

DIE „WEISSE FLOTTE“ DRESDEN

Aus der Geschichte der Oberelbe-Fahrgastschifffahrt

VON HANS RINDT

Die Elbe war der erste deutsche Fluß, auf dem eine regelmäßige Dampfschifffahrt betrieben wurde. Bereits am 29. Juni 1816 vermittelte der kaum 20 Meter lange Seitenraddampfer *The Lady of the Lake*, der 14 Tage vorher aus England eingetroffen war, den Verkehr zwischen Hamburg und Cuxhaven. Sein Besitzer und Kapitän Peter Kincaid erwarb das Hamburger Bürgerrecht, und das Schiff fuhr unter Hamburger Flagge. Ab Oktober 1816 verkehrte auf der Havel zwischen Berlin und Potsdam der Mittelraddampfer *Prinzessin Charlotte von Preußen*, das erste in Deutschland erbaute Dampfschiff, welches der von dem Engländer John Humphreys und seinem Sohn gegründeten Königlich Preussischen Patentierten Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Berlin gehörte. Diese Gesellschaft setzte am 5. April 1817 auch den Seitenraddampfer *Kurier* auf der Strecke Berlin–Hamburg in Fahrt und somit das erste Dampfschiff auf der Mittelelbe.

Auf der Oberelbe tat sich noch nichts. Obwohl die wirtschaftlichen Beziehungen des sächsischen Raumes zu Magdeburg, Hamburg und Berlin einerseits und zu Böhmen andererseits eine rentable Dampfschiffsverbindung nach Prag erwarten ließen, zögerte die sächsische Regierung mit der Erteilung von Privilegien. Schon 1815 ersuchte der Dresdner Kaufmann Friedrich Schaff um eine solche Konzession. König Friedrich August hatte jedoch Bedenken, darauf einzugehen. Gleiche Schicksale erlitten auch eine Eingabe Humphreys' und Ansuchen von 1824, 1825, 1826, 1833 und gleich drei von 1836. Allein ein Schreiben des Dresdner Zuckersiedereibesitzers Heinrich W. Calberla und dessen Sohn Moritz hatte 1833 einigermaßen Erfolg. Ohne staatliche Unterstützung oder Privileg wurde ihnen gestattet, ihr bereits in Krippen, nahe der böhmischen Grenze, im Bau befindliches Heckrad-Dampfschiff zu vollenden, damit sie für ihre Zuckerfabrik Rohmaterialien von Hamburg holen konnten. Das Schiff war aber so klein und die in Hamburg eingebaute englische Maschine von 24 PSn so groß, daß es selbst nichts laden konnte und als Schlepper zwei bis drei der damaligen kleinen Kähne von etwa 60 t Ladevermögen zog. Schon 1837 wurde das Schiff außer Betrieb genommen, und Calberla trat als Aktionär der neuen Sächsischen Dampfschiffahrtsgesellschaft bei.

Ausgerechnet dem bayerischen Generalkonsul am sächsischen Hof, Gottwald Hesse, der später auch erster Vorsitzender der Gesellschaft wurde, gelang es zusammen mit den Dresdner Kaufleuten Benjamin Schwenke, Friedrich Lange und anderen, besonders dem Professor für Technik Johann Andreas Schubert, nach einer Eingabe vom 6. März 1836 am 8. Juli gleichen Jahres die Konzession zur Gründung der Königlich privilegierten Sächsischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft zu erhalten. Das benötigte Kapital wurde überraschend schnell durch Aktien aufgebracht. Es war von vornherein geplant, gleich drei Schiffe zu bauen. Zwei, die *Königin Maria* und *Prinz Albert*, sollten aus Eisen, die *Dresden* jedoch aus Holz erbaut werden. Da es noch keine entsprechende Werft gab, wurden die beiden Eisenschiffe auf der „Alten Vogelwiese“ außerhalb Dresdens im Rohbau fertiggestellt und zum Innenausbau und Einbau der Maschine zum soeben gegründeten Dresdner Actien-Maschinenbau-Verein in Übigau verholt.

Professor Schubert, der technische Direktor der Gesellschaft, Leiter der Werkstätten in Übigau und späterer Konstrukteur der ersten deutschen Lokomotive *Saxonia*, wollte in die drei Schiffe Hochdruck-Dampfmaschinen mit leichten Wasserrohrkesseln einbauen. Wegen des seichten Fahrwassers der Oberelbe sollten die Schiffe möglichst wenig Tiefgang haben. Die fertiggestellten eisernen Schiffskörper gingen auch nur 153 mm tief, und mit den von

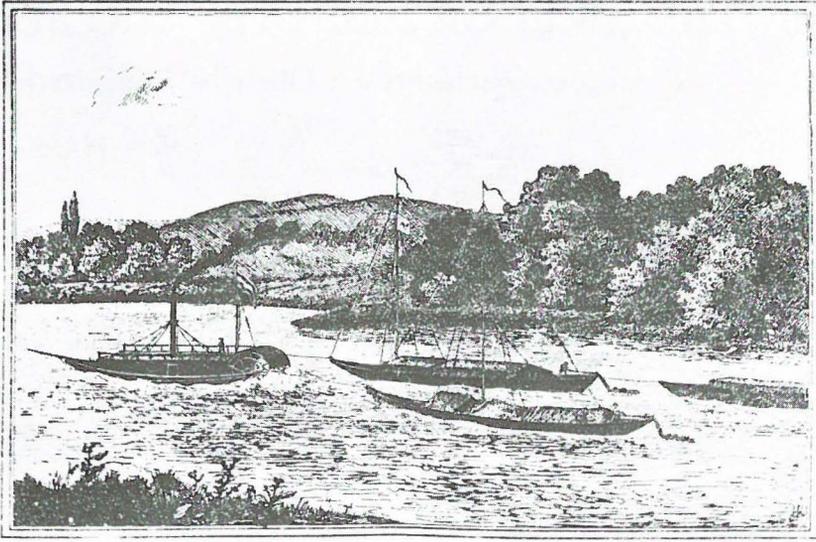


Abb. 1 *Das erste Dampfschiff auf der Oberelbe, der Heckradschlepper des Zuckerfabrikanten Calberla, 1834. (Aus: Civilingenieur, 1890)*

Schubert geplanten Maschinen und Kesseln wäre man auf 450 mm gekommen. Die Gesellschafterversammlung beharrte jedoch auf einer Zwei-Zylinder-Niederdruck-Seitenbalanciermaschine und schwerem Feuerbüchsenkessel. Schubert setzte wenigstens den leichteren Wasserrohrkessel durch. Dennoch, statt der geplanten 450 mm hatte die *Königin Maria* nun 740 mm Tiefgang. Das Schiff machte am 7. 6. 1837 seine erste Probefahrt, weitere Reisen nach Meissen folgten, und am 25. August begann der fahrplanmäßige Verkehr, der zunächst bis Rathen führte. Der Dampfer fuhr um 5 Uhr morgens von Dresden ab und trat um 18 Uhr die Rückfahrt von Rathen an. Die *Königin Maria* war ein sehr schönes Schiff, mit großen Fenstern und einem farbenprächtigen Anstrich. Am Bug trug sie eine vergoldete Krone, die aber später beim Durchfahren der Augustusbrücke verlorenging und nie mehr wiedergefunden wurde. 200 bis 300 Fahrgäste fanden Platz. Der große Tiefgang und die zu geringe Dampferzeugung zwangen jedoch zu laufenden Umbauten und zum Auswechseln des Kessels.

Die *Prinz Albert* hatte die gleichen Schwierigkeiten wie die *Königin Maria*. Dies führte dazu, daß in das Schiff 1840 in Hamburg eine mit oszillierenden (schwingenden) Zylindern ausgestattete Maschine (Fabrikat: John Penn & Sons, Greenwich) und ein neuer Wasserrohrkessel eingebaut wurden. Dadurch verringerte sich der Tiefgang auf nur 480 mm (leer), und das Schiff konnte die Stromschnelle bei Rathen (den „Strand“) ohne die bisherige Treidelhilfe überwinden. 1841 wurde die *Königin Maria* in derselben Weise umgebaut. Für das dritte Schiff, die hölzerne *Dresden* mit sogar 1,02 m Tiefgang, schien sich ein Umbau nicht zu rentieren, und es wurde 1841 nach Hamburg verkauft.

Inzwischen hatten sich Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Vorstand der Gesellschaft und ihrem technischen Direktor ergeben, welche 1839 sogar ein gerichtliches Nachspiel hatten. Professor Schubert, der ja zugleich Leiter des Actien-Maschinenbau-Vereins Übigau war, trennte sich von der Reederei und wandte sich mit großem Erfolg dem Lokomotivbau und der Brückenkonstruktion zu. Die nächsten drei Schiffe wurden von der Buckauer Werft geliefert.

1847 wurde noch ein Raddampfer gechartert, die *Telegraph*. Dies Schiff besaß einen Kompositrumpf, der eine lange Lebensdauer hatte.

Die Fahrten der Schiffe wurden immer weiter ausgedehnt; so wurde ab 14. Juni 1838 Tetschen in Böhmen angelaufen, später Aussig und Leitmeritz. Im Jahre 1839 beförderte die Gesellschaft bereits 33441 Personen.

Doch die Konkurrenz blieb nicht aus. 1841 ersuchte der Engländer John Andrews, der 1829 in Wien die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet hatte, um die Konzession, auch die österreichisch-böhmische Moldau und die Elbe mit Dampfschiffen zu befahren, was ihm genehmigt wurde. Mit ihm kam sein Schiffbauer und späterer Erbe Joseph John Ruston nach Prag und erbaute dort 1841 das flachgehende hölzerne Radboot *Bohemia*, später (1846) die *Germania*. 1848 erwarb er die *Constitution*. Auf der Fahrt von Prag, bei niedrigem Moldauwasserstand ab Obristvi oder Melnik nach Dresden erwirtschaftete das Unternehmen recht gute Gewinne. Der Sächsischen Gesellschaft ging dadurch ein Großteil des Verkehrs in Böhmen und nach Böhmen verloren.

1851 wurde die Eisenbahnlinie Dresden–Prag eröffnet. Ruston glaubte, daß sich seine Gesellschaft nicht mehr halten könne, und verkaufte alle drei Schiffe samt Konzession für 25000 Taler an die Dresdner Gesellschaft, die nun den gesamten Stromabschnitt wieder allein beherrschte.

Ab 1865 nannte sich denn auch die Reederei Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft. Der Verkehr erstreckte sich von Melnik in Böhmen bis nach Torgau in Preußen (255 km) und bei Schleppfahrten darüber hinaus. Da ein Kampf um die Personenbeförderung mit der Eisenbahn aussichtslos erschien, der Elbstrom aber die reizvollsten Landschaften berührt, legte man nun das Schwergewicht auf den Kurzstrecken- und Touristenverkehr. Seitdem erlebte die Gesellschaft einen großartigen Aufschwung. Waren es 1856 nur sechs Schiffe, so brachten 1866 bereits 17 und um die Jahrhundertwende sogar 38 Einheiten den Aktionären bis zu 21% Dividende ein.

Auch der immer wichtigeren Schleppschiffahrt wandte sich die Gesellschaft zu. Hierfür erbaute sie zwei starke Zwei-Schornstein-Dampfer (1857 die *Dresden* und 1864 die *John Penn*) und richtete eine Anzahl von Schiffen für den Güterverkehr nach Hamburg ein. Die damals aufkommende vorteilhaftere Kettenschiffahrt bewirkte jedoch die Rückkehr der Reederei zum reinen Personen- und Eilgutverkehr.

Die Schiffe der Jahre 1840/50 stammten meist von der Werft Buckau, welche der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie gehörte, oder sie wurden beim einstigen Konkurrenten J. J. Ruston bestellt, der in Prag eine Maschinenfabrik und eine Werft betrieb. 1851 pachtete die Gesellschaft einen Schiffbauplatz in Krippen. 1856 wurde mit den letzten Holzvorräten dieser Werft der hölzerne Raddampfer *König Johann* erbaut. Danach wurde diese Werft von der Dresdner Gesellschaft aufgegeben.

Im Jahr zuvor (1855) war die Werft Blasewitz gekauft und eröffnet worden. Dieser Betrieb war technisch besser ausgestattet und lieferte von nun an Neubauten an die Muttergesellschaft ab. Einige davon waren in Einzelteilen von anderen Werften angeliefert worden. 1858 wurde mit dem Dampfer *Kronprinz* das erste Schiff eigener Konstruktion abgeliefert. Die Bauleitung hatte Hermann Reichelt. In den 1860er Jahren entfaltete sich dann eine rege Bautätigkeit. Zehn Schiffe wurden in diesem Jahrzehnt abgeliefert, während ein weiteres Schiff von einer anderen Werft für die Gesellschaft erbaut wurde. In den 1870er Jahren waren es weit weniger Schiffe. Zwei Einheiten nur kamen 1870 und 1873 für die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft aus Blasewitz. Danach folgte im Deutschen Reich nach dem Rausch der Gründerjahre die wirtschaftliche Depression. Die Gesellschaft ließ dann zwei Schiffe in Böhmen bauen; erst 1879 kam der nächste Neubau aus Blasewitz.

Die 1880er Jahre bedeuteten für die Werft wieder ein steiles Ansteigen der Bautätigkeit für die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die in diesem Jahrzehnt neun Schiffe von ihrem Werftbetrieb abnahm. In den 1890er Jahren erfuhr diese rege Bautätigkeit nochmals eine erhebliche Steigerung, denn von 1890 bis zur Schließung der Werft Blasewitz wurden 17 Schiffe an die Muttergesellschaft abgeliefert. 1898 wurde die moderne Werft Laubegast bezogen.

Aus jener Zeit, der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, sind einige interessante technische Details der Schiffe erwähnenswert.

Die Maschinen kamen bis nach 1880 meist aus England, Prag oder der Schweiz, später aus Deutschland. Dank der guten Wartung war die Lebensdauer der Maschinen sehr lang. Oft waren sie in bis zu drei Schiffen hintereinander eingebaut. Dem Dampfer *Meissen* von 1881 z. B. wurde die Maschine seines gleichnamigen Vorgängers von 1857 eingebaut. Noch heute kann diese Maschine im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Betrieb gesetzt werden.

Die Radschaukeln waren zunächst starr. Sie konnten deshalb nicht senkrecht eintauchen und verursachten durch das platschende Geräusch einen ziemlichen Lärm, den man schon von weither hören konnte. Ab 1873 wurden fast nur noch Patenträder mit beweglichen Schaukeln eingebaut. Interessant ist auch der Bundstaken, der bei der Elbeschiffahrt wie auch auf anderen Flüssen Anwendung findet. Ein Bundstaken ist ein etwa sieben Meter langer Stamm, der an dem einen Ende eine eiserne Spitze hat, die sich in den Flußboden bohrt. Am anderen Ende befindet sich ein doppelseitiger Griff, die „Hamme“, um die ein an der Scheuerleiste befestigtes Tau, der „Zippel“, gebunden wird. Da man aus topographischen Gründen üblicherweise nicht mit dem Radkasten, sondern je nach örtlicher Gegebenheit mit Bug oder Heck anlegt, verhindert der Bundstaken ein Ausscheren des Schiffes nach der Land- oder Wasserseite. Besonders in der Talfahrt erfordert die Anwendung Kraft und Geschicklichkeit, weil durch das Setzen am Bug das Schiff mit dem Heck zur Landungsbrücke gedreht wird. Auch das Wenden erfolgte mittels Bundstaken. Auf der Backbordseite der *Meissen* im Deutschen Schifffahrtsmuseum ist noch ein Bundstaken erhalten.

Da die sommerlichen Wasserstände der Elbe oft unter einem Meter liegen, müssen die Schiffe mit sehr geringem Tiefgang gebaut werden. Wohl dadurch ist es zu erklären, daß sich allmählich ein Einheitstyp für alle Dampfer entwickelte, der in den Größenverhältnissen wie auch in der Inneneinrichtung bei vielen Schiffen nicht sehr verändert wurde.

Bis 1896 gab es nur Glatdeckdampfer, und die Kommandobrücke war ein einfacher Steg vor dem Schornstein von einem Radkasten zum gegenüberliegenden. Ungeschützt stand hier der Kapitän und gab durch Handzeichen, nachts durch Schwenken einer roten Handlaterne seine Anweisungen an den am Heck überhöht stehenden und ein großes waagerechtes Steuerrad bedienenden Steuermann. Dann wurden die ersten Schiffe mit Oberdeck gebaut, und ab 1927 wurden auch frühere Glatdeckdampfer damit ausgestattet. Wie schon früher die Oberdecker, erhielten nun auch die Glatdeckschiffe Dampfsteuermaschinen, die von einem festen Steuerhaus auf der Kommandobrücke aus bedient wurden. Die altmodische Hecksteuerung fiel weg. Ab 1892 wurden die Schiffe mit elektrischem Licht ausgestattet. In den 1880er Jahren erhielten Neubauten Zweizylinder-Verbundmaschinen, und nach und nach wurden auch einige alte Niederdruckmaschinen durch Auswechseln eines bisherigen Zylinders mit einem Hochdruckzylinder zu Verbundmaschinen umgebaut, wobei natürlich auch ein Hochdruckkessel eingebaut werden mußte. Die Farbe der Schiffe war weiß mit einem breiten grünen Band unter den Fenstern. Der Schornstein war schwarz. Die ab 1897 erbauten Salon-Oberdeckdampfer erhielten dagegen einen cremefarbenen Anstrich und auf dem Schornsteinring die Buchstaben S.B.D. Ab 1928 waren alle Schiffe weiß und führten die 1924 eingeführten Schornsteinmarken: blauer Anker auf weißem, auf der Spitze stehendem Quadrat im grünen Ring. Nach 1945 wurde dieses Emblem mehrfach verändert; heute ähnelt es dem alten Zeichen, der ehemals grüne Ring ist jetzt rot, von zwei schmalen blauen Streifen eingefasst.

Der schon anfangs geplante Verkehr nach Prag, wie ihn auch die Rustonsche Gesellschaft wollte, konnte wegen der verwilderten, unausgebauten Moldau noch immer nicht durchgeführt werden. Der südlichste Endpunkt der Fahrten war Obristvi, ein sonst unbedeutender Ort an der sog. Kleinen Elbe, noch oberhalb der Moldaumündung. Von hier gab es eine gute Straßenverbindung mit der Post nach dem 25 km entfernten Prag. Es wurde möglich, am frühen Morgen die böhmische Hauptstadt zu verlassen und um 19 Uhr in Dresden anzukommen. 1857, als Melnik mit der Bahn erreichbar war, wurde dies die südliche Abfahrtsstelle und ab 1867 bis 1945 Leitmeritz. Elbab fuhren die Schiffe bis Wittenberg in Preußen (Gesamt-

strecke 326 km), teilweise sogar Dessau. Für die Güter- und Schleppfahrt gab es keine Begrenzung. Zu erwähnen wäre noch, daß im Preußisch-Österreichischen Krieg 1866 alle Schiffe zur österreichischen Festung Theresienstadt gebracht wurden. Sachsen, damals mit Österreich verbündet, wollte die Dampfer nicht in preußische Hände fallen lassen.

Die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft befand sich in einer stetigen Aufwärtsentwicklung, die durch den Ersten Weltkrieg beendet wurde. Zwei Schiffe mußten 1917 für Transportaufgaben des Heeres an die Weichsel abgegeben werden, und 8 Dampfer verkaufte man in den ersten Nachkriegsjahren nach Magdeburg, Danzig und Prag. Um einen völligen Zusammenbruch abzuwenden, wurde 1923 mit der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrts AG (NDBE) eine Interessengemeinschaft gegründet. Die NDBE erhielt u. a. zwei Dampfer und die Werft Laubegast. Die Werft wurde ein selbständiger Betrieb und firmierte von nun an als Schiffswerft und Maschinenfabrik Dresden-Laubegast GmbH.

