

Industriekultur 3.23

ISSN 0949-3751 · 6,95 Euro

Wasserkraftwerk Ziegenrück // Typologie Schrot-Türme // Kinderleben im Ruhrgebiet // Zum Tod des Verlegers Ludger Claßen und des Industriedenkmalpflegers Walter Buschmann // QEK-Wohnwagen aus Hennigsdorf // Was hat Kolonialismus mit der Zeche zu tun? // Bakelit im Museum // Genthin: Frühe Fertigteile aus Beton // ERIH: Technotrasa – die Mährisch-Schlesische Technikroute

Schwerpunkt: Die Elbe





Ein bedeutender und inzwischen sehr ruhiger Fluss: die Elbe

Die Elbe hat eine großartige Geschichte. Und als Transportweg war sie für die Industrialisierung vor allem in Mitteldeutschland herausragend. Das ist längst vorbei. Wegen der durch den Klimawandel verstärkten Niedrigwasserphasen spielt der Fluss für den Verkehr heute kaum noch eine Rolle.

■ Sven Bardua



Kontakt

Sven Bardua
E-Mail: redaktion@industrie-kultur.de

Links

- www.elbschiffahrtsmuseum.de
- www.muzeumdc.cz
- wassergeschichten-aken.de
- www.erlebnis-elbe.de
- www.elbeallianz.org

oben: Der Hafen Magdeburg – hier der Kanalhafen mit Schrottschlag – spielt, vor allem wegen des benachbarten Wasserstraßenkreuzes mit Anschlüssen an den Mittellandkanal und die Berliner Wasserstraßen, für die Frachtschiffahrt auf der Elbe immer noch eine große Rolle.

Foto: Sven Bardua, 2014

Die Elbe entspringt im böhmischen Teil des Riesengebirges und nimmt bei Mělník die deutlich größere Moldau auf. Nach insgesamt knapp 1 100 Kilometern mündet sie bei Cuxhaven in die Nordsee. Dennoch werden die Unterelbe mit ihren Nebenflüssen und die Seeschiffahrt zum Hamburger Hafen in diesem Heft kaum erwähnt – sie sind einen eigenen Schwerpunkt wert. Und der böhmische Flussabschnitt kommt nur am Rand vor; auch dies müsste an anderer Stelle vertieft werden.

Böhmen am Meer

Dabei ist Böhmen ein wichtiger Bestandteil der Flussgeschichte. Denn gefühlt liegt es dank der Elbe schon ein wenig am Meer, auch wenn dieses in Kunst und Literatur verwendete Motiv auf einen fiktiven Ort in der Komödie „Das Wintermärchen“ von William Shakespeare zurückgeht. Für Böhmen, Mähren und die Slowakei war die Elbe sehr lange eine wichtige Nabelschnur nach Hamburg und zu den Weltmeeren. Bezeichnend dafür ist ein Areal am Moldau- und am Saalehafen in Hamburg, welches die Tschechoslowakische Republik 1929 für 99 Jahre als Gebiet für ihre Schiffe und Mannschaften pachtete. 2028 läuft der Vertrag aus; vermutlich wird es dann Teil der Hamburger Hafencity.

Die Fracht aus Tschechien erreicht Hamburg heute fast ausschließlich per Eisenbahn. Nichtsdestotrotz spielt die Elbe noch eine Rolle. Spektakulär sind die Transporte der Werft Barkmet A.S. in Lhotka nad Labem bei Lovošice. Erst im Januar 2023 fuhr ein 113,20 Meter langer Verband von dort flussabwärts: Das Schubschiff „TR 15“ brachte den Rumpf eines hochseetüchtigen Tankers zur Endmontage in das holländische Werkendam. Auch für den Transport von Transformatoren, Teilen von Windkraftanlagen und großen Elementen des Anlagenbaus ist der Fluss ideal – wenn er denn genug Wasser hat.

