

# Kötzschenbrodaer Geschichten | Teil 27

**K**aum 30 Jahre, nachdem am 4. September 1807 auf dem Hudson River zwischen New York und Albany die überhaupt erste kommerziell erfolgreiche Dampfschiffahrtlinie ihren Betrieb aufgenommen hatte, begann auch auf der Oberelbe das Zeitalter der Dampfschiffahrt.

Hatten sich schon am 30. Juli 1837 zahlreiche Schaulustige in Kötzschenbroda versammelt, um die Jungfernfahrt des ersten sächsischen Personendampfers „Königin Maria“ zu bestaunen, dürfte der Andrang am 3. Oktober desselben Jahres kaum geringer gewesen sein. An diesem Tag nämlich wurde als damals einziger Unterwegshalt auf der Strecke von Dresden nach Meißen die Kötzschenbrodaer Damferanlegestelle eröffnet, die auch den Einwohnern der Löbnitz bequemen Zugang zu diesem neuartigen Verkehrsmittel verschaffte.

Von der Bauart her unterschieden sich die „Königin Maria“ und ihr ein Jahr später in Dienst gestelltes Schwesterschiff „Prinz Albert“ kaum von Robert Fultons „North River Steam Boat of Clermont“ von 1807. Auch sie waren Seitenschaukelraddampfer mit geringem Tiefgang und so besonders für die Flussschiffahrt geeignet. Auf zusätzliche Segel wie noch bei der Clermont konnten die Elbdampfer freilich verzichten – die neue Antriebsart hatte ihre Praktikabilität längst erwiesen –, und die Dampfmaschinen mussten auch nicht mehr aus England importiert werden, sondern stammten aus den Werkstätten des „Actien Maschinenbau-Vereins“ in Übigau, konstruiert von Professor Johann Andreas Schubert (1808–1870), dem führenden Kopf des Unternehmens und Gründungsmitglied der Dresdner Elbedampfschiffahrtsgesellschaft.



Auch wenn die Dampfschiffahrt bald Konkurrenz durch die Eisenbahn erhielt, mit der sie, schon wegen ihrer Saisonabhängigkeit, kaum mithalten konnte, setzte sie sich im Nah- und Ausflugsverkehr doch dauerhaft durch. Den Zenit ihrer Bedeutung erlebte sie in den Jahren um 1900, als die damals 34 Boote der seit 1867 unter dem Namen „Sächsisch-böhmische Dampfschiffahrt“ firmierenden Gesellschaft jährlich rund 3,5 Millionen Passagiere beförderten. Auch die Kötzschenbrodaer Anlegestelle hatte sich da schon herausgemacht. Gegenüber der mit schweren Ketten in der Elbe vertäuten Landungsbrücke, die alljährlich im Frühjahr aus ihrem Winterquartier nach Kötzschenbroda geschleppt wurde, war 1864 auf Betreiben des örtlichen Ziegeleibesitzers Friedrich Wilhelm Weinert ein einfaches Gaststättengebäude entstanden. Durch einen weitgehenden Umbau erhielt dieses „Dampfschiff-Restaurant“ 1891/92 seine heutige Gestalt und wurde nicht nur für die Passagiere der elbauf- wie -abwärts täglich viermal hier haltenden fahrplanmäßigen Dampfer zur beliebten Einkehrstätte. In Werbeanzeigen wiesen die Wirte gern darauf hin, dass hier, speziell in der Backfischsaison, „Nur frische Elbfische!“ serviert würden. Eine der größten Befürchtungen der lokalen Dampfschiffsgegner von 1837, dass nämlich die schnaufenden Ungetüme mit ihren Schaufelrädern den Laich der Barben und Barsche zerstören würden und in der Elbe bald überhaupt keine Fische mehr zu finden wären, hatte sich also nicht bestätigt. Das besorgten später die Industrieabwässer.

Ganz zum Erliegen kam die Sächsische Dampfschiffahrt – zu DDR-Zeiten unter dem Namen „Weiße Flotte“ – nie, und noch heute schickt die Gesellschaft in der Sommersaison täglich einmal ein Schiff von Dresden über Kötzschenbroda nach Seußlitz und zurück. In der Dampfschiff-Restaurations gingen allerdings 1958 für mehr als 40 Jahre die Lichter aus, und auch dem 2001 nach umfassender Sanierung unternommenen ersten Versuch der Wiederbelebung war wenig Erfolg beschieden. Mittlerweile hat das Haus unter neuen Betreibern wieder täglich geöffnet. Fehlen eigentlich nur noch die frischen Elbfische...