Die neue Gesellschaft, die sich nun Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt Aktiengesellschaft nannte, besaß jetzt 23 Dampfer. 1924 und 1925 konnte sie die beiden der NDBE abgegebenen Schiffe zurückerwerben. Einen großen Umschwung im bisherigen Schiffbau brachte die Fertigstellung der beiden Salondampfer *Dresden* (1926) und *Leipzig* (1929). Diese sind wegen ihrer Größe (über 1400 Personen Fassungsvermögen) und ihrer modernen Bauweise auch heute noch, nach über 50 Jahren, den Rheindampfern gleichzustellen. Das Motorschiff *v. Hindenburg* (1928) bewährte sich dagegen weniger. Es fand, 1944 auf die Donau gebracht, im gleichen Jahr im Kriegseinsatz sein Ende.

Im Zweiten Weltkrieg wurden mehrere Dampfer von der Reichsregierung beschlagnahmt und dienten, mit Tarnanstrich versehen und mit gegen Beschuß verstärktem Steuerhaus, als Transporter oder Lazarettschiffe. Manche dieser Schiffe sind nach den Bombennächten in Hamburg eingesetzt worden, als Transportmittel bei der Evakuierung der Bevölkerung oder als Verpflegungs-Küchenschiffe für Zivilisten und Wehrmacht.

Bei dem furchtbaren Bombardement von Dresden im Februar 1945 wurden mehrere Schiffe schwer beschädigt und sanken.

Nach dem Kriegsende beschlagnahmte am 4. Juli 1946 die sowjetische Besatzungsmacht im Alberthafen in Dresden sechs Raddampfer als Reparationsleistung. Diese Schiffe waren in den Jahren zwischen 1899 und 1925 erbaut worden, sie gehörten also zu den moderneren Einheiten der Gesellschaft.

Im August 1945 kam ein tschechisches Kommando zum Hafen Prossen bei Bad Schandau und beschlagnahmte sechs Personenschiffe. Zwei Dampfer, die *Sachsen* und die *Lobositz*, wurden 1947 wieder zurückgegeben.

1946 zählte man noch 16 teilweise ausgebrannte und unter Wasser liegende Schiffe, und es waren meist die ältesten Dampfer, die von den Ablieferungen verschont geblieben waren. Trotz größter Materialknappheit gelang es der Reederei, alle Schiffe zu bergen, zu reparieren und sie, teils unter neuem Namen, wieder in Dienst zu stellen. Im Jahre 1949 wurde die Gesellschaft, die den Verkehr nach Böhmen (Ausnahme: Sonderfahrten) verloren hatte, verstaatlicht und in VEB Fahrgastschiffahrt und Reparaturwerft Dresden umbenannt. 1963/64 endlich konnte man vier große Diesel-Elektro-Schiffe mit dem bewährten Seitenradantrieb in Dienst stellen.

Diese Bauten von 70 m Länge und über 1 000 Personen Passagierkapazität sind ein gelungener Nachfolgetyp für die alten Raddampfer.

1970 wurde die Gesellschaft abermals umbenannt, und zwar in VEB Fahrgastschiffahrt Dresden, im Volksmund und in den Prospekten kurz „Weiße Flotte“ genannt. Sie verkehrt heute auf der Strecke Schmilka-Dresden und stromab bis Riesa (105 km Stromlänge), bei Sonderfahrten bis nach Böhmen.

1975/76 wurden zwei neuartige Gleitboote aus der UdSSR erworben. Diese können die Strecke Dresden-Bad Schandau in nur 90 Minuten bewältigen. Sie sind außerordentlich beliebt.

1978 wurde die *Pillnitz* in Dienst gestellt. Sie ist eines von 35 fertiggestellten bzw. geplanten

Serienschiffen der Yachtwerft Berlin. Die *Pillnitz* und ihr Schwesterschiff *Bastei*, das 1979 zum Saisonbeginn in Dienst gestellt worden ist, verfügen über ein großes Sonnendeck und fahren geräuscharm.

Die herrliche Umgebung Dresdens, die steil vom Flußtal aufragenden Berge und Felsen des Elbsandsteingebirges und die günstigen Fahrpreise verleiten alljährlich über zwei Millionen Fahrgäste zur „Dampferfahrt“.

Heute besitzt das Unternehmen 19 Schiffe, darunter als lebende technische Denkmäler noch 11 kohlebefeuerte und bis zu 100 Jahre alte Schaufelraddampfer. Leider sind diese Oldtimer oft reparaturanfällig, so daß beinahe in jeder Fahrsaison drei bis vier Schiffe durch Werftliegezeiten ausfallen. Den Bemühungen von Reederei und Werft ist es zu verdanken, daß zumindest in den letzten beiden Jahren 1978/79 kein Dampfer außer Dienst gestellt werden mußte.

Am 1. 1. 1980 besaß die „Weiße Flotte“ folgende Schiffe:

Dampfer Nr. 33	<i>Stadt Wehlen</i>	Motorschiffe Nr. 73	<i>Ernst Thälmann</i>
Nr. 36	<i>Diesbar</i>	Nr. 74	<i>Karl Marx</i>
Nr. 37	<i>Meissen</i>	Nr. 75	<i>Friedrich Engels</i>
Nr. 38	<i>Weltfrieden</i>	Nr. 76	<i>Wilhelm Pieck</i>
Nr. 47	<i>Krippen</i>	Nr. 77	<i>Newa</i>
Nr. 54	<i>Kurort Rathen</i>	Nr. 78	<i>Moskwa</i>
Nr. 57	<i>Schmilka</i>	Nr. 79	<i>Pillnitz</i>
Nr. 59	<i>Pirna</i>	Nr. 80	<i>Bastei</i>
Nr. 60	<i>Junger Pionier</i>		
Nr. 67	<i>Dresden</i>		
Nr. 69	<i>Leipzig</i>		

Schiffsliste in zeitlicher Reihenfolge

Für diese Liste habe ich Unterlagen von G. Brachmann, G. Kreiser, E. Kunad, A. Oehmig, J.-G. Rabovsky, K. Schaupt, E. Schmidt und dem Archiv des Elbschiffahrtsmuseums Lauenburg benutzen können. Dafür danke ich sehr, ebenso für die freundliche Hilfe von Christian Ostersehlte und Kurt Schaupt bei der Einrichtung des Manuskripts.

Erläuterungen zur Liste:

Alle als Raddampfer bezeichneten Schiffe sind Seitenrad-Personenschiffe. Glattdeckschiffe haben außer den Radkästen und einem Sonnendach keine Aufbauten.

Schiffsnamen werden durch (II) als zweites bzw. (III) als drittes Schiff gleichen Namens gekennzeichnet.

Die Abmessungen werden in dieser Reihenfolge angegeben: Länge über alles × Breite (die in Klammern gesetzte Zahl ist die Breite über Radkästen, abgekürzt ü. R.); Tiefgang des leeren Schiffes. Bei widersprüchlichen Angaben habe ich stets den mir am zuverlässigsten erscheinenden Daten den Vorzug gegeben.

Dampfmaschinen: Alle Dampfer in dieser Liste hatten Zwei-Zylinder-Dampfmaschinen. Bei den mit niedrigem Dampfdruck (bis ca. 2 atü) betriebenen Zwillingsmaschinen waren beide Zylinder gleich groß. Die mit höheren Dampfdrücken (bis 14 atü) betriebenen Verbundmaschinen haben einen kleineren Hochdruck- und einen größeren Niederdruck-Zylinder.

PSn (nominelle Pferdestärke) ist eine von James Watt eingeführte Formel, die sich aus Kolbenfläche, Kolbengeschwindigkeit und Dampfdruck zusammensetzt.

PSi (indizierte Pferdestärke) wurde etwa 1870 eingeführt und ist die Leistung am Kolben, die mit einem Indikator ermittelt wird.

PSe (effektive Pferdestärke) wird hauptsächlich bei Motorschiffen angewendet und bezeichnet die Endleistung an der Schiffsschraube bzw. an den Schaufelrädern.

PSi und PSn sind nur bedingt vergleichbar. Man kann bei Binnenschiffen ganz grob rechnen $3 \text{ PSi} \approx 1 \text{ PSn}$. Das Verhältnis PSi:PSe ist ungefähr 5:4.

Die häufige Veränderung der Fahrgastzahlen (z. B. durch Umbau) ist nicht in jedem Falle vermerkt worden.

Nr. 1 **Königin Maria** Eiserner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Dresdener Actien-Maschinenbau-Verein, Übigau

Abmessungen: 36,10 × 3,92 m (7,85 ü. R.); 0,49 m / stehende 2-Zyl.-Seitenbalancier-Niederdruckmaschine, System Boulton, von F. A. Egells, Berlin; 46 PSn / stehender Wasserrohrkessel von der Werft Übigau / 300 Personen

1836, Sept.: Baubeginn des Schiffskörpers auf der Alten Vogelwiese in Dresden Altstadt, weil die Werft keine Slip-Anlage hatte. 1837, April: Verholen des Kaskos nach Übigau und Montage der Maschine. Juli–August: Nach mehreren Probefahrten (am 23. 8. mit König Friedrich August an Bord) wird unter großer Begeisterung der Bevölkerung am 25. 8. der fahrplanmäßige Verkehr zunächst bis Rathen aufgenommen. Oktober: Wegen unzureichender Dampferzeugung wird der Übigauer Kessel durch den schweren Feuerbüchsenkessel der Firma Egells ersetzt. Dadurch vergrößert sich der Tiefgang auf 0,74 m. 1839: Erneuter Kesselwechsel. Das Schiff erhält nun einen etwas leichteren kombinierten Flamm- und Wasserrohrkessel der Werft Übigau. 1841: Laufende Maschinen- und Kesselreparaturen und zu großer Tiefgang erfordern wiederum einen Kessel- und einen Maschinenwechsel. In Hamburg werden eine oszillierende 2-Zyl.-Zwillings-Niederdruckmaschine (32 PSn) und ein Feuerrohrkessel von John Penn & Sons, Greenwich, eingebaut. Mit nur 0,48 m Tiefgang ist die *Königin Maria* nun ein vollwertiges Schiff und verkehrt stromauf bis Aussig in Böhmen. 1846, Herbst: Außerdienststellung. Den Schiffskörper erhält der Dresdner Eisenhändler Thormeyer, die Maschine wird in den neuen Dampfer *Maria* (II) (Schiff Nr. 6) eingebaut.

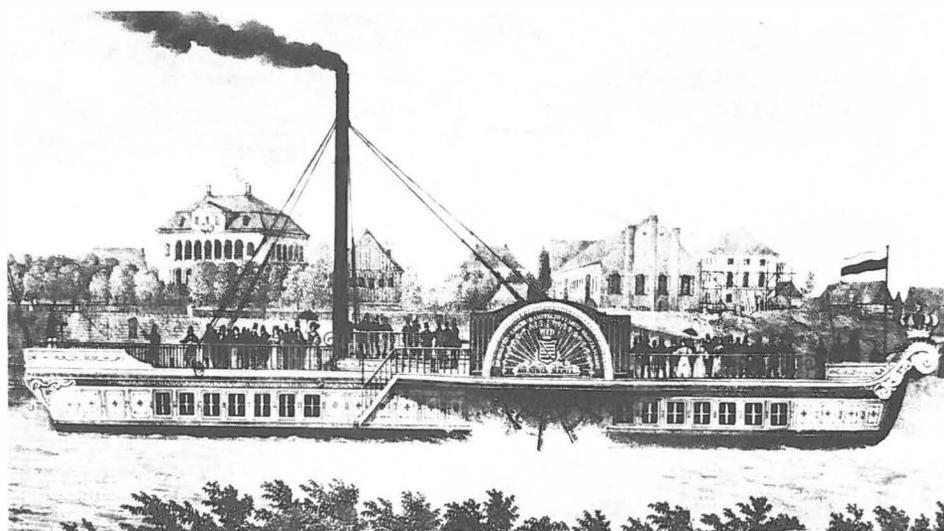


Abb. 2 *Königin Maria*. Entwurfszeichnung vom 29. 6. 1836. Im Hintergrund das Schloßchen Übigau und die Werkstätten des Dresdener Actien-Maschinenbau-Vereins.

Nr. 2 **Prinz Albert** Eiserner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Dresdener Actien-Maschinenbau-Verein, Übigau

Abmessungen: 36,10 × 3,92 m (7,85 ü. R.); 0,49 m / stehende 2-Zyl.-Seitenbalancier-Niederdruckmaschine, System Boulton, von F. A. Egells, Berlin; 49 PSn / stehender Wasserrohrkessel von der Werft Übigau / 300 Personen

1837: Wie das Schwesterschiff *Königin Maria* wird *Prinz Albert* auf der Dresdner Alten Vogelwiese im Rohbau konstruiert und zum Einbau der Maschine nach Übigau verholt. 1838, 20. Mai: Beginn der Probefahrten. Trotz Schwierigkeiten mit den Kesseln wird das Schiff anschließend in Dienst gestellt. 1839: Vorübergehender Einbau eines in Freital hergestellten Kessels, der jedoch auch zu wenig Dampf entwickelt. *Prinz Albert* wird deshalb nur auf Kurzstrecken eingesetzt, z. B. Dresden–Pillnitz. 1840, Juli bis Oktober: In Hamburg erhält das Schiff eine neue Zwillingmaschine von John Penn & Sons, Greenwich, mit zwei oszillierenden Zylindern (32 PSn) sowie einen von Prof. Schubert neu konstruierten Kofferkessel mit Messingrohren. Nach diesem Umbau bewährt sich das Schiff vorzüglich und wird auf der gesamten Fahrstrecke Dresden–Meißen und Dresden–Aussig eingesetzt. 1844, Herbst: Mängel am hölzernen Schiffsboden. Da eine Reparatur nicht möglich ist, wird das Schiff abgewrackt. Die Maschine wird in *Prinz Albert* (II) (Schiff Nr. 4) eingebaut.

Nr. 3 **Dresden*** Hölzerner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Dresdener Actien-Maschinenbau-Verein, Übigau

Abmessungen: 33,25 × 4,50 m; 0,83 m / stehende 2-Zyl.-Seitenbalancier-Niederdruckmaschine, System Boulton, von F. A. Egells, Berlin; 66 PSn / Feuerbüchsenkessel von F. A. Egells, Berlin / 200 Personen

1837: Bau des Schiffsrumpfes auf einer Wiese nahe der Werkstätte der Bauwerft in Übigau. Das Schiff ist für den Güterverkehr Dresden–Hamburg bestimmt. 1838, 22. August: Nach dem Einbau von Maschine und Kessel in Berlin trifft der Dampfer in Dresden ein. Wegen zu großen Tiefgangs und ungenügender Längsfestigkeit ist die *Dresden* für den vorgesehenen

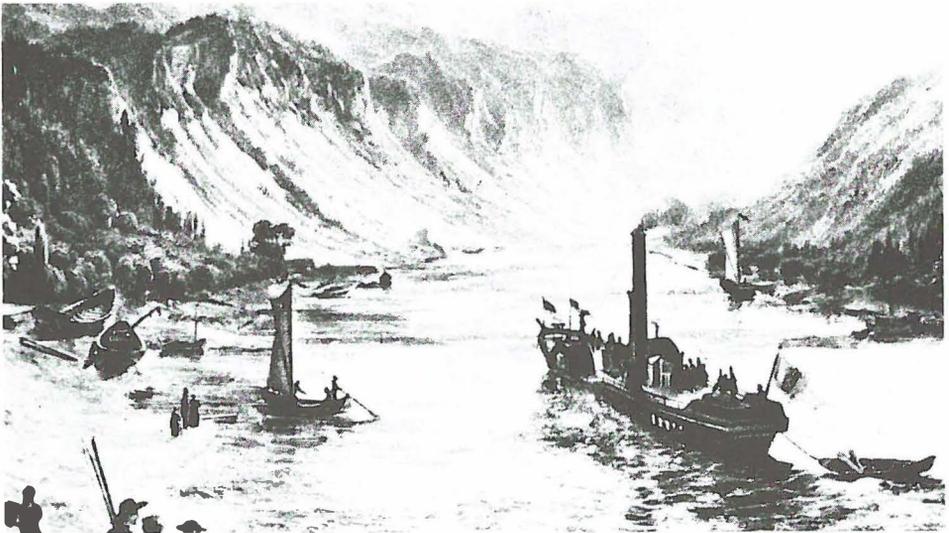


Abb. 3 *Einer der ersten Schaufelraddampfer, vermutlich die hölzerne Dresden. Gemälde von Anton Schiffer*

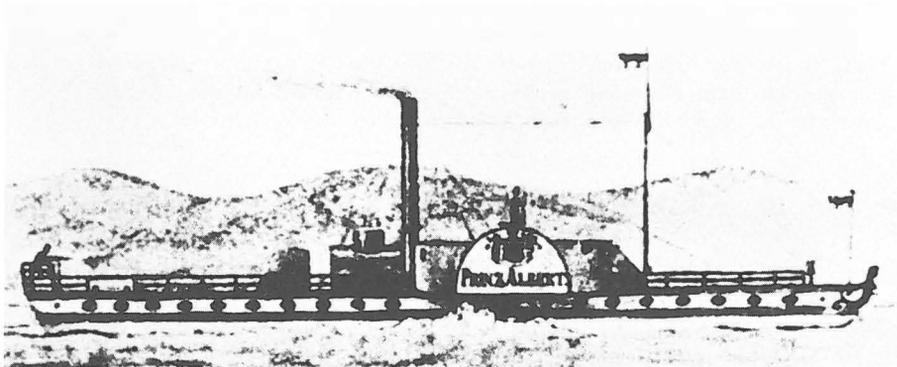


Abb. 4 Prinz Albert (II). (Slg. Rabovsky)

Dienst wenig geeignet. 1841, 25. Juni: In Hamburg für 11000 Taler an die Firma Schaar & Claus verkauft. Ein angeblicher Weiterverkauf an die Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie läßt sich nicht nachweisen. Nach anderer Version soll der Schiffskörper noch viele Jahre einer Hamburger Hafentischlerei gedient haben.

* In älterer Literatur (z. B. bei Pohle und Taggesell) wird der Name als *Stadt Dresden*, bei von Reden als *Die Stadt Dresden* angegeben.

Nr. 4 Prinz Albert (II) Hölzerner Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Maschinenfabrik Buckau der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie, Bau-Nr. 17

Abmessungen: 42,76 × 4,88 m; 0,60 m / oszillierende Zwillingmaschine von John Penn & Sons, Greenwich, aus Schiff *Prinz Albert* (I), überholt und verbessert; 40 PSn / 3-Flammrohr-Kofferkessel von John Penn & Sons / 490 Personen

1845, 10. Mai: Das Schiff trifft in Dresden ein. Ab Juni fahrplanmäßige Fahrten auf der ganzen Betriebsstrecke. 1848, 3. Juli: Wegen der revolutionären Ereignisse 1848 flüchtet die gesamte sächsische Regierung auf dem Schiff nach Pillnitz. 1857: Schiff und Maschine abgewrackt.

Nr. 5 Friedrich August Hölzerner Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Maschinenfabrik Buckau der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie, Bau-Nr. 22

Abmessungen: 42,52 × 4,72 m; 0,56 m / oszillierende Zwillingmaschine, wahrscheinlich von der Werft Buckau; 40 PSn / Flammrohr-Kofferkessel der Werft Buckau / 500 Personen

1846, Juni: Im Dienst Dresden–Leitmeritz eingesetzt. 1854: Abgewrackt. Die Maschine wird in den Neubau *Friedrich August* (II) (Schiff Nr. 11) eingesetzt.

Charterschiff (Nr. 5a) **Telegraph** Hölzerner Raddampfer, Glattdeckschiff, vermutlich Komposit-Bau

Eigentümer: Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie

Bauwerft: Maschinenfabrik Buckau der Vereinigten Hamburg-Magdeburger-Dampfschiffahrts-Compagnie, Bau-Nr. 25

Abmessungen: 42,67 × 4,88 m; 0,60 m / oszillierende 2-Zylinder-Zwillingmaschine der Bauwerft; 40 PSn / Flammrohr-Kofferkessel der Bauwerft / 500 Personen

1847, Frühjahr: in Dienst gestellt. 1847, 13. August: Das Schiff wird in den Sommermonaten von der Königl. Privileg. Sächs. Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegen monatl. 10 Taler gechartert. 1851: Ende der sommerlichen Charterung. 1873: Von der Hamburg-Magdeburger an die Magdeburger Lustdampfschiffahrtsgesellschaft verkauft. 1881: An die „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges. verkauft. 1882: Außer Dienst gestellt und verschrottet.