Denn im Jahresverlauf stark wechselnde Wasserstände sind bei der Elbe der Normalfall. Als großer Strom entwässert sie mit ihren Zuflüssen das von Bergketten umgebene Böhmen, die Bundesländer Sachsen und Thüringen mit ihren Mittelgebirgen, weite Teile von Sachsen-Anhalt und Brandenburg (mit Berlin) sowie Teile von Mecklenburg, Niedersachsen, Holstein und Hamburg. Schneeschmelzen oder anhaltende Regenfälle in den Mittelgebirgen bedeuten auf der Elbe fast immer Hochwasser.

Da die Elbe aber im Tiefland mit den weichen Böden kaum natürlichen Halt findet und das Gefälle gering ist, hat sie sich in ihrem Mittellauf, der unterhalb der Gebirge etwa bei Meißen beginnt, stets besonders ausge-



dehnt: mit einem bis zu acht Kilometer breiten Urstromtal bei Magdeburg. Sie bildete hier mehrere Nebenarme und änderte über die Jahrhunderte mehrfach den Lauf. Gerade die Elbe war noch lange ein verwilderter Fluss. Die Folgen waren Hochwasserkatastrophen (siehe S. 16) und geringe Wasserstände bei zum Teil immer noch relativ starker Strömung. Darunter litt die Schifffahrt bis weit in das 19. Jahrhundert hinein. Uferabbrüche, wandernde Sandbänke, Stromspaltungen und die Bildung von Mäandern waren für die Elbe ebenso typisch wie die Fahrinne einschränkende Schiffschleusen, Felsblöcke sowie im Weg liegende Baumstämme.

Ausbau zur Wasserstraße

Erst 1842 wurde für die Strecke von Magdeburg nach Hamburg ein erstes Gutachten vorgelegt, das eine Reihe von Arbeiten auslöste. Das Wegräumen der Hindernisse und die seit dem 17. Jahrhundert an der Mittel- und Unterelbe errichteten Buhnen (siehe IK 1.10, S. 38/39) waren entscheidende Maßnahmen für eine verbesserte Schifffahrt. Die zum Landschaftsbild gehörenden Buhnen ragen von den Ufern im Abstand von 150 bis 200 Metern leicht gegen die Strömung gerichtet in den Fluss. Sie verengen den Hauptstrom, sodass die geballte Räumkraft des Wassers für eine größere Tiefe sorgt. 1858 gab es in der Mittel- und Unterelbe bereits 4 298 Buhnen sowie 113,4 Kilometer Deckwerke (Schutzschicht für Böschungen) und 28,8 Kilometer Parallelwerke (parallel zum Ufer verlaufende Dämme).

In mancherlei Hinsicht ähnelt die Geschichte der Elbe aber auch der anderer europäischer Ströme. Sie ist nicht nur Schifffahrtsweg, sondern auch Quelle der Wasserkraft, sorgt für Trink- und Brauchwasser, dient als Abwasserkanal. Das erhaltene Wasserwerk Saloppe in Dresden von 1875 (siehe IK 2.18, S. 58) ist dafür ein ebenso eindrucksvolles Beispiel wie das 1893 vollendete Wasserwerk Hamburg-Kaltehofe mit seinen vielen Filterbecken. Umgekehrt leiteten Städte, Dörfer und Fabriken ihre Abwässer noch lange in die Elbe. Traurige Berühmtheit erlangte ihre Abwasserfracht zu DDR-Zeiten: Damals floss eine stinkende, mit Schwermetallen, Salzen und anderen industriellen Reststoffen belastete Kloake Richtung Hamburg. Doch der DDR fehlte auch



die wirtschaftliche Kraft für einen Ausbau des Flusses für die Schifffahrt. Damit blieb ein heute vielbeschworener Naturraum erhalten.

Die Elbe bildete seit jeher eine nicht so ohne weiteres zu querende Barriere. Sie bot sich deshalb für die Anlieger als „natürliche“ Grenze an, bis 1866 stießen hier Sachsen, Preußen und einige deutsche Kleinstaaten aneinander. Und alle wollten profitieren. Erst 1870 wurden die letzten Elbzölle aufgehoben, nachdem die nach dem Wiener Kongress gebildete Elbschiffahrtskommission schon seit 1819 eine Reihe von vereinfachenden Regeln durchsetzen konnte. „Mittelgroße“ Kähne mit einer Tragfähigkeit von 350 Tonnen waren damals der wichtigste Maßstab. Sie konnten auch zu wasserarmen Zeiten noch stets mit halber Ladung fahren.

