne Landschaften. Der Strom hält jetzt auch überwiegend eine nordwestliche Fließrichtung ein. Diese grobe Geradeläufigkeit ist dadurch zu erklären, dass die Elbe nun innerhalb der glazial geschaffenen Urstromtäler fließt, in den großen Schmelzwasserrinnen der verschiedenen Eiszeiten. Diese haben sich alle parallel zu den Eisrandlagen in nordwestlich-südöstlicher Ausrichtung gebildet. Während der letzten Glaziale und vor dem Eiszeitalter existierten vom gegenwärtigen Flussverlauf stark abweichende Verläufe, die man nach heutigen Orten am damaligen Flussverlauf bezeichnet. So gab es vor der Elstereiszeit den Bautzener und den Senftenberger Elbelauf, zwischen der Elster- und der Saaleeiszeit den Berliner Elbelauf. Erst nach der Saaleeiszeit hat die Elbe etwa ihren heutigen Verlauf eingenommen. Bei starken Eisvorstößen wie dem Drenthestadium der Saaleeiszeit oder der Elstereiszeit wurde die Elbe auch aufgestaut, da das Inlandeis teilweise bis an die Mittelgebirgsschwelle reichte.

Die Elbe kann fast insgesamt als ein »Sandfluss« bezeichnet werden – zum einen weil sie Sandsteingebirge durchbricht und erodiert, vor allem aber weil der Tieflandanteil des Elbverlaufes in den Urstromtälern über pleistozänen Sandablagerungen und holozänen Sedimenten des Flusses verläuft. Relikte der Eiszeiten sind im Mittel- und Unterlauf auch Findlinge, die entweder wegen der Schifffahrt aus der Elbe geborgen wurden oder immer noch im Grund des Flusses liegen. Von besonderer Bedeutung sind eng begrenzte Felsauftragungen im Flussbett, die bei Niedrigwasser ein gefährliches Hindernis für die Schifffahrt darstellen.

Und damit haben wir auch gleichzeitig den Übergang zu unserem nächsten Kapitel geschaffen.

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

## Sächsische Dampfschiffahrt

Die Sächsische Dampfschiffahrt, auch Weiße Flotte genannt, mit der Zentrale in Dresden gilt als die älteste und größte Raddampfer-Flotte der Welt. Befahren wird die Elbe zwischen Diesbar-Seußlitz bei Meißen und Bad Schandau. Die Sächsische Dampfschiffahrts GmbH & Co. Conti Elbschiffahrts KG verfügt über ein eingetragenes Kommanditkapital von über 18 Mio. Euro, das von fast 500 Kommanditisten gehalten wird. Verwaltet wird sie von der CONTI Beteiligungsverwaltungs GmbH & Co. KG in München.

Die Personendampfschiffahrt auf der Oberelbe begann im Jahr 1834, als ein Heckraddampfboot des Zuckersiederei-Besitzers Heinrich Wilhelm Calberla zwischen Hamburg und Dresden verkehrte. Vorher gab es mehrere Gesuche an den sächsischen König, um mit Dampfschiffen die Segelschiffe und Treidelschiffe abzulösen. Das 1. Gesuch von 1815 (vom Kaufman F. W. Schaff) wurde wie auch weitere abgelehnt. Calberlas Dampfer fuhren bis 1837, danach beteiligte er sich als Aktionär an der Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft.

Am 8. Juli 1836 erhielten zwölf Dresdner Bürger, darunter Benjamin Schwenke und Friedrich Lange, durch König Friedrich August II. von Sachsen das alleinige Privileg zur Gründung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft im Königreich Sachsen. Sie hatten ein Jahr Zeit die Dampfschiffahrt auf der Elbe zu entwickeln und eröffneten im Jahr 1837 die Dresdner Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft.

Parallel wurde 1836 Andreas Schubert, Professor für Mathematik und Mechanik an der Technischen Bildungsanstalt Dresden, Direktor des neugegründeten Dresdner Actien Maschinenbau-Vereins. Schubert, der die Dampfschiffahrt auf der Seine kennengelernt hatte, konstruierte die ersten Dresdner Dampfschiffe, die unter seiner Leitung auf der Vogelwiese am Johannstädter Elbufer gebaut wurden. Im Jahr 1837 ging mit der »Königin Maria« das erste deutsche Personendampfschiff vom Stapel, dessen erste öffentliche Fahrt nach Rathen im Elbsandsteingebirge führte. Ab 1839 firmierte die Gesellschaft unter dem Namen Königlich privilegirte Sächsische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und das bisher auf 5 Jahre begrenzte Privileg wurde bis 1849 verlängert.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



*Abb. 1 Bohemia an der Anlegestelle am Italienischen Dörfchen, im Hintergrund die Semperoper (um 1900)*

In der Folge bot die K.K.pr. Elbe-Dampf-Schiffahrt tägliche Fahrten zwischen Dresden und Prag an.