Nr. 6 **Maria** (I) (auch *Königin Maria* (II) genannt) Hölzerner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Maschinenfabrik Buckau der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie, Bau-Nr. 27

Abmessungen: 42,52 × 4,72 m; 0,57 m / oszillierende Zwillingmaschine, überholt und verbessert, aus Schiff *Königin Maria* (I); jetzt 40 PSn / 3-Flammrohr-Kofferkessel von John Penn & Sons, Greenwich / 500 Personen

1847, Mai: Fertigstellung des Schiffes. 8. Juni: Einsatz im fahrplanmäßigen Verkehr. 1859: Zum Saisonschluß außer Dienst gestellt und abgewrackt. Die Maschine wird in das neue Eisenschiff *Maria* (II) (Schiff Nr. 19) eingebaut.

Nr. 7 **Bohemia** Hölzerner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Prager Dampfschiffahrtsgesellschaft J. Andrews & J. Ruston, Prag-Karolinenthal
Abmessungen: 38,17 × 4,93 m; 0,41 m / oszillierende Zwillingmaschine von John Penn & Sons, Greenwich; 30 PSn / 3-Flammrohr-Kofferkessel (vermutl.) von John Penn & Sons / 140 Personen

1841, 26. Mai: Erste Fahrt des Schiffes von Prag nach Dresden, Indienstellung durch die Prager Dampfschiffahrtsgesellschaft. Dieses Schiff durchläuft erstmals die 200 km lange Strecke von der böhmischen Hauptstadt Prag in die sächsische Metropole in einem Tag. 1851, März: Ankauf des Prager Unternehmens und aller seiner Schiffe durch die Königl. Priv. Sächsische Dampfschiffahrtsgesellschaft. 1856: Außer Dienst gestellt und abgewrackt.

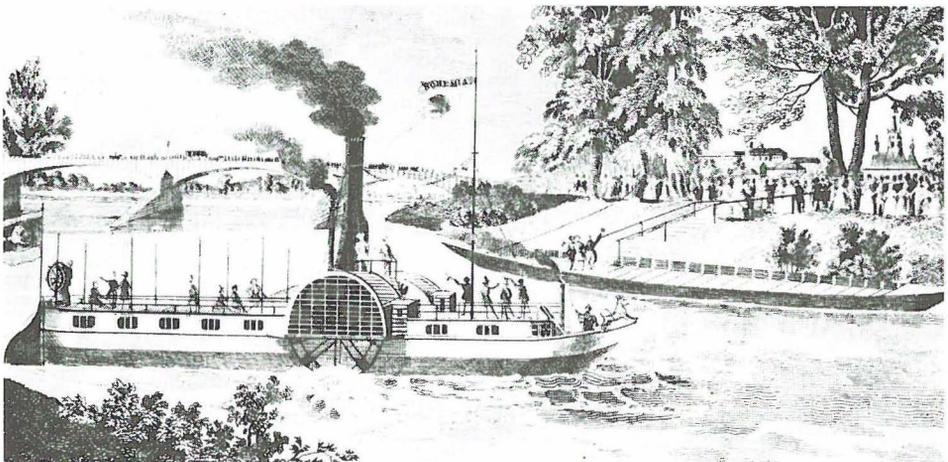


Abb. 5 *Bohemia* auf ihrer ersten Fahrt von Prag nach Dresden bei einem Zwischenaufenthalt in Leitmeritz. (Aus: *Erinnerungen*, 1841)

Nr. 8 **Germania** Hölzerner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Prager Dampfschiffahrtsgesellschaft J. Andrews & J. Ruston / Schiffbauplatz in Obristvi

Abmessungen: 43,3 m lang; 0,71 m / oszillierende Zwillingsmaschine von Penn & Sons; 30 PSn / 3-Flammrohr-Kofferkessel (vermutl.) von Penn & Sons / ca. 160 Personen

1846: Indienstellung. 1851, März: Bei Auflösung der Prager Unternehmung von der Dresdner Gesellschaft erworben und von dieser als Schleppdampfer eingesetzt. 1856: Schiff und Maschine verschrottet.

Nr. 9 **Saxonia** Hölzerner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Unbekannt, in Dresden

Abmessungen: unbekannt / stehende 2-Zyl.-Hochdruck-Maschine (6 atü) von Henschel & Sohn, Kassel / Kessel von Henschel / Rad-Ø 4,10 m

1845: Erbaut als *Saxonia* für Gebrüder Weigel und Kapitän Neumann, also für ein Konkurrenzunternehmen der Privilegirten Sächs. Dampfschiff. Gesellschaft. 1848: Das Schiff wird von der Prager Gesellschaft erworben und erhält den Namen *Constitution*. 1851, März: Wie die *Bohemia* und *Germania* von der Sächs. Gesellschaft erworben. 1853: In Krippen umgebaut und in *Saxonia* umgetauft. 1859, 29. August: Benutzung des Kessels wird untersagt, das Schiff wird außer Dienst gestellt. 1860, 23. Juli: *Saxonia* wird zusammen mit den Schleppkähnen *Wilhelm* und *August* nach Hamburg verkauft.

Nr. 10 **Stadt Meissen** Hölzerner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Klawitter, Stettin

Abmessungen: unbekannt / oszillierende Zwillingsmaschine Penn'scher Bauart der Maschinenfabrik Fairbairn, Manchester; 32 PSn / 2-Flammrohr-Kofferkessel von Fairbairn / ca. 300 Personen

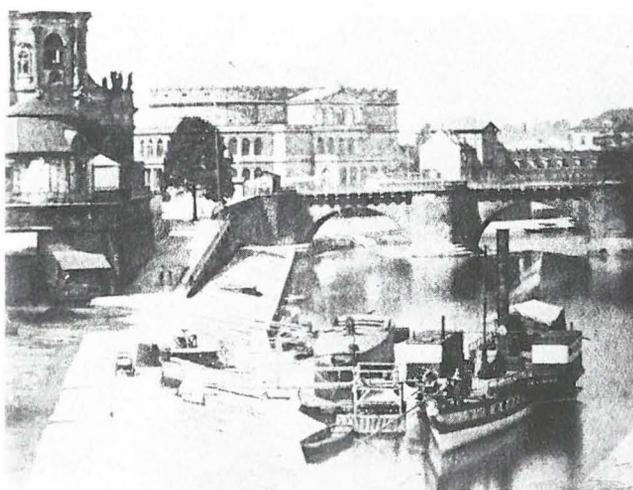


Abb. 6 Friedrich August (II).

1838: Als *Havel* wird der Dampfer von der Preussischen Seehandlung, Berlin, in Dienst gestellt. Verkehr Potsdam–Hamburg, Personen- und Güterverkehr. **1852, 19. April:** Von der Sächsischen Gesellschaft für 2 500 Taler erworben, instandgesetzt, umgebaut und als *Stadt Meissen* in Fahrt gebracht. **1857:** Zum Abwracken verkauft.

Nr. 11 Friedrich August (II) Eiserner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Schiffbauanstalt W. U. Pearce, Ludwigshafen/Rh., in Teilen angeliefert und in Krippen zusammengesetzt

Abmessungen: 48,86 × 4,75 m / oszillierende Zwillingmaschine aus Schiff *Friedrich August* (I) (Nr. 5), überholt und erneuert; 40 PSn / Flammrohr-Kofferkessel / 500 Personen

1855: Indienststellung. **1871:** Erneuerung des Schiffsbodens. **1891:** Auf der Werft Blasewitz verschrottet. Einzelne Maschinenteile wurden bei *Graf Moltke* (Schiff 45) wiederverwendet.

Nr. 12 Franz Josef Eiserner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Schiffs- und Maschinenbauanstalt Ruston & Co., Prag, Bau-Nr. 1

Abmessungen: 46,33 × 4,77 m; 0,45 m / oszillierende Zwillingmaschine der Moabiter Maschinenbauanstalt, Berlin; 40 PSn / 3-Flammrohr-Kofferkessel von Ruston & Co. / Rad-Ø 3,93 m

1855: In Dienst gestellt. **1859:** Neue Mittelwelle eingebaut. Diese Welle erhält später das Nachfolgeschiff *Kaiser Franz Josef*; sie hielt 110 Jahre. **1868:** Erneuerung des Schiffsbodens und des Decks. **1880:** Außerdienststellung. Der Schiffskörper wird in der Werft Blasewitz abgewrackt, die Maschine wird in Nachfolgeschiff *Kaiser Franz Josef* (I) (Schiff 34) eingebaut.

Nr. 13 König Johann Hölzerner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Schiffbauplatz Krippen

Abmessungen: 47,58 × 4,93 m; 0,47 m / oszillierende Zwillingmaschine von Ruston & Co.; 44 PSn / 3-Flammrohr-Kofferkessel von Ruston & Co. / Rad-Ø 3,99 m

1856: Als letztes Holzschiff der Gesellschaft in Dienst gestellt. **1861, Herbst:** Der Schiffskörper wird abgewrackt, Teile erhält das Ersatz-Eisenschiff *König Johann* (II) (Nr. 22), die Maschine wird in die *Saxonia* (II) (Nr. 21) eingebaut.

Nr. 14 Stadt Meissen (II) Eiserner Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Schiffbauanstalt W. U. Pearce, Ludwigshafen/Rh., Zusammenbau auf der Werft Blasewitz

Abmessungen: 50,00 × 4,18 m / oszillierende Zwillingmaschine von Penn & Sons; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel von Penn & Sons / 400 Personen

1857: Indienststellung. **1860:** Erneuerung des Schiffsbodens. **1873:** Verlängerung des Schiffes, dadurch verringerter Tiefgang. Neuer Name *Pillnitz*. **1883, Herbst:** Außer Dienst gestellt. Der Schiffskörper wird in drei Teile zerschnitten und zum Bau dreier Landungsbrücken benutzt. Die Maschine wird in das Schiff *Pillnitz* (II) (Nr. 36) eingebaut.

Nr. 15 *Germania* (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Schiffbauanstalt W. U. Pearce, Ludwigshafen/Rh., Zusammenbau auf der Werft Blasewitz

Abmessungen: 50,00 × 4,18 m / oszillierende Zwillingsmaschine von Penn & Sons; 110 PSI / 2-Flammrohr-Kofferkessel von Penn & Sons / 400 Personen

1857: Indienststellung. 1871: Erneuerung des Schiffsbodens. 1873: Umbenennung in *Meissen* (I). 1878: Neuer 2-Flammrohr-Kofferkessel von der Prager Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vorm. Ruston & Co. eingesetzt. 1880, Herbst: Außer Dienst gestellt und verschrottet. Maschine und Kessel werden in den Dampfer *Meissen* (II) (Nr. 35) eingebaut.

Nr. 16 *Dresden* (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Schiffs- und Maschinenbauanstalt Ruston & Co., Prag

Abmessungen: 52,00 (47,55 WL) × 5,26 m / oszillierende Zwillingsmaschine von Ruston & Co.; 55 PSn / 2-Flammrohr-Kofferkessel / Rad-Ø 3,81 m

1857: Indienststellung. Das in erster Linie als Schleppdampfer gebaute große Schiff mit seinen zwei nebeneinander stehenden Schornsteinen, seinem weit hervorragenden Schrägbug und kleinen Bullaugen statt der üblichen größeren Fenster fiel unter den bisherigen Bauten besonders auf. Als Schlepper in Fahrt zwischen Melnik und Hamburg. 1869: Erneuerung des Schiffsbodens. 1872: Umbau zum Personen-Güterschiff. Einbau eines neuen Kofferkessels mit drei Feuerungen. Das Schiff hatte nun nur noch einen Schornstein. 1878, Herbst: Außerdienststellung. Der Schiffskörper wird auf der Werft Blasewitz abgewrackt, Maschine und Kessel werden in die *Dresden* (III) (Nr. 33) eingebaut.

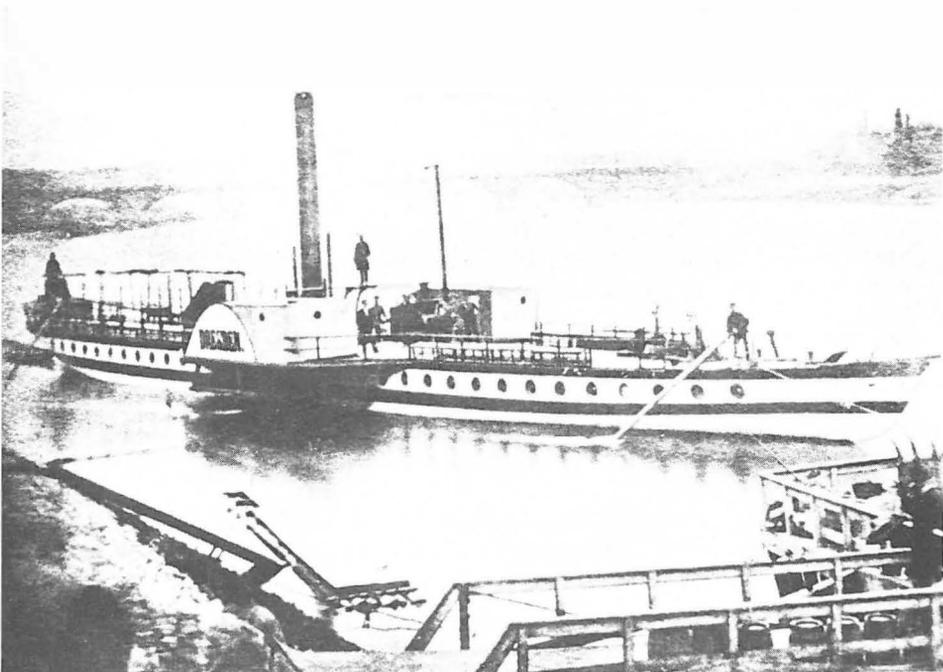


Abb. 7 *Dresden* (II) nach dem Umbau von 1872. (Slg. Rabovsky)

Nr. 17 **Kronprinz** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz, Bau-Nr. 1

Abmessungen: 48,50 × 4,78 m; 0,42 m / oszillierende Zwillingsmaschine von Penn & Sons; 110 PSI / 2-Flammrohr-Kofferkessel (2 atü) von Penn & Sons

1858, Frühjahr: Indienststellung. 1871: Erneuerung des Schiffsbodens, des Decks und der Radkästen. 1883: Das Schiff bekommt einen bereits gebrauchten 2-Flammrohr-Kofferkessel. 1886, Herbst: Außer Dienst gestellt. Schiffskörper und Kessel verschrottet, die Maschine kommt in den neuen Dampfer *Kaiser Wilhelm* (Nr. 39).

Nr. 18 **Aussig** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Escher Wyss Maschinenfabrik AG, Zürich; Bau 92 / in Teilen angeliefert und auf der Werft Blasewitz zusammengesetzt

Abmessungen: 50,57 × 4,86 m (10,80 m ü. R.) / oszillierende Zwillingsmaschine von Escher Wyss; 140 PSI / 2-Flammrohr-Kofferkessel (2 atü) von Escher Wyss / Rad-Ø 3,66 m

1858, Mai: Indienststellung. Das Schiff hat als besonderes Merkmal ovale Fenster. 1874: Kesselwechsel. Neuer 2-Flammrohr-Kofferkessel (2 atü). 1875: Vollständiger Umbau des Schiffes, Verlängerung um 3,68 m. Die Escher Wyss-Maschine wird herausgenommen und verschrottet, auch der erst ein Jahr alte Kessel. Eine oszillierende 2-Zylinder-Verbund-Maschine und ein neuer 2-Flammrohr-Zylinderkessel (5 atü) von der Prager Maschinenbau AG, vorm. Ruston & Co., werden eingebaut. 1888: Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Zylinderkessels von der Werft der Österr. Nord-West Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Dresden-Neustadt (ÖNWDG). 1901: Umbau zum Frachtdampfer, Einbau einer Dampfsteuermaschine. 1902: Verkauf an die Anhaltische Dampfschiffahrt Ed. Täubrich, Rosslau. Der Name *Aussig* bleibt. ca. 1909: Verkauf an Otto und Paul Wernecke, Magdeburg; neuer Name *Admiral*. ca. 1912: Abgewrackt.

Nr. 19 **Maria** (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: ca. 50 m lang / oszillierende Zwillingsmaschine von John Penn & Sons aus der *Königin Maria* und der *Maria*, generalüberholt; 110 PSI / 3-Flammrohr-Kofferkessel

1860: Indienststellung. 1870: Einbau neuer Dampfzylinder und umfassende Reparaturarbeiten. 1883: Neuer 2-Flammrohr-Kofferkessel wird eingebaut. 1899: Verkauf an die Reederei Heuer in Schnackenburg. Neuer Name *Schnackenburg*. 1903: Verkauf an Otto und Paul Wernecke, Magdeburg; gechartert von der Reederei Stahlberg, Magdeburg, als *Kronprinz Wilhelm*. 1906, 25. Juni: Unweit des Magdeburger Doms gesunken, später gehoben und nach Rußland verkauft.

Nr. 20 **Pirna** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 50,00 (48,92 in der WL) × 4,73 m; 0,43 m / oszillierende Zwillingsmaschine von J. Penn & Sons; 60 PSn / 2-Flammrohr-Kofferkessel (1½ atü) / Rad-Ø 3,66 m / 512 Personen

1861, 17. Okt.: Taufe durch die Tochter des Pirnaer Bürgermeisters und anschließende Indienststellung. Es war das erste Schiff mit den typischen Doppelfenstern. 1881: Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels der ÖNWDG-Werft, gründliche Überholung, Verbreiterung der Schaufelräder. 1915–1918: Wegen Personalmangels im Ersten Weltkrieg nicht im



Abb. 8 Saxonía (II).

Fahrdienst. 1919: Verkauf an den Reeder Otto Krietsch in Magdeburg, der mit dem Schiff einen Personenschiffahrtsbetrieb eröffnete. Neuer Name *Rosslau*. 1921: Weiterverkauf in den Osten.

Nr. 21 Saxonía (II) Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 51,40 × 4,93 m / oszillierende Zwillingsmaschine von Ruston & Co. aus *König Johann* (Nr. 13, 1856); 60 PSn / 2-Flammrohr-Kofferkessel aus *König Johann* / 598 Personen

1862, Juni: Indienststellung, Einsatz hauptsächlich auf der Strecke Dresden–Torgau. 1869: Neuer 2-Flammrohr-Kofferkessel, starker „Kohlenfresser“. 1873, 30. Oktober: Überführung des am Vortage auf Schloß Pillnitz verstorbenen Königs nach Dresden. 1877: Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels. 1919: Verkauf an die Reederei Otto Krietsch, Magdeburg. Der Name *Saxonía* bleibt erhalten. 1921: Verkauf in den Osten.

Nr. 22 König Johann (II) Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 55,00 × 4,96 m / oszillierende Zwillingsmaschine von Escher Wyss, Zürich; 150 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel von Escher Wyss (2 atü)

1862: Indienststellung des teilweise aus Resten des alten Holzschiffes *König Johann* erbauten Schiffes. 1874: Die Zwillingsmaschine wird durch Escher Wyss zur 2-Zyl.-Verbundmaschine von 160 PSi umgebaut. (Die Maschinenstärken von 150 bzw. 160 PSi werden von der Gesellschaft nur mit 110 und 125 PSi angegeben.) Das Schiff erhält auch einen neuen 2-Flammrohr-Zylinderkessel für 5 atü Druck. 1885: Einbau von Patenträdern. 1891: Außerdienststellung. Der Schiffskörper wird verschrottet, die Maschine und der Kessel werden in die *Schandau II* (Nr. 46) eingebaut.

Fähre 1 (Nr. 22a) Blasewitz–Loschwitz Raddampfer

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 28,70 × 3,40 m (7,00 ü. R.) / oszillierende Zwillingsmaschine der Maschinenbauanstalt Wilhelmshütte, Sprottau; 25 PSn / stehender 1-Flammrohr-Kessel / 250 Personen oder 3 Fuhrwerke

1863: Indienststellung. Einsatz zwischen Loschwitz und Blasewitz. Die Fähre wurde durch ein Gierseil geführt, konnte aber auch ohne Seil fahren, was besonders bei Hochwasser nötig war. 1880: Einbau eines neuen 1-Flammrohr-Stehkessels von der ÖNWDG-Werft in Dresden-Neustadt. 1893, Herbst: Außerdienststellung, bedingt durch den Bau der Brücke. Fahrprahm verschrottet, die Maschine wurde nach Torgau verkauft.