Goldene Zeiten für die Schifffahrt

Im 19. Jahrhundert vervielfachte sich das auf der Elbe transportierte Frachtvolumen: 1881 wurden bereits 907 000 Tonnen nach Hamburg und 874 000 Tonnen flussaufwärts transportiert, hieß es 1883 in der Deutschen Bauzeitung (17. Jg., 21.4.1883, No. 33, S. 193, siehe auch: 21. Jg., 26.2.1887, No. 17, S. 102 f.). Schon bald nach 1900 wurden auf der Mittel- und Unterelbe pro Jahr etwa 18 Millionen Tonnen Fracht registriert. Nun wurden Kähne mit 1 000 Tonnen Fracht der Normalfall; heute werden zum Teil sogar 2 000 Tonnen von einem Schiff bewegt.

Außer Baustoffen und landwirtschaftlichen Produkten jeder Art gehörten Brennstoffe und andere Rohstoffe für die Industrie in großen Mengen, auch Stückgut und Investitionsgüter zur Fracht. Vielfach vergessen wird heute der Naturstein: Das 1897 vollendete Hamburger Rathaus wurde mit dem Rohstoff aus dem Elbsandsteingebirge errichtet. Auch andere Steine in hochwertiger Qualität kamen aus den Mittelgebirgen, der für den Wasserbau verwendete Quarzit dagegen aus dem Raum Pretzien-Gommern oberhalb von Magdeburg. Die elf Steinbrüche dort hatten bis zu etwa 1 000 Beschäftigte.

Die Schifffahrtsbranche erlangte deshalb entlang der Elbe eine große Bedeutung. Schiffe mussten gebaut und unterhalten werden, der Güterumschlag in den vielen Häfen erfolgte. Die langen von Dampfmaschinen gezogenen Schleppzüge mit vielen Kähnen mussten auf die Zeitgenossen einen starken Eindruck gemacht haben. Dabei entwickelten sich in der Schifffahrt viele speziel-



Literatur

- Norbert Fischer, Andreas Martin (Hrsg.): Die Elbe – über den Wandel eines Flusses vom Wiener Kongress bis zur Gegenwart, Stade 2018
- Uwe Rada: Die Elbe, Europas Geschichte im Fluss, Siedler Verlag, München 2013
- Zur Doppelschleuse Magdeburg: Die Bautechnik, 17. Jg. (19.5.1939), Heft 17, S. 296–299; Die Bautechnik, 19. Jg. (24.10.1941), Heft 45, S. 481–484; Die Bautechnik, 20. Jg. (16.10.1942), Heft 45/46, S. 389–401; Die Bautechnik, 27. Jg. (Oktober 1950), Heft 10, S. 317–321, und Heft 12, S. 359–363

oben links: Am niedersächsischen Ufer der Oberelbe wird um 1980 eine Buhne instandgesetzt. Das Foto zeigt die Sicherung der Flanken mittels Schüttsteinen auf Buschunterlage.
Foto: IZW-Medienarchiv der Bundesanstalt für Wasserbau

oben rechts: Auch Wasserwerke sind typische Nutzer von Flüssen. Die Anlage Saloppe in Dresden entnahm seit 1875 als erstes Trinkwasserwerk der Stadt das Rohwasser aus dem Uferfiltrat der Elbe.
Foto: Stephan Lütgert, 2023

unten links: Ein Blick zurück: Immer wieder und vor allem zu DDR-Zeiten wurde die Elbe als Abwasserkanal missbraucht. Zu sehen ist der Einlauf des Werkes Heidenau im VEB Vereinigte Zellstoffwerke Pirna.
Foto: Christian Bedeschinski, 1990