Im Jahr 1849 ist der Name Vereinigte Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt in einem Inserat der Deutschen Allgemeinen Zeitung zu finden. 1851 wurde die böhmische Konkurrenz übernommen und ab 26. März 1867 firmierte man daher als Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft. 1857 gehörten 10 Personendampfer zur Flotte und 1890 waren es 24 und eine Dampfähre. Der kurzzeitig aufgenommene Schlepplendienst wurde aufgrund starker Konkurrenz wieder eingestellt.

1910 erhielt die Flotte ihren Liegeplatz am Dresdner Terrassenufer unterhalb der Brühlschen Terrasse. Im Jahr 1911 besaß die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft 33 Dampfschiffe und beschäftigte fast 540 Personen. 1928 ging aus ihr die »Weiße Flotte« hervor, deren Name sich auf den weißen Anstrich der Schiffe bezog. 1936 wurde das 100-jährige Jubiläum gefeiert und die Strecke war inzwischen rund 320 km lang und reichte von Litomerice bis Dessau. Die Flotte wurde ständig modernisiert, die Kessel und Dampfmaschinensteuerungen er-

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

neuert und mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet. Ab 1943 erhielten die Dampfer einen Tarnanstrich; 5 wurden zur Evakuierung von Hamburg eingesetzt und andere zu Lazarett- und Versorgungsschiffen umgebaut. Drei Dampfer wurden durch Bombentreffer versenkt und ein Schiff wurde im Stadtzentrum behelfsmäßig als Fähre eingesetzt, da die Brücken zerstört waren. Sechs Schiffe gingen durch den Krieg verloren. Weitere gingen als Reparation nach dem Zweiten Weltkrieg in die UdSSR und CSSR.

1948 wurde die damals 16 Raddampfer umfassende Flotte als VEB Elbeschiffahrt Sachsen verstaatlicht. Der Betrieb wurde 1956 aufgelöst. Aus ihm entstanden selbstständige regionale Binnenschiffahrtbetriebe, unter ihnen die VEB Fahrgastschiffahrt »Weiße Flotte« Dresden. Deren Schiffe wurden jährlich von etwa 1,5 Millionen Ausflüglern genutzt.

In dieser Zeit wurden der Raddampfer Königstein (ex Moltke) 1973 als Restaurantschiff Seeperle an den Süßen See nach Seeburg verkauft, der Dampfer Riesa (ex Habsburg) 1978 als Museumsschiff nach Oderberg verbracht, der Schaufelraddampfer Krippen (ex Tetschen) 1988 nach Lüneburg verkauft sowie die Dampfschiffe Freundschaft 1964, Bad Schandau 1979-80 und Einheit (nach Nutzung als HO-Gaststätte Zum Gondelhafen) 1983 zuletzt in Aken verschrottet, wobei z.B. die Dampfsteuermaschine des Dampfers Bad Schandau im Verkehrsmuseum Dresden erhalten blieb.

Einige Daten:

1. Januar 1957 Bestand: 16 Schiffe, 3.137.000 Fahrgäste

1963/64 Indienststellung von vier modernen diesel-elektrischen Seitenradschiffen aus der Werft Roßlau

1965 erste Fahrten per Reisebüro in die CSSR

1967 Umbenennung in »VEB Fahrgastschiffahrt Dresden«.

1974/75 Indienststellung der Motorbegleitboote »NEWA« und »MOSKWA« für den Schnellverkehr zwischen Dresden und Bad Schandau  
ab 1980 19 Schiffe im Einsatz.

1980 Die Maschine vom Raddampfer »Diesbar« wird als Technisches Denkmal unter Schutz gestellt, das gesamte Schiff dann 1985.

1837 bis 1982 Die Dresdner Elbschiffahrt hat in dieser Zeit insgesamt 82 Personenschiffe in ihrem Besitz.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!