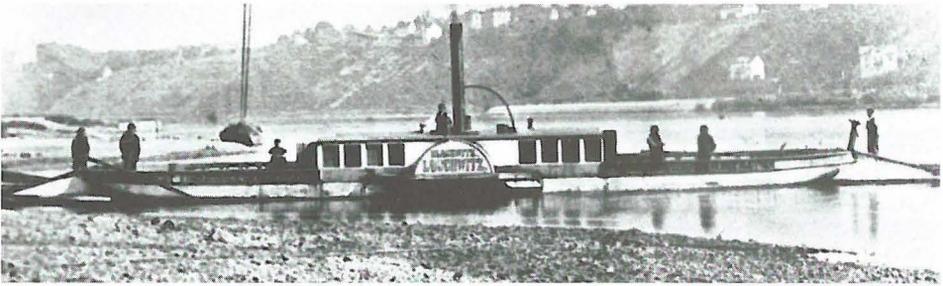


Abb. 9 Fährschiff Blasewitz-Loschwitz. (Foto von 1875)

Nr. 23 Riesa Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 50,32 × 4,70 m / oszillierende Zwillingmaschine von Escher Wyss, Zürich; 120 PSI / 2-Flammrohr-Kofferkessel von Escher Wyss / 598 Personen

1863, Frühjahr: Indienststellung. 1883: Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels (1½ atü) von der ÖNWDG-Werft in Dresden-Neustadt. 1919: Verkauf an die Reederei Otto Krietsch, Magdeburg. Neuer Name *Magdeburg*. Der Schiffskörper erhält einen schwarzen Anstrich. 1921: Weiterverkauf nach Ostpreußen.

Nr. 24 Waldschlösschen Schraubendampfer (ab 1864 Raddampfer), Glatdeckschiff

Bauwerft: Maschinenfabrik Escher Wyss AG, Zürich; in Teilen angeliefert, Zusammenbau auf der Werft Blasewitz

Abmessungen: 24,15 × 3,80 m / feststehende vertikale Zwillingmaschine von Escher Wyss; 55 PSI / 1-Flammrohr-Hochdruckkessel, stehend, von Escher Wyss / 1 Schraube

1863: Indienststellung. 1864: Umbau zum Raddampfer. Einsatz zu Lokalfahrten. 1868: An die Magdeburger Lust-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkauft. Neuer Name *Fürst Bismarck*. 1881: Weiterverkauf an die „Kette“ Deutsche Elbschiff. Ges., Dresden. Neuer Name *Herrenkrug*. Einsatz auf der Strecke Buckau-Magdeburg-Herrenkrug. 1887: Außer Dienst gestellt und abgewrackt.

Nr. 25 Bohemia (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 52,36 × 4,85 m / oszillierende Zwillingmaschine von Ruston & Co.; 95 PSI; Baujahr der Maschine 1857 / 2-Flammrohr-Kofferkessel (1½ atü) von Ruston & Co.

1863: Indienststellung. 1873: Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels. 1889: Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels der ÖNWDG-Werft in Dresden-Neustadt, Umbau der Schaufelräder in Patenträder. 1927: Das Schiff wird abgewrackt; die 70 Jahre alte Maschine wird im Deutschen Museum in München aufgestellt.

Nr. 26 John Penn Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 56,92 × 5,48 m; 0,46 m / oszillierende Zwillingmaschine von J. Penn & Sons; 250 PSI / zwei 2-Flammrohr-Kofferkessel (2 atü) von J. Penn & Sons / Rad-Ø 3,96 m / 800 Personen

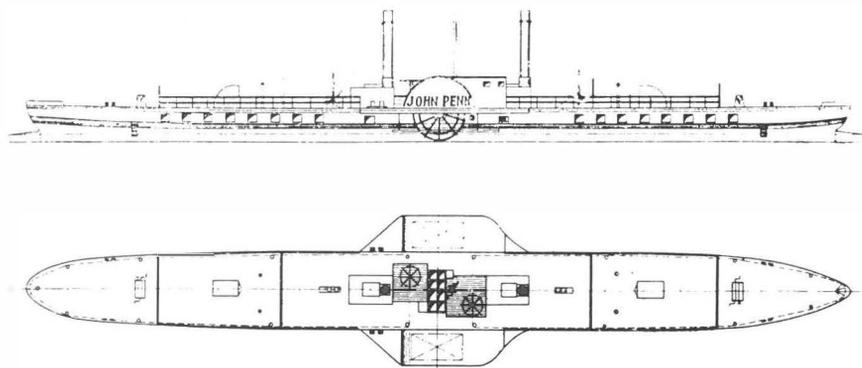


Abb. 10 John Penn als Schleppdampfer mit Personenbeförderung. Erstes Aussehen. (Rekonstruktionszeichnung J. Lüttich)

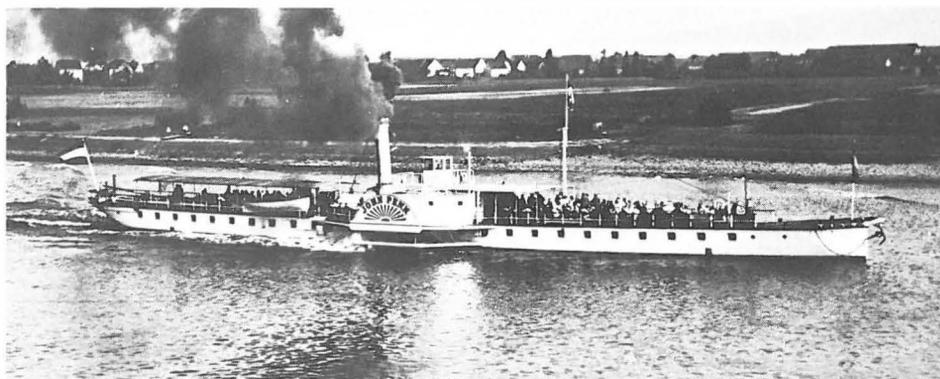


Abb. 11 John Penn ca. 1930. (Slg. Rabovsky)

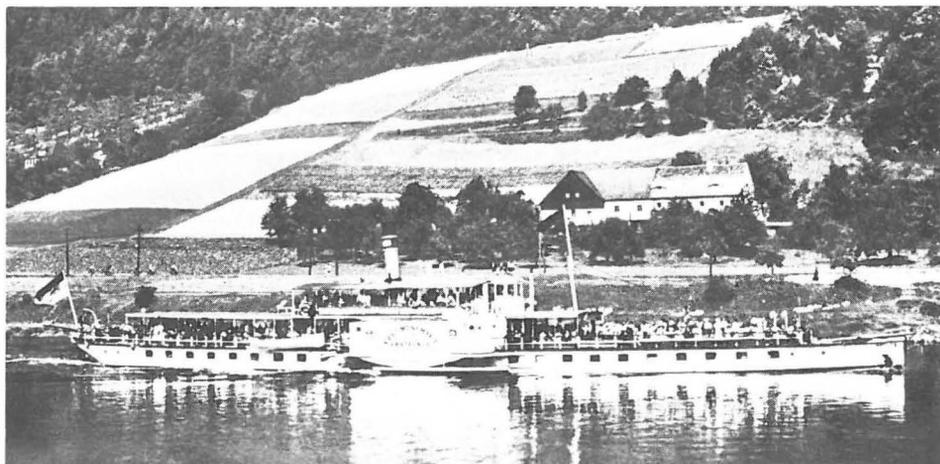


Abb. 12 John Penn unter seinem letzten Namen Freundschaft – Přátelství in neuem Glanz und mit Oberdeck. Das Schiff war 100 Jahre in Dienst.

1864: Indienststellung. Der Schleppdampfer *John Penn*, charakterisiert durch zwei hintereinanderstehende Schornsteine, war für die Fahrt bis Hamburg konstruiert und hatte Passagier-Kabinen. **1868:** Umbau des Schiffskörpers, wobei vermutlich das Bugsteuer ausgebaut wurde, auf der Werft O. Schlick, Dresden. **1875:** Umbau in einen Personendampfer. Ausbau der beiden kleineren Kessel und Einbau eines neuen 3-Flammrohr-Kofferkessels. Das Schiff hatte nun nur noch einen Schornstein. Verlängerung des Schiffskörpers um 3,68 m auf der Werft Blasewitz. Länge des Schiffes jetzt 60,60 m, Breite 5,52 m (11,38 ü. R.). **1899:** Umbau der Schaufelräder in Patenträder. Einbau eines neuen Kofferkessels der „Kette“-Werft in Übigau. **1927/28:** Das Schiff erhält elektr. Beleuchtung, eine Dampfsteuermaschine und ein festes Steuerhaus auf der Kommandobrücke. **1941:** Umgetauft in *Herrnskretsch* (II). **1944:** Umbau zum Versorgungs- und Küchenschiff der Wehrmacht. **1945, 13. Februar:** Durch Brandbomben aufs Vorschiff zerstört und im Hafen Pieschen gesunken. Im Sommer 1945 wird das Wrack gehoben, in den Hafen Dresden-Loschwitz gebracht; dort im Winter 1945/46 wieder gesunken. Das Schiff soll abgewrackt werden. **1949, 15. April:** Als *Kurort Rathen* (II) neu auf der Werft Laubegast aufgebaut und in Dienst gestellt. Das Schiff erhält Oberdeck und Vergrößerung der Fenster im Rumpf. Neuer Name ab Oktober *Freundschaft-Prátelství*. **1964, Ende Oktober:** Außerdienststellung nach 100 Jahren Fahrteinsatz. Es war das schnellste Schiff der Flotte. **1966:** Abgewrackt auf der Werft Aken.

Nr. 27 **Schandau** Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 46,70 × 4,25 m / oszillierende Zwillingmaschine von J. Penn & Sons; 95 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel von J. Penn & Sons

1864: Indienststellung. **1881:** Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels (1½ atü) der ÖNWDG-Werft, Dresden-N. **1892:** Verkauf an die Firma Ed. Täubrich, Rosslau. Name jetzt *Herzog Friedrich v. Anhalt*. Beschäftigt in der Güterfahrt zwischen Mühlberg und Magdeburg. **1901, April:** Nach Rußland weiterverkauft.

Nr. 28 **Raudnitz** Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 49,50 × 4,64 m / oszillierende Zwillingmaschine der Maschinenbauanstalt Wilhelmshütte, Sprottau; 25 PSn / 2-Flammrohr-Kofferkessel der Wilhelmshütte

1865: Indienststellung des Schiffes, das wegen des geringen Tiefgangs besonders auf der Strecke bis Melnik und Obristvi (an der sog. „kleinen Elbe“ oberhalb der Moldau-Mündung) eingesetzt werden sollte. **1870:** Einbau einer neuen oszillierenden 2-Zylinder-Zwillingmaschine von 32 PSn und eines größeren 2-Flammrohr-Kofferkessels von J. Penn & Sons. Die alte Maschine wird in die *Libussa* (Nr. 29) eingebaut. Neuer Name *Bastei*. **1874:** Verlängerung des Schiffskörpers. **1893:** Das Schiff wird abgebrochen. Die Maschine wird in die *Prinz Georg* (Nr. 50) eingebaut.

Nr. 29 **Libussa** Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 48,50 × 4,32 m (8,50 m ü. R.); 0,45 m / oszillierende Zwillingmaschine aus der *Raudnitz* (Nr. 28); 25 PSn / 2-Flammrohr-Kofferkessel aus der *Raudnitz*

1870, 5. Juni: Indienststellung. **1878:** Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels der Maschinenbau AG, Prag. **1910, 11. Februar:** Verkauf an die Oberweser Dampfschiffahrts-

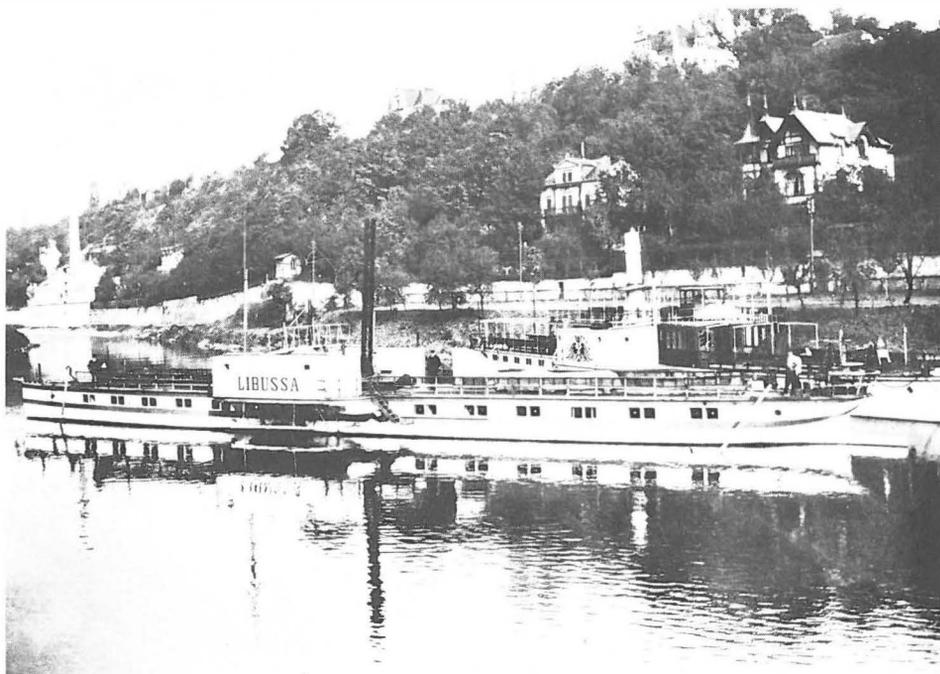


Abb. 13 Libussa, dahinter Kaiser Wilhelm II.

Gesellschaft F. W. Meyer, Hameln. Auf der Werft Laubegast erhält das Schiff ein Oberdeck und eine Dampfsteueranlage. 1910, 3. Mai: Eintreffen in Hameln an der Weser. Neuer Name *Braunschweig*. 1924: Verlängerung auf 56,00 m, Einbau von Patenträdern und Übernahme der 125 PSI starken oszillierenden Verbundmaschine sowie eines 2-Flammrohr-Kofferkessels (beides Fabrikat Prager Maschinenbau AG 1898) des abgewrackten Weserdampfers *Fürst Bismarck*. Umbau bei den Atlas-Werken in Bremen. Die *Braunschweig* erhielt den Namen *Fürst Bismarck*. 1958: Außerdienststellung. 1962: Verschrottet.

Nr. 30 *Germania* (III) Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 57,29 × 5,54 m (10,90 m ü. R.); 0,58 m / oszillierende Verbundmaschine von Escher Wyss, Zürich; 200 PSI / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (5 atü) der Werft Blasewitz / Rad-Ø 4,00 m / 785 Personen

1873, 25. Mai: Indienststellung. Die *Germania* ist mit 114 t Displacement lange Zeit das größte Schiff der Flotte. 1894: Einbau eines neuen Kessels (2-Flammrohre, 5 atü) von der „Kette“-Werft in Übigau. 1927: Einbau eines Dampfsteuers und Steuerhaus auf der Kommando-Brücke. Das Schiff erhält elektrisches Licht. 1928: Neuer Name *Lössnitz*. 1933, 29. Juli: Durch eine Windhose auf den Hafendamm Pirna-Copitz geschleudert und schwer beschädigt. 1944: Kriegseinsatz als Verpflegungs- und Küchenschiff. 1950: Aufbau eines Oberdecks und Generalüberholung von Schiff und Maschine. Neuer Name *Einheit*. 1955/56: Wegen zu großen Tiefgangs Verlängerung um 3,00 m. Verlängerung des Oberdecks und Aufbau eines hinteren Decksalons. 1973: 100 Jahre im Dienst. Der Dampfer, der eine Strecke zurücklegte, die einer 37maligen Umrundung des Äquators entsprach, soll auf Diesel-Elektro-Antrieb

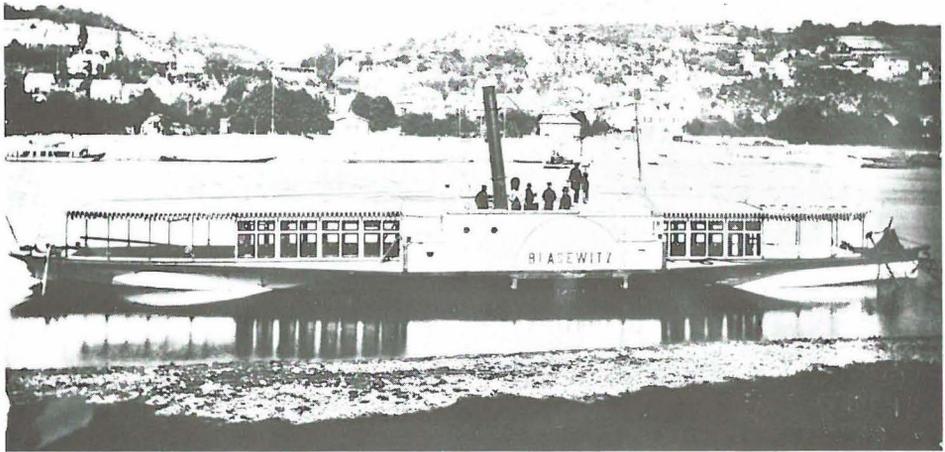


Abb. 14 Blasewitz vor dem Umbau 1881.

umgestellt werden. Der Plan wird jedoch fallengelassen. 1974, 12. Juli: Wegen Kesselschadens außer Dienst. Einsatz als schwimmendes Restaurant vor Schloß Pillnitz, später vor dem Terrassenufer in Dresden. 1976 bis heute (1979) aufgelegt im Hafen Dresden-Friedrichstadt.

Nr. 31 Blasewitz Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Prager Maschinenbau AG, vorm. Ruston & Co., Prag

Abmessungen: 24,80×3,55 m / oszillierende Verbund-Maschine der Bauwerft; 80 PSi / 1-Flammrohr-Zylinderkessel (5 atü) der Bauwerft

1876, 9. Mai: Die Dampfer *Blasewitz* und *Loschwitz* treffen von Prag ein. Indienststellung auf der Kurzstrecke Dresden-Loschwitz/Blasewitz. 1881: Umbau auf der Werft Blasewitz. Verlängerung um 10 m auf 34,80 m Länge, Bau eines durchgehenden Hauptdecks. Fassungsvermögen jetzt 280 Personen. 1887, Herbst: Außerdienststellung und Verschrottung. Maschine und Kessel werden in den neuen Dampfer *Blasewitz* (II) (Nr. 40) eingebaut.

Nr. 32 Loschwitz Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Prager Maschinenbau AG, vorm. Ruston & Co.

Abmessungen: 24,80×3,55 m / oszillierende Verbund-Maschine der Bauwerft; 80 PSi / 1-Flammrohr-Zylinderkessel (5 atü) der Bauwerft

1876, 9. Mai: Indienststellung. Wie das Schwesterschiff *Blasewitz* im Kurzstreckenverkehr im Einsatz. 1881: Umbau auf der Werft Blasewitz und Verlängerung. Jetzt 34,80 m lang und mit durchgehendem Hauptdeck versehen. Fassungsvermögen 280 Personen. 1887, Herbst: Außerdienststellung und Verschrottung des Schiffskörpers. Maschine und Kessel werden in die *Loschwitz* (II) (Nr. 41) eingebaut.