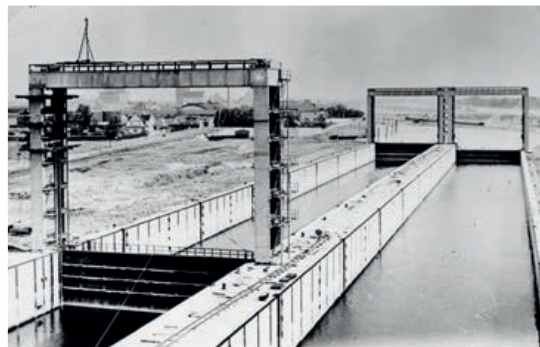
le Anforderungen. So waren in den Schleppverbänden Fahrtunterbrechungen für die Schiffer kaum möglich. Deshalb übernahmen Fährleute Zubringerdienste mit Proviant, setzten aber auch Angehörige über. In Aken bekamen diese Spezialisten eigene Kähne und eigene Buden, wurden „Anfahrer“ genannt.

Die Elbe aber ist nur der Hauptstrom. Zu ihrem Wasserstraßensystem gehören auch die erst spät gebauten künstlichen Wasserstraßen, wie Elbe-Lübeck-Kanal, Elbeseitenkanal und Mittellandkanal, außerdem Moldau, Havel und Saale (mit dem nie vollendeten Kanal nach Leipzig). In der dritten Reihe spielten auch die Schwarze Elster im brandenburgisch-sächsischen Grenzraum, die Mulde oberhalb von Dessau, in der Prignitz die Dosse, die Elde in Mecklenburg und die Ilmenau nördlich von Lüneburg eine Rolle.

Die Elbe war ein wichtiger Faktor für die industrielle Entwicklung in Mitteldeutschland. Doch im 21. Jahrhundert ist sie als Transportweg nur noch ein Schatten ihrer selbst: Es werden pro Jahr nur noch wenige hunderttausend Tonnen Fracht auf dem Fluss transportiert. Die Gründe dafür sind vielfältig. Veränderte Strukturen in der Wirtschaft und der Logistik, nicht zuletzt ein Wegfall vieler Massengüter zählen dazu. Primär aber liegt es an der zu geringen und vor allem schwierig kalkulierbaren Wassertiefe der Elbe. Inzwischen stellt der Klimawandel mit seinen ungewohnt langen Niedrigwasserphasen ihre Funktion als Wasserstraße grundsätzlich infrage.

Die Doppelschleuse Magdeburg

Die Schiffe auf der Elbe wurden immer größer, sodass die Branche die fehlende Wassertiefe immer stärker monierte. Eine Diskussion, ob die Elbe reguliert oder kanalisiert werden sollte, gibt es schon seit den 1920er Jahren. Schließlich baute das Deutsche Reich die Elbe in den 1930er Jahren punktuell aus. Sichtbarer Ausdruck davon ist in Magdeburg die Ruine der einst größten Binnenschiffahrtsschleuse in Europa. Damit sollte die schwierige Stromstrecke mit dem Dornfelsen (siehe S. 10) endgültig entschärft werden. Schon von 1747 bis 1889



oben: Heutzutage typisch für die Elbe? Vor der alten Industriekulisse von Magdeburg-Salbke sind Freizeitboote, ein Fahrgastschiff, die Fähre Westerhüsen, ein einziger Frachter und die typischen Buhnen zu sehen.
Foto: Sven Bardua, 2014

unten links: 1942 war die Doppelschleuse in Magdeburg nahezu fertiggestellt. Die westliche der beiden 325 Meter langen Kammern besaß ein 85 Meter langes Zwischenhaupt für Einzelschiffe.
Foto: Hampe / IZW-Medienarchiv der Bundesanstalt für Wasserbau, 1949

