

## KREISMUSEUM SCHÖNEBECK (ELBE)

Plänenstraße 41 — Telefon: 50 45  
Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag und Sonntag  
16—13 Uhr und 14—17 Uhr, Sonnabend 14—17 Uhr

## ELBESCHIFFFAHRT

Franz Krohn



Flagge des  
Rosensburger  
Schifferbundes  
"Neptuna"  
1391

## ELBESCHIFFFAHRT

Die Elbe — heute ein drei Staaten durchziehender verkehrreicher Strom — bildet mit ihren Nebenflüssen und den mit ihr zusammenhängenden Kanälen einen wichtigen Bestandteil des europäischen Wasserstraßennetzes. Die Stadt Schönebeck liegt am Mittellauf der Elbe, der auf eine

Länge von mehr als 800 km schiffbar ist. Das Kreismuseum Schönebeck zeigt seit Jahrzehnten eine ständige Ausstellung zur Geschichte der Elbeschiffahrt von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Es ist unbekannt, wann das erste Wasserfahrzeug auf der Elbe gefahren ist. Aus schriftlichen Quellen geht hervor, daß bereits im Frühmittelalter, zur Zeit Karls des Großen und Kaiser Otto I., regelrechte Schiffstransporte auf der Unter- und Mittelelbe stattgefunden haben. Auf der Strecke zwischen Meißen und Belgern ist für das Jahr 983 erstmalig aus schriftlichen Quellen die Erhebung von Zöllen belegt. Zu einem durchgehenden Schiffsahrts- und Handelsweg von einiger Bedeutung für den Warenaustausch längs des Stromes wurde die Elbe aber erst, als sie im Verlaufe der feudalen Ostexpansion ihren Charakter als natürliche Grenze zwischen dem deutschen und dem slawischen Siedlungsraum verloren hatte. Vorher dürfte der Handel und damit auch der Verkehr von Wasserfahrzeugen in der Hauptsache die Richtung quer zum Strom genommen haben. An den von der natürlichen Beschaffenheit der Ufer dafür besonders geeigneten Stellen entstanden Fähren. Die Fährstellen bildeten öfter den Keim einer Siedlung. Im 12. Jahrhundert waren die Besitznahme und die Besiedelung der Gebiete beidseitig des Elbstromes durch die von Westen eindringenden deutschen Feudalherren und die ihnen folgenden Bauern so gut wie abgeschlossen. Innerhalb der dabei entstandenen feudalistischen Strukturen entwickelten sich die Städte dort, wo es schon vorher Siedlungen oder Burgen gab, oder sie verdankten ihre Gründung dem Landesherrn. Die innere Verwaltung der Städte und ihre Politik nach außen übte ein nach der Ratsverfassung gewählter und aus Vertretern der Kaufmannschaft und des in streng nach Gewerkearten in Zünften zusammengeschlossenen Handwerks bestehender Rat aus. Das Streben der Städte war einerseits immer auf eine möglichst große Unabhängigkeit vom Landesherrn, ja auf Erlangung der Reichsunmittelbarkeit gerichtet, andererseits waren der Ausbau und die Sicherung der bestehenden Handelsverbindungen für den Absatz der Erzeugnisse des Handwerks und dessen Versorgung mit Rohstoffen, die Sicherstellung der Ernährung ihrer Bürger und eine die Kapitalakkumulation begünstigendes eigenes Finanzgebaren Voraussetzungen ihrer Politik. Vor diesem Hintergrund städtischer Wirtschaftspolitik muß man die Entwicklung des Elbehandels im Mittelalter sehen. Als Handelsweg diente, soweit nur irgend möglich, der Wasserweg; wobei neben der Elbe auch die kleineren, heute nicht mehr schiffbaren Nebenflüsse, z. B. Jetteze und Ohre, befahren wurden. Es geht daraus hervor, daß die damals zum Lastentransport benutzten Fahrzeuge nur von geringer Größe und Tragfähigkeit gewesen sein können, über das Aussehen, die Baustoffe und die Konstruktion der mittelalterlichen Flußfahrzeuge im Elbegebiet ist so gut wie nichts bekannt. Es ist anzunehmen, daß schon verhältnismäßig früh, seit dem 13. und 14. Jh., in den Elbehandelsstädten Schifferzünfte bestanden haben. Der größte Teil der verschifften Warenmenge dürfte Getreide gewesen sein. Daneben spielten Salz, Pottasche, Wolle, Tuch, Leinwand, Bier und Metalle eine Rolle. Aus gewissen Rechten und Privilegien, die die Landesherrn ihren Städten