Nr. 33 Dresden (III) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 56,40×5,24 m (10,44 m ü. R.); 0,54 m / oszillierende Zwillingsmaschine aus

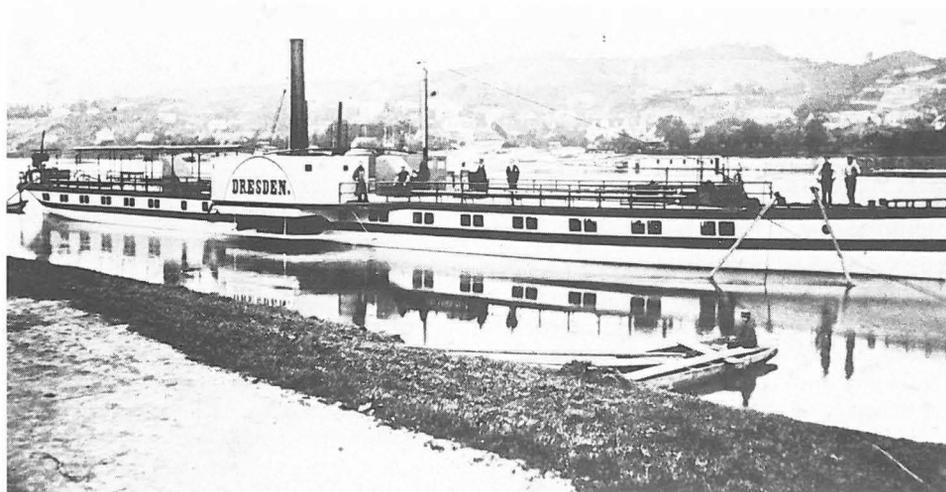


Abb. 15 Dresden (III), ursprüngliches Aussehen. (Slg. Rabovsky)

dem Dampfer *Dresden* (II) (Nr. 16), überholt; 120 PSI / 3-Flammrohr-Kofferkessel aus *Dresden* (II) / Rad-Ø 3,00 m / 802 Personen

1879, 18. Mai: Indienstellung. 1893: Ein neuer 3-Flammrohr-Kofferkessel der „Kette“-Werft Übigau wird eingebaut. 1895: Verlängerung des Schiffes hinter dem Kessel um 2,00 m auf der Werft Blasewitz. 1915: Maschinenumbau auf Verbundsystem; 180 PSI. Neuer 10-atü-2-Flammrohr-Zylinderkessel und Dampfsteuermaschine installiert. Gleichzeitig Einbau von elektrischer Beleuchtung. Der Umbau wird auf der Werft Laubegast durchgeführt. 1926: Umbenennung in *Mühlberg*. 1950: Aufbau eines Oberdecks, Vergrößerung der Fenster, Einbau einer Dampfheizung. 1963: Neuer Name *Stadt Wehlen* (III). 1979: 100 Jahre in Fahrt. 1979/80, Winter: Wegen Kesselreparatur in der Werft.

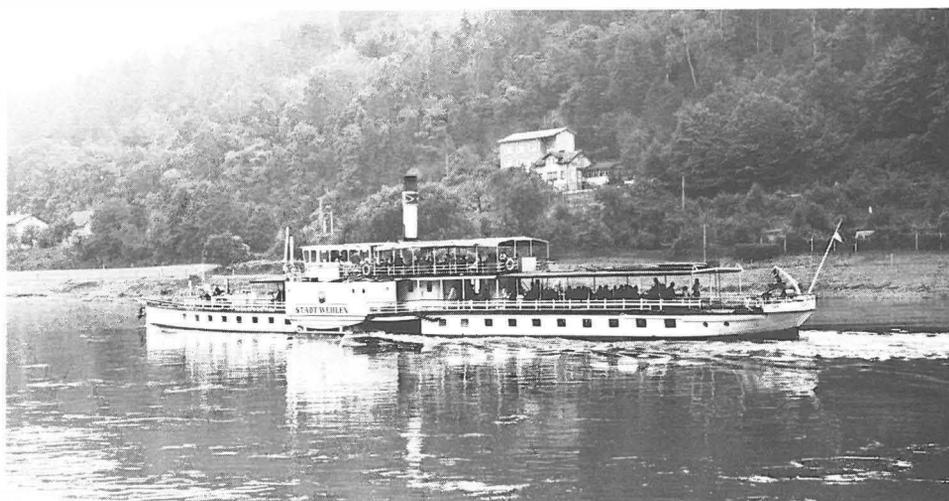


Abb. 16 Die Dresden (III), heute Stadt Wehlen (III), der älteste Dampfer der Gesellschaft, im 99. Betriebsjahr 1978.

Nr. 34 Kaiser Franz Josef (I) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 50,10×4,75 m (9,59 m ü. R.); 0,51 m / oszillierende Zwillingmaschine aus der *Franz Josef* (Nr. 12), überholt und teilw. erneuert; 110 PSI / 2-Flammrohr-Kofferkessel / Rad-Ø 3,66 m / 600 Personen

1880, 9. Mai: Indienststellung. 1888: Umbau der Schaufelräder in Patenträder. 1890: Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels der ÖNWDG-Werft, Dresden. 1911, 3. Okt.: Verkauf des Schiffes an die Moldau-Elbe Personen-Schnellschiffsverkehrsgesellschaft, Prag. Mit dem Schiff wird ab Juni 1912 der Verkehr Prag–Melnik aufgenommen. 1918: Neuer Name *Mělnik*, später Übernahme des Schiffes durch die Prager Dampfschiffahrts Gesellschaft, die seit 1865 den Personenverkehr Prag–Stechowitz und später Prag–Leitmeritz durchführt. 1938: Neuer Name *Hradčany*. 1942: Umbau der Maschine auf Verbundsystem; 120 PSI; ein Kessel für 14 atü wird eingebaut. Neuer Name *Peter Pavler*. 1944/45: Kriegseinsatz bei Flüchtlingstransporten. Das Schiff wird bei Magdeburg versenkt, später gehoben, nach Prag gebracht und überholt. 1945: Name wieder *Hradčany*. 1968: Außerdienststellung. Das Schiff wird abgewrackt, die Maschine an das Elbschiffahrtsmuseum Lauenburg verkauft. Die Maschine mit ihrer Mittelwelle von 1858 dient seitdem, elektrisch betrieben, als Demonstrationsmodell.

Nr. 35 Meissen (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 50,10×4,75 m (9,59 m ü. R.); 0,51 m / oszillierende Zwillingmaschine aus dem gleichnamigen Schiff (Nr. 15), überholt und teilweise erneuert; 110 PSI / 2-Flammrohr-Kofferkessel von 1878, Prager Maschinenbau AG / 518 Personen

1881, 15. Mai: Indienststellung. 1887: Umbau der Schaufelräder in Patenträder. 1907, 17. März: Verkauf an die Oberweser Dampfschiffahrtsgesellschaft F. W. Meyer, Hameln. Auf der Werft Laubegast umfangreiche Umbauten: Aufbau eines Oberdecks und Dampfsteueranlage. 5. Mai: Ab Dresden wird der Dampfer über das Wattenmeer nach Bremerhaven und Hameln



Abb. 17 Meissen in den ersten Dienstjahren in Dresden.

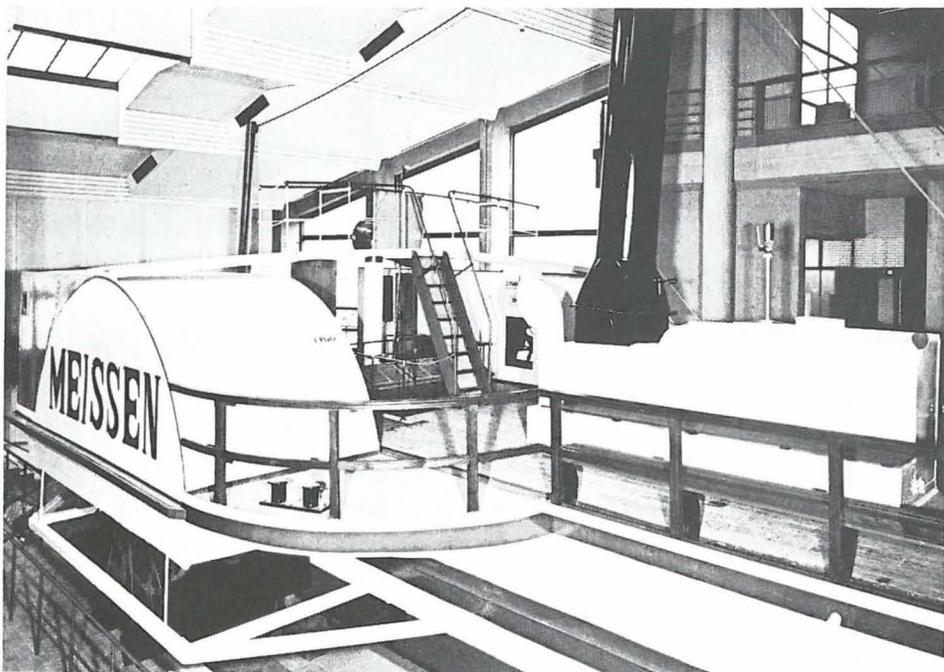


Abb. 18 Meissen fuhr von 1907 bis 1967 als Kronprinz Wilhelm auf der Oberweser. Das Mittelschiff befindet sich heute in seinem Ursprungszustand im DSM. (Foto: Meierdierks/DSM)

überführt. Dort Einsatz in der Weserfahrt Hann. Münden–Hameln. Neuer Name *Kronprinz Wilhelm*. 1923: Verlängerung des Schiffskörpers um ca. 6 m (jetzt 55,94 m lang, Breite ü. R. 9,20 m), Umbau der Maschine mit Maschinenteilen der Prager Maschinenfabrik, Einbau eines Zylinderkessels (10 atü) aus dem abgewrackten Weser-Schleppdampfer *Germania*. 1967, Sept.: Außerdienststellung. 1968, Herbst: Der Dampfer wird nach Bremerhaven überführt. Vor- und Hinterschiff werden verschrottet, das Mittelschiff mit Maschine, Kessel und Schaufelrädern wird im Deutschen Schifffahrtsmuseum aufgestellt, wobei das Aussehen des Dampfers in seinen ursprünglichen Zustand als *Meissen* zurückversetzt wurde. Durch elektrischen Antrieb kann die alte Dampfmaschine in Bewegung gebracht werden.

Nr. 36 Pillnitz (II) Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 52,72 × 5,07 m (10,25 m ü. R.); 0,47 m / oszillierende Zwillingmaschine aus dem gleichnamigen Schiff (Nr. 14), überholt und verbessert; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel aus der ÖNWDG-Werft, Dresden / 584 Personen

1884, 15. Mai: Indienststellung. 1927: Neuer Name *Diesbar* (II). 1928: Einbau einer Dampf-Steuermaschine, eines Steuerhauses auf der Kommandobrücke und von elektrischer Beleuchtung. 1946 bis 1949: Wegen Materialknappheit nach dem Krieg langwierige Reparaturarbeiten. 1959: Einbau eines neuen 2-Flammrohr-Kofferkessels auf der Werft Laubegast. 1976, Sommersaison: An die Tschechoslowakische Elbe-Oderschiffahrt für Personenfahrten verchartert. 1978: Reserveschiff, nur zu Hauptbetriebszeiten im Fahrdienst.

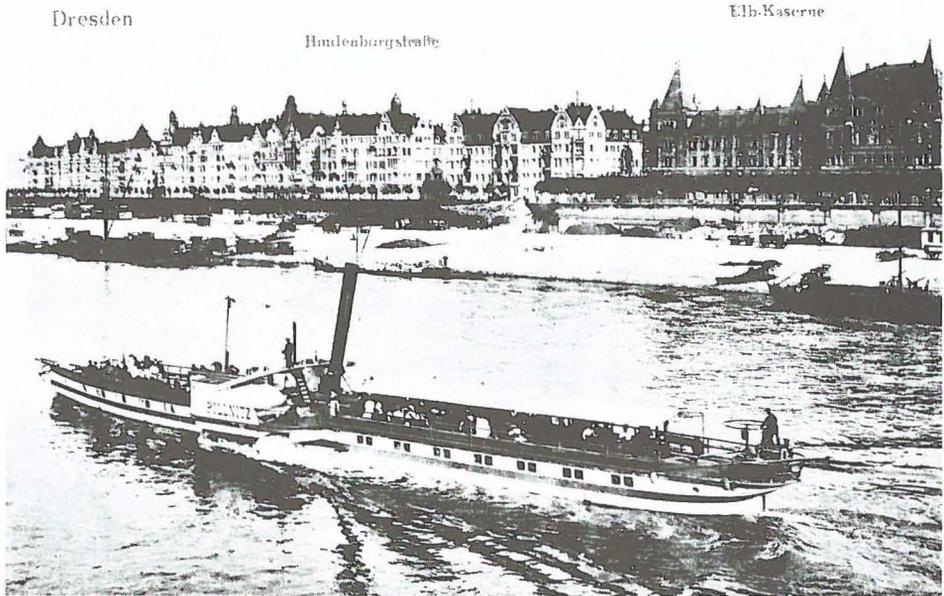


Abb. 19 Pillnitz vor Dresden.

Nr. 37 König Albert Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 60,70 × 5,56 m (11,34 m ü. R.); 0,54 m / oszillierende Zwillingsmaschine der ÖNWDG-Werft, Dresden; 120 PSI / 3-Flammrohr-Kofferkessel der ÖNWDG-Werft / 798 Personen

1885, Saisonbeginn: Indienststellung des „eleganten und bequemen“ Schiffes, dem „S. M. der König in Gnaden zu gestatten geruht hatte, seinen Namen zu führen“. 1898: Neuer Name *Sachsen* 1914: Umbau der Maschine in eine oszillierende Verbundmaschine von 230 PSI, Einbau eines neuen 10-atü-Zylinderkessels und einer Dampf-Steuermaschine der Schiffswerft Übigau, eingebaut in der Werft Laubegast. 1928: Verlängerung des Schiffskörpers um 3,66 m, Aufbau eines Oberdecks und eines Decksalons am Hinterschiff. Das nun als Salondampfer geführte Schiff erhält den Namen *Meissen* (IV), ist 64,35 m lang und faßt 1042 Personen. 1943: Mit Tarnanstrich und geschütztem Ruderhaus Evakuierungstransporte aus dem zerbombten Hamburg durchgeführt. 1958/59: Auf der Werft Laubegast Verlängerung des Oberdecks um 3,00 m, Bau eines Salons am Vorderdeck. 1962: Maschinenreparaturen, Aufbau eines Kesselhauses. 1979: In Fahrt.

Nr. 38 Königin Carola Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 60,53 × 5,53 m (11,22 m ü. R.); 0,54 m / oszillierende Zwillingsmaschine der ÖNWDG-Werft, Dresden; 120 PSI / 3-Flammrohr-Kofferkessel der ÖNWDG-Werft / Rad-Ø 3,00 m / 790 Personen

1886: Indienststellung zum 50jährigen Bestehen der Gesellschaft. 1912: Umbau der Maschine in eine oszillierende Verbundmaschine von 230 PSI, Einbau eines neuen 10-atü-Zylinderkes-

sels und Einbau eines Dampfsteuers. Alles geliefert von der Schiffswerft Übigau, eingebaut in der Werft Laubegast. 1919: Neuer Name *Diesbar*. 1923: Nach Bildung der Interessengemeinschaft der Sächsisch-Böhmischen mit der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbe Dampfschiffahrts AG kommt der Dampfer zunächst in den Besitz der NDBE, die das Schiff als Eilfrachter mit dem Namen *Elida* einsetzen will. Teilweise sind bereits Umbauten erfolgt, als sich die SBDG entschließt, das Schiff zurückzukaufen. 1924, März: Das Schiff fährt bei Hochwasser, Dunkelheit und Schneesturm bei Löbzig auf den Korrektionsdamm auf, kann jedoch mit Schlepperhilfe wieder heruntergezogen werden. 1927: Verlängerung um 3,66 m, Aufbau eines Oberdecks und eines Salons am Hinterdeck. Jetzt Salonschiff. Neuer Name *Pillnitz* (III), 64,20 m lang, 1020 Personen. 1943: Mit Tarnanstrich und geschütztem Ruderhaus in Hamburg nach den schweren Luftangriffen bei Evakuierungstransporten eingesetzt. 1945, 15. Febr.: Beschädigung durch Bomben-Blindgänger bei der Bombardierung Dresdens. 1952, 1. Mai: Neuer Name *Weltfrieden*. 1956: Verlängerung des Oberdecks um 3,00 m. 1967: Bau eines Decksalons am Vorderdeck, große Maschinenüberholung durch die Werft Laubegast. 1979: In Fahrt.

Nr. 39 **Kaiser Wilhelm** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 52,57 × 4,75 m (9,72 m ü. R.) / oszillierende Zwillingmaschine aus der *Kronprinz*, überholt; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel der ÖNWDG-Werft, Dresden / Rad-Ø 3,66 m / 600 Personen

1887: Mit Beginn des Sommerfahrplans in Dienst gestellt. Der Name *Kaiser Wilhelm* gilt Wilhelm I. 1919: Neuer Name *Grosspriesen*. 1921, Herbst: Verkauf an die Reederei O. Krietsch in Magdeburg. Das Schiff erhält dort ein Oberdeck. Neuer Name *Saxonia*. Jetzt 640 Personen. 1941, Winter: Durch Eisdruck im Derbener Winterhafen gesunken, später abgewrackt.

Nr. 40 **Blasewitz** (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 37,00 × 3,90 m / oszillierende Verbundmaschine aus dem gleichnamigen Schiff (Nr. 31), erneuert; 80 PSi / 1-Flammrohr-Zylinderkessel (5 atü), aus demselben Schiff

1888: Indienststellung. Die Dampfer *Blasewitz* und *Loschwitz* haben im Schiffskörper große Aussichtsfenster und werden „Salonger“ genannt. Sie dienen im Nahverkehr meist auf der Strecke zwischen Dresden und Schloß Pillnitz. 1896: Neuer Kessel der ÖNWDG-Werft in Dresden. 1906, 10. April: Verkauf an die Wesermühlen AG, Hameln. Noch vor der Überführung erhalten die Schiffe auf der Werft Übigau ein kleines Oberdeck und eine Dampfsteueranlage. Bei der etwa 1000 km langen Reise über Cuxhaven und Bremerhaven nach Hameln kommen die *Blasewitz*, jetzt in *Kaiser Friedrich* umbenannt, und das gleichfalls verkaufte Schwesterschiff *Loschwitz*, jetzt *Graf Moltke*, im Wattenmeer in schweren Seegang. Nur mit Not erreicht die seekranke Süßwassermannschaft die rettende Weser. Beide Schiffe werden nun im Oberweser-Ausflugsverkehr Hann. Münden–Hameln eingesetzt. 1925/26: Verlängerung des Schiffes um 8,00 m (jetzt 45,06 m) und Anhebung der Radkästen. 1941: Im Zweiten Weltkrieg auf Anforderung des Oberkommandos des Heeres durch die Kanäle auf die Weichsel nach Płock (seinerzeit „Schröttersburg“ genannt) verbracht, dort Transportaufgaben. 1942: Über den Bug und Kanäle zum Einsatz auf dem Dnjepr kommandiert. U. a. dient das Schiff Pfingsten 1943 der Verwundeten-Betreuung für das Lazarett Kiew. 1944: Wieder auf der Weichsel; Versorgungsfahrten im Gebiet Deblin–Sandomierz. Zuletzt durch Beschuß und Kollision schwer beschädigt. Ende Juli in Danzig.