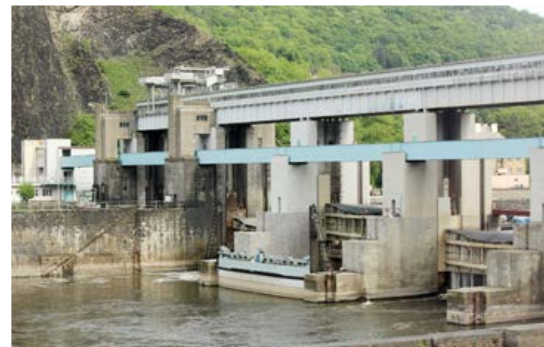
unten rechts: In Böhmen wird die Elbe inzwischen an mehreren Stellen gestaut, um sie bequem und ganzjährig befahren zu können. Abgebildet sind die Schleuse (links) und das Wehr in Ústí nad Labem (Aussig an der Elbe).
Foto: Sven Bardua, 2015

hatte es hier eine erste Schleuse mit 75 Metern Länge und acht Metern Breite gegeben.

Die neue Doppelschleuse bekam wegen der damals üblichen Schleppzüge sogar 325 Meter lange und 25 Meter breite Kammern. 110 000 Kubikmeter Beton wurden hier während des Zweiten Weltkrieges verarbeitet. Schleusentore und Hubgerüste aus Stahl wogen 1 455 Tonnen. Bis 1942 konnte die Siemens Bauunion GmbH das zwischen Stromelbe und Industriehafen auf Höhe des Herrenkrugparks errichtete Bauwerk nahezu fertigstellen. Doch das dazu gehörende Wehr wurde nie gebaut, der Weltkrieg sowie die veränderten politischen Verhältnisse verhinderten den Weiterbau. Im Krieg beschädigt und teilweise demontiert blieb von der Schleuse eine sehr eindrucksvolle Ruine erhalten.

In Böhmen dagegen wird die Elbe seit den 1950er Jahren an mehreren Stellen gestaut, um sie bequem und ganzjährig befahren zu können. Wegen der zu flachen Elbe in Deutschland aber ist auch hier der Verkehr eingebrochen: In den 1990er Jahren gingen nur etwa zwei Millionen Tonnen Fracht auf der Elbe über die deutsch-tschechische Grenze, 2019 waren es nur etwa 50 000 Tonnen.

Lediglich im Hafen Magdeburg ist noch einiges los, wenn auch hier der Umschlag stark zurückgegangen ist. Die Stadt profitiert damit von der Lage am Wasserstraßenkreuz zwischen dem Mittellandkanal und den Berliner Gewässern. Auf der Elbe selbst in Magdeburg aber fuhrten im Jahr 2000 täglich im Schnitt noch etwa 13 Frachtschiffe durch, heute sind es im Schnitt weniger als vier, resümiert die Journalistin Annette Jensen im Mai 2019 in einem Artikel der „Le Monde diplomatique“. Die Schleuse Geesthacht dagegen passieren fast ausschließlich die Frachtschiffe Richtung Elbeseitenkanal – an der Mittel Elbe vorbei, berichtete die Zeitschrift „Binnenschiffahrt“ (Ausgabe 2/2020). Doch wegen der zurückgehenden Kohlentransporte und der langen Niedrigwasserphasen ging auch hier der Verkehr zurück. Im Jahr 2019 wurden 12 774 Schiffe mit 7,45 Millionen Tonnen Fracht an der Schleuse Geesthacht notiert.



Laut Annette Jensen schrumpft die Binnenschiffahrt in Deutschland vor allem abseits des Rheins stark. Denn im zukunftsfähigen Containerverkehr werden ein gewisses Tempo und zuverlässige Strukturen gebraucht, also auch garantierte Wasserstände. Für die Elbe beschlossen Bund und Länder zuletzt 2017 Leitlinien für ein „Gesamtkonzept“, mit dem unter anderem die Bedingungen für die Schifffahrt verbessert werden sollen. Es sieht 1,40 Meter Wassertiefe für einen großen Teil des Jahres vor. Dafür wurde vielfach gebaggert – und das Ziel wegen der langen Niedrigwasserperioden in jüngster Zeit trotzdem verfehlt.

