

„Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ und die „Österreichische Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ zu nennen sind.

Von der Größe des Elbverkehrs kann man sich einen Begriff machen, wenn man erwägt, daß beispielsweise in dem Jahre 1892 durch die Zollgrenze bei Schandau 7999 Schiffe auf der Bergfahrt und 8552 auf der Talfahrt fuhren. Im Jahre 1898 gingen in Hamburg auf der Oberelbe durch: zu Berg 17 000 beladene Frachtschiffe, zu Tal über 17 000. Daneben befördert die „Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ in jedem Jahre bis eine Million Reisende, meistens Touristen und Vergnügungsreisende.

Befolgen wir nun eine Elbfahrreise von Melnik an. Hier begegnen wir außer vielen Flößen, die die Walderzeugnisse Südböhmens und die Industrieerzeugnisse von Budweis bringen, den kleinen Dampfern, die seit der Regelung der Moldau von Prag mit den verschiedensten Waren heraufkommen. Auf reizender Fahrt durch das Böhmisches Mittelgebirge gelangen wir nach Aufsig, und mit ihm beginnt die Reihe der böhmischen Elbumschlageplätze, d. i. jener Flußhäfen, wo die Waren von der Eisenbahn auf die Kähne oder umgekehrt überladen (umgeschlagen) werden. Die beiden bedeutendsten von ihnen sind Aufsig und Laube. Verladen werden von hier stromabwärts Mineralien, Obst, Hülsenfrüchte, Faszdauben, Zucker, Bier, Mineralwässer, Papier, Glas, Porzellan, während Baumwolle, Schafwolle, Jute, Kolonialwaren und Industrieartikel von Deutschland heraufkommen. Am größten ist der Umsatz in Braunkohlen, in Aufsig und Laube werden allein in den Hauptmonaten April, September und Oktober täglich fast je 1000 Eisenbahnwagen umgeschlagen.

Wir fahren am Elbsandsteingebirge vorbei. Hohe Uferwände begleiten den Fluß; überall werden Sandsteine gebrochen, und unten am Fuße der Brüche harren die Kähne, den kostbaren Baustoff den großen Städten zuzuführen. Wir gelangen an Schandau, einem lieblichen Badeorte, und Pirna, dem Hauptorte des Sandsteinhandels und der Sandsteinindustrie, vorbei nach dem herrlichen Dresden, dem wichtigsten Hafenplatz für Sachsen. Andere Kähne gleiten vor oder hinter uns stromab, während ein Ketten-dampfer fast ein Dutzend Schiffe ächzend bergauf schleppt. An Meissen, Riesa, Torgau, Wittenberg und noch manchen anderen Orten führt uns die Fahrt vorüber nach Magdeburg, dem größten preussischen Elbhafen, dem ersten Umschlageplätze für die Provinz Sachsen, einen großen Teil von Brandenburg und Thüringen.

Unterhalb Magdeburg zweigt der Plauensche Kanal nach der Havel ab, durch den der Weg nach Berlin für die zu Tal kommenden Schiffe um ein bedeutendes verkürzt wird, und auf dem jährlich Hunderttausende von Zentnern an Kohlen, Kartoffeln, Obst, Bausteinen u. s. w. der Hauptstadt Deutschlands zugeführt werden. Bis Hamburg hinunter folgen nunmehr nur noch zu beiden Seiten der Elbe kleinere Orte, von denen Wittenberge als Eisenbahnnotenpunkt der bedeutendste ist. Endlich erblicken wir die Türme von Hamburg; noch eine kurze Weile, und wir sind am Ziele, mitten im Getriebe eines lebhaften Verkehrs, in dem Fluß- und Seehandel ineinander fließen.

2. Die Oder ist ein fast durchaus preussischer Strom; Schlesien, Brandenburg und Pommern sind die weiten Gebiete, die er in seinem Mittel- und Unterlauf durchfließt. Als ein Strom des nördlichen Tieflandes mit nur einem kurzen Laufe im Gebirge, trägt er zugleich den nördlichen Charakter der Weichsel und ist durchschnittlich schon 70 Tage im Jahre