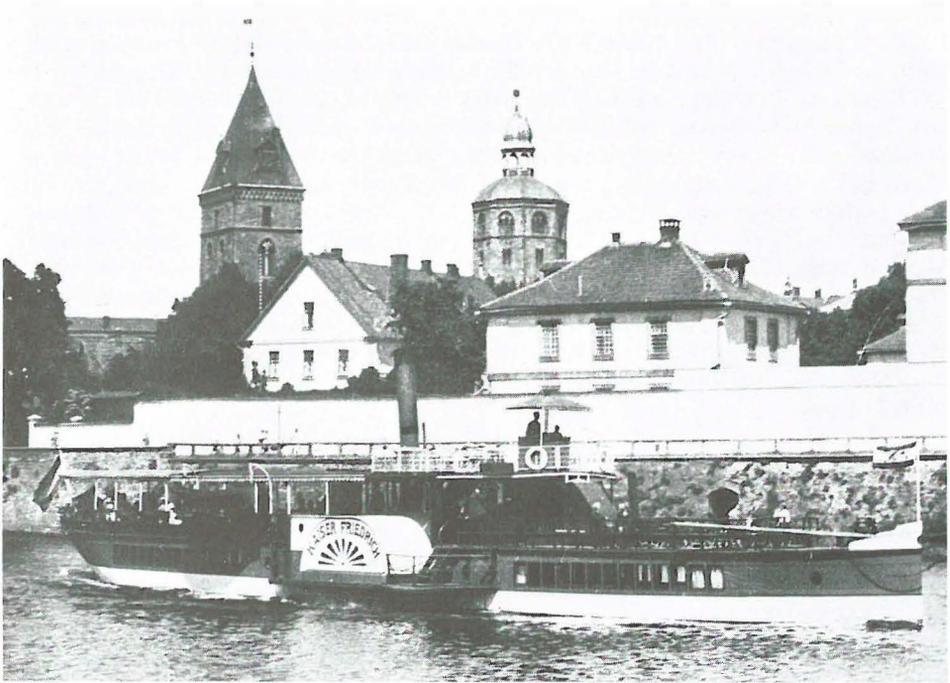


Abb. 20 Blasewitz (II) als Kaiser Friedrich vor Hameln. (Slg. Meyer-Hermann)

Nr. 41 Loschwitz (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 37,00 × 3,90 m / oszillierende Verbundmaschine aus dem gleichnamigen Schiff (Nr. 32), erneuert; 80 PSi / 1-Flammrohr-Zylinderkessel (5 atü) aus demselben Schiff

1888: Indienststellung zum Sommersaison-Beginn. **1896:** Neuer Kessel der ÖNWDG-Werft, Dresden. **1906, 10. April:** Wie *Blasewitz* an die Wesermühlen AG, Hameln, verkauft und für Rechnung des Käufers auf der Übigauer Werft mit kleinem Oberdeck und Dampfsteuer ausgerüstet. Neuer Name *Graf Moltke*. **1923:** Verlängerung im Hinterschiff um 4,00 m. **1925:** Verlängerung im Vorschiff um 4,00 m, zugleich Hebung der Radkästen. Länge des Schiffes jetzt 45,00 m. **1941:** Zusammen mit Schwesterschiff *Kaiser Friedrich* auf Anordnung des Oberkommandos des Heeres auf die Weichsel verbracht. Dort Transportaufgaben. Es ist nicht bekannt, ob auch *Graf Moltke* auf dem Dnjepr eingesetzt war. **1944, Juli:** Beim Rückzug Beschuß durch Artillerie in der Nähe von Pulawy. Manövrierunfähig läuft das Schiff auf eine Sandbank und muß aufgegeben werden. (Trotz allgemeinen Durcheinanders bleibt das Rechnungswesen funktionsfähig. 250 000 RM fordert die halb-militärische Transport-Gesellschaft für das verlorene Objekt *Moltke* von der Wehrmacht, und die Rechnung über Objekt *Friedrich* wird angekündigt. Das Kriegsende erledigt beide Posten.) **1945:** Nach Reparatur eingereicht in die polnische Fahrgastschiffahrt Zegluga Warszawa. Schiffsname nicht bekannt. **1947:** Außer Dienst gestellt und verschrottet.

Ab 1863 bediente die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft auch einen Teil des Fährverkehrs. Nach der bereits erwähnten ersten Dampffähre mit Schaufelrädern *Loschwitz-Blasewitz* (Nr. 22a) erbaute die Gesellschaft vier Schiffe. Diese Fährdampfer waren meist im Raum Dresden, Loschwitz, Pillnitz eingesetzt.

Fähre 2 (Nr. 41 a) **Elbe** Schrauben-Fährdampfer

Bauwerft: Österr. Nord-West-Dampfschiffahrts-Ges., Werft, Dresden-N.
Abmessungen: 10,50 × 2,00 m / 25 PSi

1887: Indienststellung. 1934: Verkauft nach Mühlberg.

Fähre 3 (Nr. 41 b) **Pfeil** Schrauben-Fährdampfer

Bauwerft: Österr. Nord-West-Dampfschiffahrts-Ges., Werft, Dresden-N.
Abmessungen: 12,00 × 3,00 m / 13 PSi

1888: Indienststellung. 1914: Verkauft nach Copitz; war zuletzt Fähre in Wachnitz.

Fähre 4 (Nr. 41 c) **Weisser Hirsch** Schrauben-Fährdampfer

Bauwerft: Österr. Nord-West-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Werft, Dresden-N.
Abmessungen: 15,00 × 3,50 m / 30 PSi

1898: Indienststellung. 1924: Motorisiert; dient jetzt als Direktions-Bereisungsboot. 1935: Verkauft nach Mühlberg.

Fähre 5 (Nr. 41 d) **Pillnitz** Schrauben-Fährdampfer

Bauwerft: Werft Blasewitz

1899: Indienststellung. 1911: Neuer Name *Wolf*. 1943 (?): Von der Wehrmacht auf die Oder kommandiert.

Nr. 42 **Königstein** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 52,58 × 4,91 m (9,72 m ü. R.) / oszillierende Zwillingmaschine der Werft Blasewitz; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel der ÖNWDG-Werft in Dresden-N. / Rad-Ø 3,66 m / 609 Personen

1889: Indienststellung. 1899: Bei Dunkelheit und Hochwasser verfehlt das Schiff die Durchfahrt der Albertbrücke in Dresden und legt sich quer. Die Fahrgäste können sich über Leitern der Feuerwehr retten. 1919: Verkauf an die Reederei Stahlberg, Magdeburg, die den Dampfer später weiterverkauft.

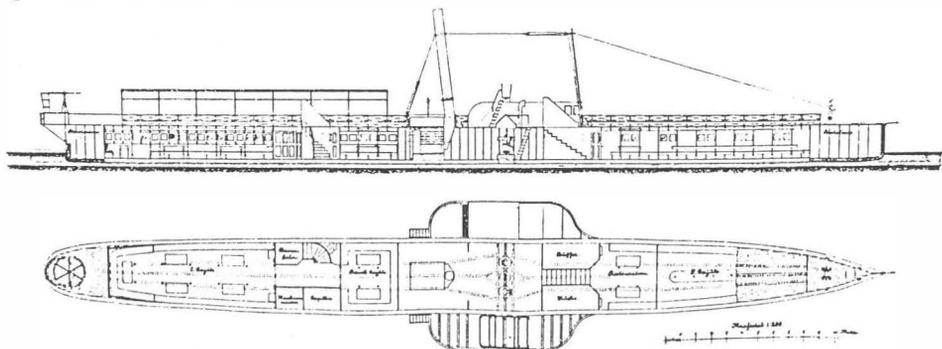


Abb. 21 Königstein, der Typ eines Schiffes um 1889. (Aus: *Civilingenieur*, 1890)

Nr. 43 **Stadt Wehlen** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 52,51 × 4,91 m (9,72 m ü. R.) / oszillierende Zwillingmaschine der Werft Blasewitz; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel (2 atü) der ÖNWDG-Werft, Dresden / Rad-Ø 3,66 m / 609 Personen

1890: Indienststellung. 1906, 7. Sept.: Durch einen Felsbrocken im Fahrwasser bei Schönpreisen leck geworden und im ca. 1 m tiefen Wasser gesunken. Nach zwei Tagen geborgen und nach weiteren sechs Reparatur-Tagen wieder im Fahrdienst. 1921, März: Verkauf an die Prager Personenschiffahrt (PPS), dort in Fahrt als *Masaryk*. 1935: Außer Dienst und verschrottet.

Nr. 44 **Fürst Bismarck** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 53,80 × 4,75 m (9,72 m ü. R.) / oszillierende Zwillingmaschine der Werft Blasewitz; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel (2 atü) der ÖNWDG-Werft, Dresden / Rad-Ø 3,66 m / 621 Personen

1891: Indienststellung. 1919: Neuer Name *Herrnskretschen*. 1921, März: Verkauf an die Prager Personenschiffahrt (PPS), dort in Fahrt unter folgenden Namen: 1921 bis 1937: *Palacky*, 1938 bis 1941: *Stěchovice*, 1942 bis 1944: *Goldenkron*, 1945 bis 1961: *Stalingrad*, 1961 bis 1963: *Sněžnik*. 1963: In Prag abgewrackt.

Nr. 45 **Graf Moltke** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 54,68 × 4,75 m (9,82 m ü. R.); 0,57 m / oszillierende Zwillingmaschine der Werft Blasewitz; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel (2 atü) von der ÖNWDG-Werft, Dresden / Rad-Ø 3,80 m / 621 Personen

1892: Indienststellung. 1919: Neuer Name *Lobositz*. 1927: Einbau einer Handsteuerwinde auf der Kommandobrücke, elektrische Beleuchtung. 1928: Generalüberholung, Einbau einer Dampfsteuermaschine. 1936: Hundertjahrfeier der Gesellschaft. Umbau zum historischen Schiff *Königin Maria* von 1837 und in der Gestalt ein Jahr in Fahrt. 1937: Name wieder



Abb. 22 Graf Moltke, hier als Lobositz 1934. (Slg. Rabovsky)



Abb. 23 Graf Moltke, 1973 als Strandrestaurant Seeperle am Ufer des Süßen Sees bei Eisleben.
(Slg. Mahlo)

Lobositz. 1945, Aug.: Von den Tschechen beschlagnahmt und in die ČSSR verbracht. (Vgl. Anmerkung bei Schiff Nr. 48 *Leitmeritz*.) 1947: Von der ČSSR zurückgegeben. 1949, 1. Juni: Als *Königstein* (III) wieder in den Fahrdienst. 1969: Reserveschiff. 1971: Außer Dienst gestellt. 1972/73: In der Abwrackwerft Aken werden Kessel und Maschine verschrottet, der Schiffskörper in zwei Teile zerlegt, nach Seeburg bei Eisleben am Ufer des Süßen Sees verbracht und dort als Restaurant Seeperle am Land wieder aufgebaut.

Nr. 46 Schandau (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 55,72 × 5,02 m (10,20 m ü. R.); 0,55 m / oszillierende Verbundmaschine aus der *König Johann* (Nr. 22), überholt und erneuert; 125 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (5 atü) von Escher Wyss*/ 621 Personen

1892: Indienststellung. 1927: Einbau elektrischer Beleuchtung, eines Dampfsteuers und eines Steuerhauses. 1928: Aufbau eines Oberdecks und neue Radkasten-Anbauten. Neuer Name *Bad Schandau*. 1943/44: Vom Reich gemietet (ohne Mannschaften) und als Büroschiff vor Dessau eingesetzt. 1959: Einbau eines 8,5-atü-Zylinderkessels vom Radschlepper *Geschwister Scholl*, erbaut 1914 von den Stettiner Oderwerken. 1976: Außerdienststellung wegen Kessel-schäden. 1978, Herbst: In Aken abgewrackt.

*Der Kessel war für die Maschine zu groß und hatte beständig Überdruck. Laufend entwich Dampf über das Ventil, und das zischende Geräusch war unangenehm. Das Schiff erhielt daher den Spitznamen „Kocher“.

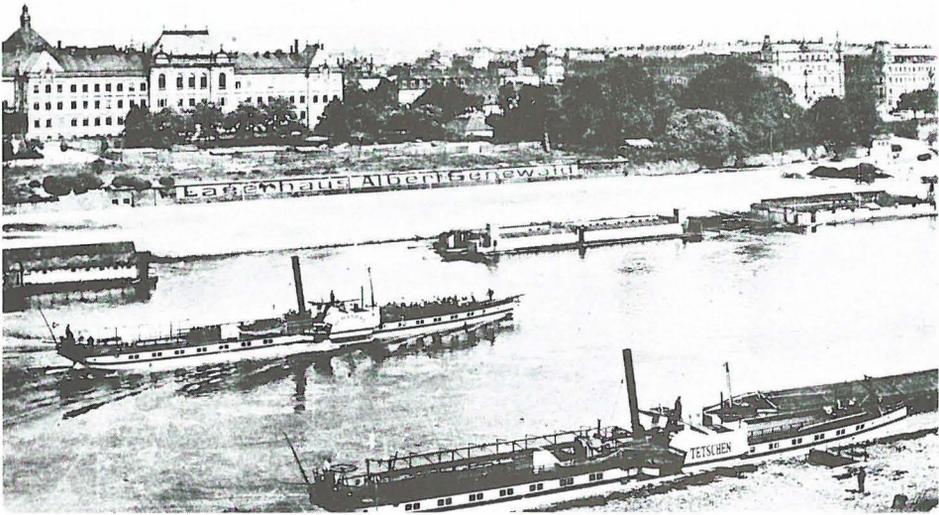


Abb. 24 Tetschen in Dresden.

Nr. 47 Tetschen Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 54,64 × 4,79 m (9,95 m ü. R.); 0,49 m / oszillierende Zwillingmaschine der Bauwerft; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel der ÖNWDG-Werft, Dresden / Rad-Ø 3,80 m / 628 Personen

1892, Pfingsten: Indienststellung. Die *Tetschen* erhielt als erstes Schiff der Gesellschaft schon beim Bau elektrische Beleuchtung. 1928: Ersatz der 1927 eingebauten Handsteuerwinde durch ein Dampfsteuer und ein festes Steuerhaus auf der Brücke. 1946: Neuer Name *Krippen*. 1979: In Fahrt.

Nr. 48 Leitmeritz Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 54,75 × 4,75 m (9,95 m ü. R.); 0,49 m / oszillierende Zwillingmaschine der Bauwerft; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel der ÖNWDG-Werft, Dresden / Rad-Ø 3,80 m / 621 Personen

1893, Mai: Indienststellung. 1928: Generalüberholung. Ersatz des horizontalen Hecksteuerrades durch eine Dampfsteuermaschine und ein festes Steuerhaus auf der Kommandobrücke. 1945, August: Als Kriegsschadungsleistung von der CSSR beschlagnahmt. Das Schiff fuhr teils unter der Flagge der ČSPLO (Tschechosl. Elbe-Oder-Schiffahrts-Ges.), teils bei der PPS (Prager Personenschiffahrt) unter folgenden Namen: 1945–47: *Litoměřice*, 1947–52: *Poděbrady*, 1953–58: *Maxim Gorkij*, ab 1962: *Jěstěd*. 1966: Nach Kurbelwellenbruch abgewrackt.

Nr. 49 Austria Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft in Blasewitz

Abmessungen: 54,20 × 4,75 m (9,95 m ü. R.); 0,49 m / oszillierende Zwillingmaschine der Bauwerft; 110 PSi / 2-Flammrohr-Kofferkessel der ÖNWDG-Werft, Dresden / Rad-Ø 3,80 m / 621 Personen

1893, Mai: Indienststellung. 1919, Juni: Verkauf an die Lauenburger Dampfschiffe, Theodor und Hugo Basedow, Lauenburg, für den Verkehr Lauenburg–Hamburg und Lauenburg–Dömitz. Aufbau eines kleinen Oberdecks. Neuer Name *Wittenberge*. 1952: Außer Dienst. Schiff ohne Kessel und Maschine soll in St. Peter-Ording am Land als Strandrestaurant aufgestellt werden, was sich jedoch nicht verwirklichen läßt. 1953: In Hamburg abgewrackt.

Nr. 50 **Prinz Georg** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 54,40 × 4,76 m (9,80 m ü. R.); 0,46 m / oszillierende Zwillingmaschine aus dem Schiff *Bastei* (Nr. 28), überholt und erneuert; 115 PSI / 2-Flammrohr-Kofferkessel der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau / Rad-Ø 3,80 m / 621 Personen

1894, Pfingsten: Indienststellung. Im Gegensatz zu den drei vorher gebauten Schiffen *Tetschen* (Nr. 47), *Leitmeritz* (Nr. 48) und *Austria* (Nr. 49) erhielten *Prinz Georg* und einige später erbaute Schiffe kein elektrisches Licht. Das Gewicht der Lichtmaschine von 40 Zentnern wirkte sich auf den Tiefgang zu stark aus. 1894: Zusammen mit Dampfer *Wettin* große Strombereisung von Prag nach Hamburg. Die Ergebnisse führen zu umfassenden Regulierungsarbeiten auf Moldau und Elbe. 1904, 17. Okt.: Überführung der Leiche König Georgs von Pillnitz nach Dresden. 1927: Einbau eines Handsteuerrades auf der Kommando- brücke anstelle des Hecksteuerstandes und von elektrischem Licht. 1928: Einbau einer Dampfsteuermaschine. 1945, August: Als Kriegsentschädigung von den Tschechen beschlag- nahmt. Namen in der CSSR ab 1945: *Morava*, ab 1962: *Jiskra*. 1958: Einbau einer 2-Zylinder- Verbundmaschine und eines neuen 2-Flammrohr-Zylinderkessels von 15 atü; Umbauten an Deck. 1966: Außerdienststellung. 1969: Im Hafen Rosawitz (bei Tetschen) verschrottet.

Nr. 51 **Wettin** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 54,40 × 4,78 m (9,89 m ü. R.); 0,46 m / oszillierende Zwillingmaschine der Bauwerft; 110 PSI / 2-Flammrohr-Kofferkessel der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau / Rad-Ø 3,80 m / 621 Personen

1894, Pfingsten: Indienststellung. 1919: Neuer Name *Aussig* (III). 1927: Einbau elektrischen Lichts und einer Handsteuerwinde auf der Kommando- brücke. 1928: Einbau einer Dampf- steuermaschine und eines festen Steuerhauses auf der Kommando- brücke. 1945, August: Von den Tschechen abgeschleppt und beschlagnahmt. Namen: 1945–1951: *Roudnice*, ab 1952 *Dso Dynamo*. 1962: Außerdienststellung. Das Schiff dient noch einige Jahre als schwimmendes Segler-Wohnheim in Rosawitz (Děčín) und wird ca. 1970 abgewrackt.

Nr. 52 **Prinz Friedrich August** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 54,60 × 4,75 m (10,30 m ü. R.); 0,49 m / oszillierende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 140 PSI / 1-Flammrohr-Zylinderkessel (9 atü) der „Kette“-Werft / 621 Personen

1895, Pfingsten: Von „Sr. königl. Hoheit Prinz Friedrich August Höchstseltbst“ getauft und in Dienst gestellt. 1902: Neuer Name *Kronprinz* (II). 1917: Zum Kriegseinsatz auf die Weichsel gebracht. Neuer Name *Faust*. 1919: Von der polnischen Schifffahrtsgesellschaft Lesczynski, Warschau, weiterhin als *Faust* im Personenverkehr eingesetzt. 1927: Von der „Vistula“-Schiff. Ges. in Warschau als *Łokietek* übernommen. 1939/45: Im Zweiten Weltkrieg verlorengegan- gen.

Nr. 53 **Prinzessin Luise** Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 55,42 × 5,00 m (10,30 m ü. R.); 0,49 m / oszillierende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 140 PSi / 1-Flammrohr-Zylinderkessel (9 atü) der „Kette“-Werft / 621 Personen

1895, Pfingsten: Taufe durch Prinzessin Luise und Indienstellung. 1902: Neuer Name *Kronprinzessin*. 1903: Die Affäre der Kronprinzessin aus dem Hause Wettin führte zur Namensänderung. Neuer Name *Aussig* (II). 1917: Zum Kriegseinsatz an die Weichsel beordert. 1919: Unter dem Namen *Witez* (deutsch „Sieg“) nach 1919 in die Weichsel-Personenfahrt der Reederei S. Gornicki, Płock, eingereiht, ab 1927 Fahrgastschiffahrt „Vistula“, Warschau. Weiterer Verbleib unbekannt.

Nr. 54 **Bastei** (II) Raddampfer, Glatdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 55,52 × 5,04 m (10,20 m ü. R.); 0,52 m / oszillierende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 145 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) der „Kette“-Werft / Rad-Ø 3,50 m / 621 Personen

1896, Mai: Indienstellung. 1912: Einbau der elektrischen Beleuchtung. 1927: Einbau von Dampfsteuer und festem Steuerhaus auf der Kommandobrücke. 1928: Aufbau eines Oberdecks, Ausbau der Radkästen. 1934: Bei Rathen auf einen Felsen aufgelaufen und gesunken. Geborgen und repariert. 1956: Neuer Name *Kurort Rathen* (III). 1957: Generalreparatur und Maschinenüberholung. 1967/68: Beinahe vollständige Demontage, Erneuerung der Bordwände, dabei Höherlegung der Fenster. Jetzt 752 Personen und 0,74 m Tiefgang. 1971: Neubau beider Radkästen. 1978: Im Fahrdienst.