Industriekultur an der Elbe

Industrie am Wasser ist so alt wie die Industrie selbst. Notwendigerweise saßen zahlreiche Werften direkt an der Elbe. Noch heute sehenswert sind die Schiffbaubetriebe in Dresden (siehe S. 7), Roßlau, Lauenburg sowie in Hoopte bei Hamburg. Aber auch für viele andere Branchen war die Lage am Elbstrom wichtig, wie bis heute erhaltene historische Fabriken beweisen, unter anderem die Ölmühle und das Singer-Nähmaschinenwerk in Wittenberge, die Steingutfabrik Villeroy & Boch in Torgau und die Wikana Keksfabrik in Wittenberg.

Auch abseits der Städte gab es Industrie an der Elbe, wie die Flachsfabrik in Steutz oberhalb von Aken. Deren Gebäude dienten seit 1906 als Fabrik für Kartoffel- und Maisstärke, ehe etwa 170 Beschäftigte seit 1935 den Flachs aus der Region zu Leinfasern, Werg, Saat und Schlaglein verarbeiteten. Abnehmer waren



oben links: Das Flachswerk Steutz östlich von Aken liegt hoch über dem Elbhang. Seine Rohstoffe und Produkte wurden unten über eine Verladebrücke auf in der Elbe liegende Schiffe umgeschlagen.
Foto: Sven Bardua, 2019

oben rechts: Die Elblagerhaus GmbH ließ 1941 am Hafen von Tangermünde ein Getreidesilo mit 10 000 Tonnen Kapazität errichten, hier der Blick von der Altstadt. Das nunmehr darin von einem örtlichen Investor geplante Hotel-Projekt (mit Kongresszentrum im nicht sichtbaren Speicher daneben) kommt nicht voran.
Foto: Sven Bardua, 2015



Mitte links: Der Hafen in Wittenberge bietet mit seinen Speichern, der Ölmühle und dem Nähmaschinenwerk eine großartige Geschichte, wird aber kaum noch genutzt.
Foto: Sven Bardua, 2015

Mitte rechts: Eine der alten Fabriken an der Elbe ist die 1906 gegründete Wikana Kek- und Nahrungsmittel GmbH im Hafen von Wittenberg. Sie stellt unverändert unter anderem die Schokoladen-Kekse „Othello“ her, nutzt den Wasserweg aber schon lange nicht mehr.
Foto: Sven Bardua, 2020

Textilspinnereien, Ölmühlen und Flachsbauern. Für den Transport besaß die Fabrik eine Verladebrücke im Elbstrom. Erhalten sind alte Fabrikgebäude, heute in Privatbesitz, ebenso wie die Werkssiedlung.

Viel Industriekultur ist in den Häfen zu finden: in Lauenburg, Wittenberge und Magdeburg genauso wie im Wallwitzhafen in Roßlau (siehe IK 4.14, S. 21) oder in Aken und in Dresden. Im Gegensatz zum Alberthafen in Dresden (siehe S. 7) ist der 1876 angelegte Neustädter Hafen dort – der erste in Sachsen mit Eisenbahnanchluss – für die Frachtschiffahrt längst stillgelegt und soll nun Teil einer Elbuferpromenade werden. Erhalten blieben unter anderem Ufermauern und ein Hafenkran. Schließlich bieten auch das Elbschiffahrtsmuseum in Lauenburg, das Regionalmuseum in Dečín und die Sammlung des örtlichen Technikmuseums am Handels-hafen Magdeburg viel Interessantes. ■



unten rechts: Zum 1889 gegründeten Hafenbetrieb in Aken gehören ein alter Speicher und ein heute der Saalemühle Alsleben gehörendes 10 000-Tonnen-Getreidesilo von 1938; die „Musik“ spielt hier aber nebenan im Container- und Schwerkutumschlag. Aken ist ein wichtiger Umschlagplatz für den Maschinenbau der Region – vor allem für das Siemens-Turbinenwerk in Erfurt.
Foto: Sven Bardua, 2019



Immer in Bewegung: Elbfähren

Elbbrücken müssen wegen der Breite des Flusses und des Vorlandes relativ lang sein – und sind damit teuer. Deshalb führen sie meistens nur in großen Abständen über den deutschen Teil der Elbe – lediglich Dresden, Magdeburg und Hamburg bieten mehrere Straßenbrücken nebeneinander. Doch schon am Rande dieser Städte gibt es Fähren, welche die festen Verbindungen ergänzen. In der Provinz sind sie eminent wichtig, weil es bis zur nächsten Brücke oft Dutzende von Kilometern sind. Und ihre Bedeutung steigt enorm, wenn die Brücken mal wegen Reparaturarbeiten gesperrt werden.