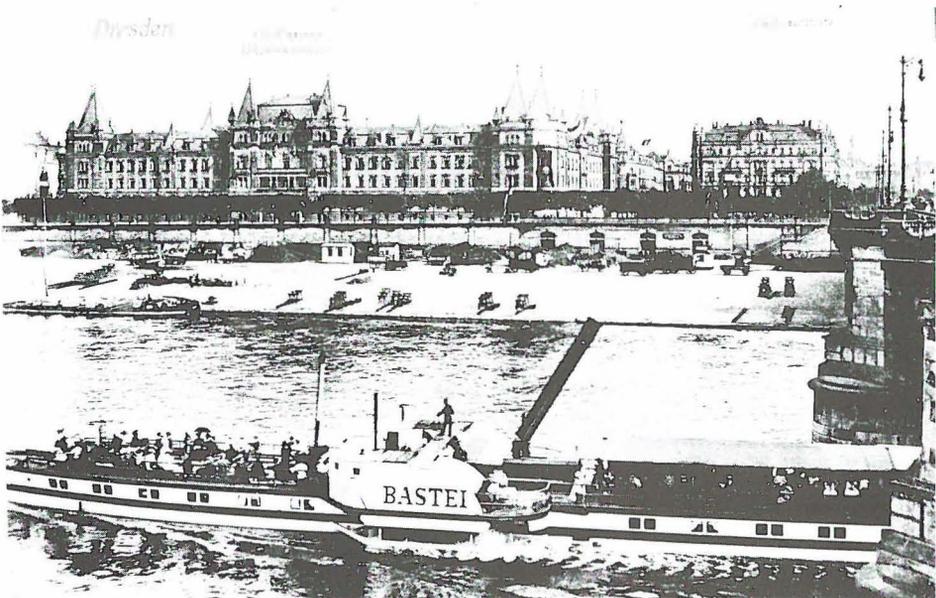


Abb. 25 *Bastei in Dresden.*



Abb. 26 Bodenbach, erster Oberdeckdampfer der Gesellschaft. (Slg. Lüttich)

Nr. 55 **Bodenbach** Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 56,20 × 5,06 m (10,10 m ü. R.) / oszillierende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 145 PS / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) der „Kette“-Werft / Rad-Ø 3,50 m / 750 Personen

1896, Mai: Indienststellung als erster Oberdeckdampfer der Gesellschaft. Wie die Rheindampfer soll die *Bodenbach* an den „Flats“ (Plattformen vor und hinter den Radkästen) anlegen. Die dazu nötigen starken eisernen Radkästen und Flats sind jedoch zu schwer für das Schiff. Es wird kopflastig und schwankt während der Fahrt. Ein Rückbau wird notwendig, und angelegt wird wieder, wie üblich, am Vor- und Hinterschiff. Das Schiff führt nur die 1. Klasse. Neu ist der Einbau einer Dampfpeife, da die bisherigen Glockensignale nicht mehr genügen. Alle anderen Schiffe erhalten nun auch Dampfpeifen. 1901: Verlängerung des anfangs nur über die Radkästen reichenden Oberdecks. 1929: Generalüberholung und Ausbau der Radkästen. 1945, August: Als Kriegsschadensentschädigung von den Tschechen auf die böhmische Elbe verbracht und für die Staatsreederei ČSPLO im Ausflugsverkehr eingesetzt. Namen ab August 1945 *Podmokly*, ab 1952 *Dr. Myroslav Tyrš*, ab 1957 *Družba*. 1960: Außerdienststellung. Das Schiffskasko dient weiter als Kahn-Ausleihstation an der Schützeninsel in Prag.

Nr. 56 **Nixe** Raddampfer, Personenfähre

Bauwerft: Werft der Österr. Nord-West-Dampfschiffahrts.Ges., Dresden-Neustadt

Abmessungen: 27,00 × 3,40 m; 0,60 m / Verbundmaschine; 80 PSi / 1-Flammrohr-Zylinderkessel (8 atü)

1896: Indienststellung auf der Strecke Dresden–Cotta–Briesnitz. Das Schiff war erst als Schraubenboot bestellt worden und wird erst kurz vor Fertigstellung mit Radantrieb versehen. 1897: Fahrteinsatz meist auf der Strecke Torgau–Roßlau. 1900, Sommer: Verkauf an die Weichsel, vermutlich nach Warschau.

Nr. 57 **Hohenzollern** Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 56,08 × 5,04 m (10,20 m ü. R.); 0,56 m / oszillierende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 145 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) der „Kette“-Werft / Rad-Ø 3,50 m / 710 Personen

1897, 23. Mai: Indienststellung des Luxus Schiffes, dessen Bild lange Jahre die Fahrpläne der Gesellschaft ziert. Zunächst – wie auch bei den Schiffen Nr. 58 bis 60 – offener, nur durch

Plane gedeckter Ruderstand am Oberdeck. 1913: Einbau elektrischer Beleuchtung. 1919: Neuer Name *Meissen* (III). 1928: Neuer Name *Sachsen* (II). 1936: Neuer Name *Schmilka*. 1945, August: Von den Tschechen beschlagnahmt. 1947: Aus der Tschechoslowakei zurück-erhalten, wieder instandgesetzt. 1961: Aufbau eines Kesselhauses an Deck. 1977: Außer-dienststellung wegen Kesselschadens. 1979, Frühjahr: Das Schiff liegt im Hafen Dresden-Neustadt und wartet auf einen Kessel von einem Abwrackdampfer, um wieder in Dienst zu kommen.

Nr. 58 **Habsburg** Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 56,08 × 5,04 m (10,20 m ü. R.); 0,57 m / oszillierende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 145 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) der „Kette“-Werft / Rad-Ø 3,50 m / 710 Personen

1897, 23. Mai: Indienststellung für die Eilfahrten Dresden–Aussig. 1901, 17. Juni: Kaiser Franz Josef besteigt das festlich geschmückte Schiff in Aussig. Zu dieser Huldigungsfahrt in Nordböhmen ist das ganze Achterdeck in einen Salon verwandelt worden. 1919: Neuer Name *Riesa* (II). 1943/44: Vom Reich gemietet (ohne Mannschaft), liegt als Büroschiff in Dessau (Junkers-Werke?). 1945, Mai: Kurz vor Kriegsende von Hitlerjungen gesprengt und dabei vor der Werft Laubegast gesunken. 1947: Wieder in Dienst gestellt. Erhält neues Vorschiff. 1948: Nach Grundberührung bei Pirna abermals gesunken. 1963: Generalüberholung. Einbau des Kessels vom außer Dienst gestellten Schleppdampfer *Geschwister Scholl*. 1972: Neuer Kesselwechsel. Das Schiff erhält den Kessel des abgewrackten Schraubenschleppers *Gertrud-Edith*. 1976: Wegen Kesselschadens außer Dienst gestellt. 1978, August: Das Schiff wird mit abgebauten Radkästen über die Kanäle nach Oderberg geschleppt. Dort werden die Radkästen wieder anmontiert. Der ganze Dampfer wird am 29. 3. 1979 an Land aufgebockt und soll zum Oderberger Schiffahrtsmuseum werden.

Nr. 59 **König Albert** (II) Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 56,09 × 5,04 m (10,40 m ü. R.); 0,57 m / oszillierende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 145 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) der „Kette“-Werft / Rad-Ø 3,50 m / 710 Personen

1898: Indienststellung als Eilschiff. 1919: Neuer Name *Pirna* (II). 1943/44: Vom Reich gemietet (ohne Mannschaft), liegt als Büroschiff in Dessau (Junkers-Werke?). 1961: Der Dampfer erhält einen Decksalon auf dem Vorschiff. 1964: Aufbau eines Kesselhauses an Deck. 1972, 7. Okt.: Kohlenbunkerbrand, der auch auf den Maschinenraum und die Elektroanlage übergreift und großen Schaden verursacht. 1973: Repariert und in Fahrt. 1979: In Fahrt.

Nr. 60 **Karlsbad** Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Blasewitz

Abmessungen: 56,03 × 5,04 m (10,30 m ü. R.); 0,56 m / oszillierende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 145 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) der „Kette“-Werft / Rad-Ø 3,50 m / 710 Personen

1898: Indienststellung. Die *Karlsbad* ist das letzte Schiff, das auf der gesellschaftseigenen Werft Blasewitz gebaut wird. Es ist besonders schnell und hat 10 cm breitere Schaufeln als die übrigen Dampfer. Das Schiff wird wie die anderen Oberdeckschiffe von Anfang an mit Dampfsteuermaschine ausgestattet, aber der Ruderstand am Oberdeck ist lediglich durch ein brusthohes Blech geschützt. Erst später wird es durch ein nach hinten offenes Steuerhaus

ersetzt. 1909: Einbau der elektrischen Beleuchtung. 1928/29: Der cremefarbene Anstrich des Luxus Schiffes wird, wie auch bei den übrigen Schiffen dieses Typs, durch die allgemeine weiße Farbgebung ersetzt. 1. und 2. Platz werden in eine Einheitsklasse verwandelt. 1941, 20. August: Kollision mit dem Radschleppdampfer *Sachsen* der Neue Deutsch-Böhmischen DAG, wobei der linke Radkasten abgerissen wird und es mehrere Schwerverletzte gibt. 1946: Neuer Name *Sachsen* (III). 1947: Gründliche Überholung von Schiff und Maschine. 1951: Neuer Name *Junger Pionier*. 1964: Große Kessel- und Maschinenreparatur, Aufbau eines zum Deck verlängerten Kesselhauses, neue Lichtmaschine. 1970: Nachdem schon 1967 der Backbord-Radkasten erneuert wurde, wird jetzt auch der Steuerbord-Radkasten neu gebaut. Neues Steuerhaus. 1979: In Fahrt.

Nr. 61 *Auguste Victoria* Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Laubegast

Abmessungen: 61,30 × 5,52 m (11,40 m ü. R.); 0,57 m / liegende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 230 PSI / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) der „Kette“-Werft / 1056 Personen

1899: Indienstellung des ersten auf der 1898 neu erworbenen Gesellschaftswerft in Dresden-Laubegast erbauten Schiffes. Die *Auguste Victoria* ist mit über 60 Meter Länge bis zur Indienstellung der *Dresden* (IV) (1926) das größte Schiff der Flotte. Mit seiner komfortablen Inneneinrichtung fährt es als Salondampfer. 1913: *Auguste Victoria* und *Kaiser Wilhelm II.* kollidieren im Nebel zwischen Albert- und Carolabrücke in Dresden. 1919: Der erste Reichspräsident, Friedrich Ebert, ist an Bord. Neuer Name *Loschwitz* (III). 1945, Februar: Durch eine Bombe, die durch Deck und Schiffsboden schlägt, geht das Schiff auf Grund. Es wird bald wiederhergestellt. 1946, 4. Juli: Zusammen mit *Blasewitz*, *Stadt Wehlen*, *Königstein*, *Krippen* und *Kurort Rathen* als Kriegsschädigung in die UdSSR verbracht.

Nr. 62 *Kaiser Wilhelm II* Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Laubegast

Abmessungen: 59,50 × 5,26 m (11,20 m ü. R.); 0,61 m / liegende Verbundmaschine der „Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Ges., Werft Übigau; 190 PSI / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) von der „Kette“-Werft / 850 Personen

1900: Indienstellung. Das Schiff hat am Vor- und Hinterdeck kleine Salons. 1909, 20. Sept.: Der Kaiser an Bord. 1919: Neuer Name *Blasewitz* (III). 1924: Ein Paddelboot wird überfah-

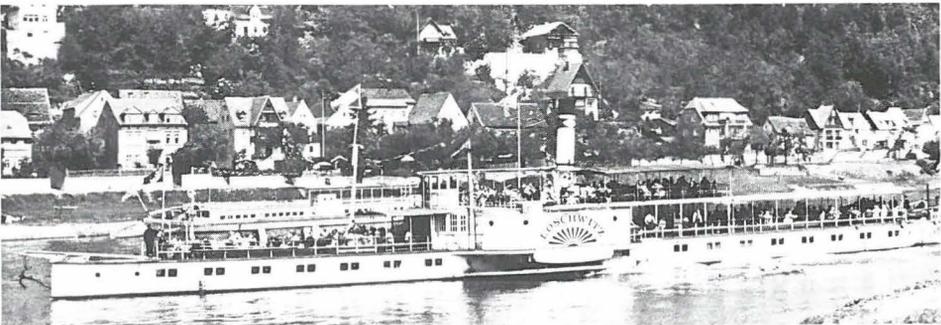


Abb. 27 *Loschwitz* ex *Auguste Victoria* vor *Wehlen*.

ren, wobei ein Insasse ertrinkt. **1928:** In Pirna verpaßt man die Brückendurchfahrt, das Schiff legt sich quer und erhält Beschädigungen am linken Radkasten. **1946, 4. Juli:** Als Kriegsschadens-Wiedergutmachung in die UdSSR überführt.

Nr. 63 König Friedrich August Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Laubegast

Abmessungen: 55,86 × 5,03 m (10,22 m ü. R.) / oszillierende Verbundmaschine der Dresdner Maschinenfabrik u. Schiffswerft Übigau AG; 150 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (10 atü) der Werft Übigau / Rad-Ø 3,50 m / 755 Personen

1911, April: Stapellauf des Salondampfers, der anlässlich des 75jährigen Bestehens der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei den Probefahrten als Namen nur die Zahl 75 am Radkasten aufweist. **1911, 8. Juli:** Feierliche Indienststellung durch den König, dessen Namen der Dampfer jetzt trägt. Bei der Taufe soll der König dreimal die Sektflasche am Bug vorbeigeworfen haben, bis Direktor Fischer dem König empfahl, das Schiff an der Seite zu taufen. **1919:** Neuer Name *Rathen*. **1935:** Neuer Name *Kurort Rathen*. **1943/44:** Von der Regierung gemietet und als Büroschiff vor Dessau verankert. **1946, 4. Juli:** Als Wiedergutmachungsleistung in die UdSSR überführt. In den 50er Jahren noch auf der Moskwa in Fahrt.

Nr. 64 Kaiser Franz Josef (II) Raddampfer, Glattdeckschiff, ab 1928 Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Laubegast

Abmessungen: 59,80 × 5,25 m (10,55 m ü. R.); 0,52 m / liegende Verbundmaschine der Dresdner Maschinenfabrik u. Schiffswerft Übigau AG; 180 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (11 atü) der Werft Übigau / 730 Personen

1912: Indienststellung. Wegen des niedrigen sommerlichen Elbe-Wasserstandes läßt die Gesellschaft wieder zwei seichtgehende Glattdeckschiffe bauen. Schiff Nr. 64, 65 und 66 haben sehr schnelle, schnellaufende Maschinen und kleine Schaufelräder, die 60 statt der normalen 40 Umdrehungen pro Minute leisten. Sie bewähren sich jedoch nicht, die Maschine arbeitet ruckweise, und man kehrt bei späteren Bauten zu langsameren Umdrehungszahlen zurück. **1919:** Neuer Name *Saxonia* (III). **1926:** Neuer Name *Laubegast*. **1928:** Verlängerung um 3,66 m, Aufbau eines Oberdecks und eines Decksalons am Hinterschiff. Weißer Anstrich. Länge jetzt 63,46 m, Fassungsvermögen 915 Personen. **1938:** Neuer Name *Krippen*. **1943, 29. 7. – 4. 8.:** Mit verstärktem Ruderhaus und Tarnanstrich nach Bombenangriff in Hamburg, dort Evakuierungstransporte. **1946, 4. Juli:** Als Kriegsschadens-Wiedergutmachung in die UdSSR überführt.

Nr. 65 Generalfeldmarschall v. Hindenburg Raddampfer, Glattdeckschiff

Bauwerft: Werft Laubegast

Abmessungen: 59,80 × 5,30 m (10,55 m ü. R.) / liegende Verbundmaschine der Dresdner Maschinenfabrik u. Schiffswerft Übigau AG; 180 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (11 atü) der Werft Übigau / 759 Personen

1915: Indienststellung. **1919:** Neuer Name *Königstein* (II). **1926, 4. März:** Mit zwei seitlich festgemachten Landungsbrücken durch Querwind an der Durchfahrt der Dresdner Marienbrücke gestrandet. **1928:** Verlängerung im Hinterschiff um 3,66 m, Aufbau eines Oberdecks und eines Decksalons hinten. Länge jetzt 63,46 m. **1943, 29. 7. – 3. 8.:** Mit Verstärkungen am Ruderhaus und mit Tarnfarben bemalt nach Bombenangriffen in Hamburg für Evakuierungstransporte eingesetzt. **1946, 4. Juli:** Als Wiedergutmachungsleistung in die UdSSR überführt.

Nr. 66 Stadt Wehlen (II) Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Werft Laubegast

Abmessungen: 60,78 × 5,28 m (10,54 m ü. R.); 0,58 m / liegende Verbundmaschine der WUMAG, Abt. Schiffswerft, Übigau; 180 PSI / 2-Flammrohr-Zylinderkessel (11 atü) von der WUMAG, Übigau / 934 Personen

1925, 30. Mai: Indienststellung. Das Schiff, dessen Rumpf bereits 1915/16 erbaut wurde und das *Generalfeldmarschall v. Mackensen* heißen sollte, blieb damals unvollendet im Loschwitzer Hafen liegen. Nach den Stützungsverhandlungen der Gesellschaft mit der NDBE gelangt das unausgebaute Schiff, ebenso wie Dampfer *Diesbar* (Nr. 38) und ein Kohlenkahn, in den Besitz der NDBE. Wie die anderen Objekte wird es 1925 zurückgekauft, ausgebaut und mit einer Maschine versehen. Neuer Name *Stadt Wehlen*. 1943, 29. 7. – 3. 8.: Mit verstärktem Ruderhaus und mit Tarnfarben bemalt nach Bombenangriff in Hamburg zu Evakuierungstransporten benutzt. 1946, 4. Juli: Als Wiedergutmachungsleistung in die UdSSR überführt. Nach unbestätigten Meldungen soll der Dampfer dabei in der Ostsee gesunken sein.

Nr. 67 Dresden (IV) Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Schiffswerft u. Maschinenfabrik Dresden-Laubegast GmbH.

Abmessungen: 68,70 × 6,92 m (12,72 m ü. R.); 0,61 m / schrägliegende Verbundmaschine der WUMAG, Abt. Schiffswerft, Übigau; 275 PSI / 2-Flammrohr-Zylinderkessel m. Überhitzer (14 atü) der WUMAG / Rad-Ø 3,20 m / 1363 Personen

1926, 28. April: Stapellauf. 1926, 29. Juni: Probefahrt und anschließend Indienststellung. Das neue Schiff vom sog. „Rheintyp“, mit großen Fenstern, einem schönen Salon am Achterdeck und mit Flettnerrotor ausgestattet, erfüllt, ebenso wie sein Schwesterschiff *Leipzig* (Nr. 69), alle Anforderungen an ein modernes Salonschiff (Salonschiff-Preiszuschlag 1936: 10 Pf., Konzertfahrt-Preiszuschlag 1936: 30 Pf., 1978: 50 Pf.). 1946, 18. Juni: Im Loschwitzer Hafen brennt die *Dresden* vollkommen aus und entgeht auf diese Weise der Beschlagnahme durch die Russen. 1949, 7. Juli: Nach langwierigem Aufbau erneute Indienststellung. Das Schiff erhält zusätzlich einen Decksalon am Vorschiff (jetzt 1487 Personen und 0,72 m Tiefgang leer). 1968: Gründliche Überholung von Schiff und Maschine, Neubau der Radkästen und eines großen Steuerhauses. 1979/80: Modernisierungs- und Überholungsarbeiten. Schiff nicht in Fahrt.



Abb. 28 Dresden (IV) nach einer gründlichen Überholung, im Sept. 1978.

Nr. 68 v. *Hindenburg* Motorschiff

Bauwerft: Schiffswerft und Maschinenfabrik Dresden-Laubegast GmbH.