Die Elbe wird von wenigen Personenfähren und vielen Prähmen gequert. Letztere können auch Autos mitnehmen. Und sie sind vor allem als Gierseilfähren konzipiert. Mit einem langen Seil am Rand des Fahrwassers im Fluss verankert, nutzen sie allein die Kraft der Strömung als Antrieb, um zwischen den Ufern zu pendeln. Am Ende ist das lange mit gelben Tonnen markierte Seil in zwei Gierseile geteilt, die am Bug und am Heck der Fähre befestigt sind. Mit zwei Seilwinden für jedes Gierseil verändert der Fährmann lediglich den Anstellwinkel des Prahms zu Strömung. Nach dieser

leichten Drehbewegung drückt die Strömung den Fährprahm dann in die andere Richtung. Dieser Betrieb ist nahezu geräuschlos. Er passt zu dem breit und meistens friedlich dahinfließenden Strom. Die auf der Elbe eingesetzten Prähme sind relativ modern. Doch eine historische Fähre, von 1969 bis 1993 mit Grundseil betrieben, liegt nicht weit von der Elbe entfernt in der Nähe der Havelmündung in Nitzow auf Land. ■ S.B.



oben: Die meisten Elbfähren sind Autofähren. Hier in Aken ist sie fast ein Fremdkörper in weitgehend unberührter Auenlandschaft des Biosphärenreservats Mittel-Elbe. Der Schornstein am Horizont gehört zur Flachsfabrik Steutz (siehe S. 5).
Foto: Sven Bardua, 2019

Mitte: Fähren gehören zur Elbe wie Brücken und Häfen. Und sie waren stets auch Treffpunkte. Der Maler Alfred Hesse hielt in seinem Ölgemälde „Elbfähre in Laubegast“ das alltägliche Treiben am Dresdner Anleger fest. Passanten besteigen die Fähre, Spaziergänger schauen dem Treiben zu oder betrachten, versunken auf der Bank sitzend, die Szenerie. Hesse (1904–1988, siehe IK 3.16, S. 38/39) malte über Jahrzehnte hinweg immer wieder die Flusslandschaft mit ihren Fähren.
Abbildung: Alfred Hesse Archiv, Hamburg

unten: Warten auf die Fähre Sandau. „Zehn Zentimeter mehr wären noch gegangen“, versicherte später der Fährmann mit Blick auf das Hochwasser. Sonst hätte er den Betrieb eingestellt. Der Radfahrer hätte dann einen etwa 60 Kilometer langen Umweg über die Brücke Tangermünde nehmen müssen.
Foto: Sven Bardua, 2021



oben: Damals wie heute sind die Elbfähren an warmen Sommertagen voll besetzt: hier die Fähre Kleinzschwitz in Dresden am 30. Juli 1988.
Foto: Christian Bedeschinski

Mitte links: Die Strömung lässt die Gierseilfähren von Ufer zu Ufer pendeln, hier in Sandau. Dafür wird nur der Anstellwinkel der an einem langen Seil (durch gelbe Tonnen markiert) und zwei kurzen Gierseilen hängenden Fähre mit kleinen Elektrowinden verändert.
Foto: Sven Bardua, 2021

Mitte rechts: Zu spät: Die Fähre Rogätz in der Altmark hatte am Abend des 31. Mai 1980 ihren Betrieb schon eingestellt. Bemerkenswert ist der Antrieb des Prahms durch ein Beiboot – und nicht mit dem Gierseil!
Foto: Robin Garn

unten: Zu einer „richtigen“ Fährstelle gehört auch ein Gasthaus, wie hier in Coswig (Anhalt).
Foto: Sven Bardua, 2014