Abmessungen: 27,87 × 4,32 m / zwei 4-Zylinder-MAN-Dieselmotoren; 180 PSe / 2 Schrauben / 110 Personen

1928, Juli: Fertigstellung, jedoch wegen Niedrigwassers nicht in Dienst gestellt. 1929: Indienststellung. v. *Hindenburg* ist ein schlechtes Schiff. Der Lärm der Motoren, die Schwingungen des Schiffskörpers und das zeitraubende Wenden beim Anlegen auf der Talfahrt machen das Schiff unbeliebt. 1930: Der Umbau des Hecks und die Verlegung der Schrauben bringen keine große Verbesserung. Eingesetzt in der Schnellfahrt Dresden-Schandau; später wird es meist für Sonderfahrten benutzt oder als Direktionsbereisungsschiff. 1936, 5. Mai: Hitler benutzt das Schiff für eine Fahrt in die Sächsische Schweiz. 1940–43: Wegen Betriebsstoffknappheit nicht in Dienst. 1944: Beschlagnahme durch die Organisation Todt. Das Schiff wird über Rhein und Ludwigskanal auf die Donau gebracht und dient als Schlepper auf der unteren Donau und am Pruth-Fluß. Verbleib des Schiffes unbekannt.

Nr. 69 *Leipzig* Raddampfer, Oberdeckschiff

Bauwerft: Schiffswerft und Maschinenfabrik Dresden-Laubegast GmbH.

Abmessungen: 69,70 × 6,95 m (12,80 m ü. R.); 0,65 m / liegende Verbundmaschine mit Ventilsteuerung der WUMAG, Abt. Schiffswerft, Übigau; 325 PSi / 2-Flammrohr-Zylinderkessel mit Überhitzer (14 atü) der WUMAG / Rad-Ø 3,20 m / 1487 Personen

1929, 25. März: Stapellauf, 11. Mai: Indienststellung. Die *Leipzig*, ein Schwesterschiff der *Dresden*, wird um einen Meter länger gebaut, weil die *Dresden* achterlastig ist. Sie gilt als „Rheintyp“ und fährt für erhöhten Fahrpreis als Salon- und Konzertschiff. 1943–45: Mitsamt der Mannschaft vom Reich gechartert und ab 1944 als Lazarettenschiff eingesetzt. 1945, 3. März: Am Kleinzschachwitzer Ufer durch Bombentreffer schwer beschädigt und am 15. März gesunken. Dezember 1945 gehoben und zur Werft Laubegast geschleppt. 1947, 7. Juni: Nach langwierigem Wiederaufbau neu in Dienst. 1967: Gründliche Überholung von Schiff und Maschine, Neubau beider Radkästen (jetzt für 1395 Personen zugelassen). 1970: Neubau eines geräumigen Steuerhauses. 1978: Generalreparatur, Aufbau eines Salons am Vorschiff. 1979: In Fahrt.

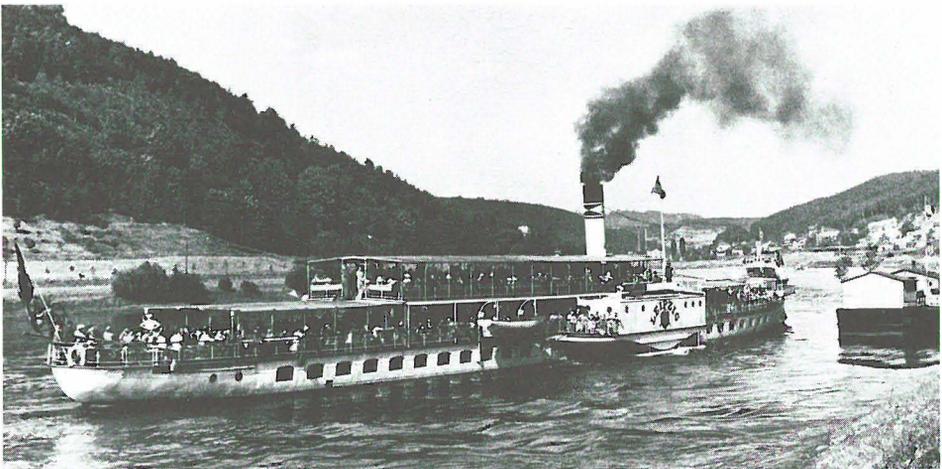


Abb. 29 *Salondampfer Leipzig*. (Slg. Oehmig)



Abb. 30 *Motorschiff Vorwärts.*

Nr. 70 *Elbestrand* Motorschiff

Bauwerft: Werft Magdeburg

Abmessungen: 21,64 × 3,32 m; 0,95 m / Dieselmotor / 1 Schraube; 90 PSe / 103 Personen

1928: Als Motorschlepper *Dubek* für die Berliner Gewässer für unbekanntem Eigentümer in Dienst gestellt. 1934: Vom Fährschiffsunternehmer Meißner, Magdeburg, in Eigenbau zum Personenschiff *Elbestrand* umgebaut und im Ausflugsverkehr Magdeburg–Brambach eingesetzt. 1940: Aushilfsweise als Schlepper am Mittellandkanal benutzt. 1950: Einsatz auf der Saale im Raum Nienburg. 1956: Umbau und Modernisierung auf der Werft Placke, Aken. 1957: Von der VEB „Weiße Flotte“, Dresden, erworben und meist auf der Strecke Riesa–Torgau eingesetzt. 1967, Januar: Das Boot sinkt durch Frosteinwirkung im Hafen Dresden-Neustadt. Nach der Hebung außer Dienst gestellt; Ausbau des Motors. 1968, Frühjahr: Verkauf an die Fa. A. Thomas, Berlin; dient dort als Werkstatt- und Lagerschiff.

Nr. 71 *Torgau* Motorschiff

Bauwerft: J. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

Abmessungen: 25,38 × 4,35 m; 0,95 m / Jastram-Dieselmotor / 1 Schraube; 120 PSe / 200 Personen

1927: Erbaut als *Martha* für H. Bardowick in Bardowick zur Beförderung von Frischgemüse nach Hamburg. Später Schlepp- und Bugsierdienste auf der Elbe bei Lauenburg. Damals 21,32 m lang. 1934: Angekauft von der Saale-Personenschiffahrt Luxienus, Nienburg, und Umbenennung in *Sachsen-Anhalt*. Neuer Motor 80 PSe. 1958: Von der VEB „Weiße Flotte“, Dresden, angekauft und bei A. Poeche & Söhne, Zehren, und teilweise Werft Laubegast umgebaut. 1959, Sommer: Indienstellung des jetzt *Torgau* benannten Schiffes auf der Strecke Riesa–Torgau. 1965: Nach Aufgabe der Torgau-Fahrt meist zu Sonderfahrten benutzt. 1977: Außerdienststellung.

Nr. 72 *Vorwärts* Motorschiff

Bauwerft: VEB-Schiffswerft Berlin-Köpenick

Abmessungen: 33,76 × 5,10 m; 0,90 m / dieselektrischer Antrieb: zwei Dieselmotoren, zwei Gleichstromgeneratoren, ein Gleichstrom-Antriebsmotor; 170 PSe / 277 Personen

1959, April: Indienstellung. *Vorwärts* ist ein Serienbau, von gleicher Bauart der Berliner Fahrgastschiffe Typ *Treptow*. Wegen der lauten Motorgeräusche und der Schwingungen des Schiffskörpers mehrere Umbauten, die jedoch keine Besserung bringen. 1964, Oktober: Außerdienststellung und Abgabe an die Wasserstraßendirektion Berlin.

Nr. 73 Ernst Thälmann Rad-Motorschiff, Oberdeckschiff

Bauwerft: VEB-Schiffswerft, Rosslau

Abmessungen: 69,91 × 7,80 m (13,30 m ü. R.); 0,84 m / dieselektrischer Antrieb: zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren der Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, Magdeburg, zwei Gleichstromgeneratoren vom VEB Elbtalwerk, Heidenau; 340 PSe / 1020 Personen

1963, März: Indienststellung. Salon-Motorschiff mit einem vorderen und hinteren Decksalon und einem großen Salon am Oberdeck. Die Schaufelräder können voneinander unabhängig, z. B. ein Rad vorwärts, das andere rückwärts, betrieben und dabei zusätzlich zum Steuern verwendet werden. 1970: Verlängerung des Oberdeck-Tanzsalons um 3,65 m. 1979: In Fahrt.

Nr. 74 Karl Marx Rad-Motorschiff, Oberdeckschiff

Bauwerft: VEB-Schiffswerft, Rosslau

Abmessungen: 69,91 × 7,80 m (13,30 m ü. R.); 0,84 m / dieselektrischer Antrieb: zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren der Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, Magdeburg, zwei Gleichstromgeneratoren vom VEB Elbtalwerk, Heidenau; 340 PSe / 1020 Personen

1963, Mai: Indienststellung, Salon-Motorschiff. 1967: Verlängerung des Oberdeck-Tanzsalons um 3,75 m. 1979: In Fahrt.

Nr. 75 Friedrich Engels Rad-Motorschiff, Oberdeckschiff

Bauwerft: VEB-Schiffswerft, Rosslau

Abmessungen: 69,91 × 7,80 m (13,30 m ü. R.); 0,85 m / dieselektrischer Antrieb: zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren der Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, Magdeburg, zwei Gleichstromgeneratoren vom VEB Elbtalwerk, Heidenau; 340 PSe / 1020 Personen

1963, Oktober: Indienststellung. Salon-Motorschiff. 1968: Verlängerung des Oberdeck-Tanzsalons um 3,75 m. 1979: In Fahrt.

Nr. 76 Wilhelm Pieck Rad-Motorschiff, Oberdeckschiff

Bauwerft: VEB-Schiffswerft, Rosslau

Abmessungen: 69,91 × 7,80 m (13,30 m ü. R.); 0,85 m / dieselektrischer Antrieb: zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren der Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, Magdeburg, zwei Gleichstromgeneratoren vom VEB Elbtalwerk, Heidenau; 340 PSe / 1020 Personen

1964, April: Indienststellung. Salon-Motorschiff. 1969: Verlängerung des Oberdeck-Tanzsalons um 3,75 m. 1979: In Fahrt.



Abb. 31 Rad-Motorschiff Friedrich Engels.

Nr. 77 **Newa** Gleitboot (Typ „Zarja“)

Bauwerft: Moskauer Flußwerft

Abmessungen: 22,10 × 3,93 m; 0,44 m (Gewicht 16 t) / Dieselmotor; Wasserstrahlantrieb; 830 PSe / 57 Personen

1975, 12. April: Probefahrt, 14. April: Indienststellung. Das Gleitboot *Newa* und sein Schwesterschiff *Moskwa* bedienen mit 43 km Stundengeschwindigkeit in nur 90 Minuten und ohne Zwischenlandungen die Strecke Dresden–Bad Schandau.

Nr. 78 **Moskwa** Gleitboot (Typ „Zarja“)

Bauwerft: Moskauer Flußwerft

Abmessungen: 22,10 × 3,93 m; 0,44 m (Gewicht 16 t) / Dieselmotor; Wasserstrahlantrieb; 830 PSe / 57 Personen

1976: Das Schwesterschiff der *Newa* wird von Rußland geliefert, doch stellen sich Schwierigkeiten mit dem komplizierten Motor ein, deshalb erst 1978 fahrplanmäßige Indienststellung auf der gleichen Strecke wie *Newa*. 1979: In Fahrt.

Nr. 79 **Pillnitz (IV)** Motorschiff

Bauwerft: Yachtwerft Berlin-Köpenick

Abmessungen: 28,50 × 5,10 m; 0,90 m / 1 Schraube; Dieselmotor; 122 PSe / 84 Personen

1978, 1. April: Indienststellung. 1979: In Fahrt.

Nr. 80 **Bastei (III)** Motorschiff

Bauwerft: Yachtwerft Berlin-Köpenick

Abmessungen: 28,50 × 5,10 m; 0,90 m / 1 Schraube; Dieselmotor; 122 PSe / 84 Personen

1979, Saisonbeginn: Indienststellung dieses Schwesterschiffes der *Pillnitz*.



Abb. 32 *Dresdner Schiffsanleger vor der Brühlschen Terrasse heute.*

Schiffsnamenregister

Alphabetische Namensliste aller Schiffe der WEISSEN FLOTTE DRESDEN
einschließlich der Umbenennungen und der Namen, welche manche Schiffe vor Erwerb oder
nach dem Ausscheiden aus der Gesellschaft führten

Schiff Nr.	Bau- jahr	Name	Schiff Nr.	Bau- jahr	Name	Schiff Nr.	Bau- jahr	Name
18	1860	<i>Admiral</i>	8	1846	<i>Germania (I)</i>	52	1895	<i>Kronprinz (II)</i>
61	1899	<i>Auguste Victoria</i>	15	1857	<i>Germania (II)</i>	19	1864	<i>Kronprinz Wilhelm</i>
49	1893	<i>Austria</i>	30	1873	<i>Germania (III)</i>	35	1881	<i>Kronprinz Wilhelm</i>
18	1858	<i>Aussig (I)</i>	44	1891	<i>Goldenkron</i>	53	1895	<i>Kronprinzessin</i>
53	1895	<i>Aussig (II)</i>	45	1892	<i>Graf Moltke</i>	63	1911	<i>Kurort Rathen (I)</i>
51	1894	<i>Aussig (III)</i>	41	1888	<i>Graf Moltke</i>	26	1864	<i>Kurort Rathen (II)</i>
46	1892	<i>Bad Schandau</i>	39	1887	<i>Grosspriesen</i>	54	1896	<i>Kurort Rathen (III)</i>
28	1865	<i>Bastei (I)</i>	58	1897	<i>Habsburg</i>	64	1912	<i>Laubegast</i>
54	1896	<i>Bastei (II)</i>	10	1838	<i>Havel</i>	69	1929	<i>Leipzig</i>
80	1979	<i>Bastei (III)</i>	24	1863	<i>Herrenkrug</i>	48	1893	<i>Leitmeritz</i>
31	1876	<i>Blasewitz (I)</i>	44	1891	<i>Herrnskretschen (I)</i>	29	1870	<i>Libussa</i>
40	1888	<i>Blasewitz (II)</i>	26	1864	<i>Herrnskretschen (II)</i>	48	1893	<i>Litoměřice</i>
62	1900	<i>Blasewitz (III)</i>	27	1864	<i>Hzg. Friedr. v. Anhalt</i>	45	1892	<i>Lobositz</i>
22a	1863	<i>Blasewitz-Loschwitz</i>	68	1928	<i>v. Hindenburg</i>	30	1873	<i>Lössnitz</i>
55	1896	<i>Bodenbach</i>	57	1897	<i>Hohenzollern</i>	52	1895	<i>Lokietek</i>
7	1841	<i>Bohemia (I)</i>	34	1880	<i>Hradčany</i>	32	1876	<i>Loschwitz (I)</i>
25	1863	<i>Bohemia (II)</i>	48	1893	<i>Ještěd</i>	41	1888	<i>Loschwitz (II)</i>
29	1870	<i>Braunschweig</i>	50	1894	<i>Jiskra</i>	61	1899	<i>Loschwitz (III)</i>
9	1848	<i>Constitution</i>	26	1864	<i>John Penn</i>	23	1863	<i>Magdeburg</i>
38	1886	<i>Diesbar (I)</i>	60	1898	<i>Junger Pionier</i>	6	1847	<i>Maria (I)</i>
36	1884	<i>Diesbar (II)</i>	34	1880	<i>Kaiser Franz Josef (I)</i>	19	1860	<i>Maria (II)</i>
3	1837	<i>Dresden (I)</i>	64	1912	<i>Kaiser Franz Josef (II)</i>	71	1927	<i>Martha</i>
16	1857	<i>Dresden (II)</i>	40	1888	<i>Kaiser Friedrich</i>	43	1890	<i>Masaryk</i>
33	1879	<i>Dresden (III)</i>	39	1887	<i>Kaiser Wilhelm</i>	48	1893	<i>Maxim Gorkij</i>
67	1926	<i>Dresden (IV)</i>	62	1900	<i>Kaiser Wilhelm II</i>	15	1857	<i>Meissen (I)</i>
55	1896	<i>Družba</i>	74	1963	<i>Karl Marx</i>	35	1881	<i>Meissen (II)</i>
70	1928	<i>Dubek</i>	60	1898	<i>Karlsbad</i>	57	1897	<i>Meissen (III)</i>
51	1894	<i>Dynamo</i>	37	1885	<i>König Albert (I)</i>	37	1885	<i>Meissen (IV)</i>
30	1873	<i>Einheit</i>	59	1898	<i>König Albert (II)</i>	34	1880	<i>Mělník</i>
41a	1887	<i>Elbe</i>	63	1911	<i>König Friedrich August</i>	50	1894	<i>Morava</i>
70	1928	<i>Elbestrand</i>	50	1894	<i>König Georg</i>	78	1976	<i>Moskwa</i>
73	1963	<i>Ernst Thälmann</i>	13	1856	<i>König Johann (I)</i>	33	1879	<i>Mühlberg</i>
52	1895	<i>Faust</i>	22	1862	<i>König Johann (II)</i>	55	1896	<i>Dr. Myroslaw Tyrš</i>
12	1855	<i>Franz Josef</i>	38	1886	<i>Königin Carola</i>	77	1975	<i>Newa</i>
26	1864	<i>Freundschaft-Prätelství</i>	1	1837	<i>Königin Maria (I)</i>	56	1896	<i>Nixe</i>
5	1846	<i>Friedrich August (I)</i>	6	1847	<i>Königin Maria (II)</i>	44	1891	<i>Palacky</i>
11	1855	<i>Friedrich August (II)</i>	45	1892	<i>Königin Maria</i>	34	1880	<i>Peter Parler</i>
75	1963	<i>Friedrich Engels</i>	42	1889	<i>Königstein (I)</i>	41b	1888	<i>Pfeil</i>
44	1891	<i>Fürst Bismarck</i>	65	1915	<i>Königstein (II)</i>	14	1857	<i>Pillnitz (I)</i>
24	1863	<i>Fürst Bismarck</i>	45	1892	<i>Königstein (III)</i>	36	1884	<i>Pillnitz (II)</i>
29	1870	<i>Fürst Bismarck</i>	64	1912	<i>Krippen (I)</i>	38	1886	<i>Pillnitz (III)</i>
65	1915	<i>Generalfeldmarschall v. Hindenburg</i>	47	1892	<i>Krippen (II)</i>	79	1978	<i>Pillnitz (IV)</i>
			17	1858	<i>Kronprinz (I)</i>	41d	1899	<i>Pillnitz</i>

Schiff Nr.	Bau- jahr	Name	Schiff Nr.	Bau- jahr	Name	Schiff Nr.	Bau- jahr	Name
20	1861	<i>Pirna (I)</i>	37	1885	<i>Sachsen (I)</i>	43	1890	<i>Stadt Wehlen (I)</i>
59	1898	<i>Pirna (II)</i>	57	1897	<i>Sachsen (II)</i>	66	1925	<i>Stadt Wehlen (II)</i>
48	1893	<i>Poděbrady</i>	60	1898	<i>Sachsen (III)</i>	33	1879	<i>Stadt Wehlen (III)</i>
55	1896	<i>Podmokly</i>	71	1927	<i>Sachsen-Anhalt</i>	44	1891	<i>Stalingrad</i>
26	1864	<i>Přátelství- Freundschaft</i>	50	1894	<i>Salesel</i>	44	1891	<i>Stěchovice</i>
2	1837	<i>Prinz Albert (I)</i>	9	1845	<i>Saxonia (I)</i>	5a	1847	<i>Telegraph</i>
4	1845	<i>Prinz Albert (II)</i>	21	1862	<i>Saxonia (II)</i>	47	1892	<i>Tetschen</i>
52	1895	<i>Prinz Friedr. August</i>	64	1912	<i>Saxonia (III)</i>	71	1927	<i>Torgau</i>
50	1894	<i>Prinz Georg</i>	39	1887	<i>Saxonia</i>	72	1959	<i>Vorwärts</i>
53	1895	<i>Prinzessin Luise</i>	27	1864	<i>Schandau (I)</i>	24	1863	<i>Waldschlösschen</i>
63	1911	<i>Rathen</i>	46	1892	<i>Schandau (II)</i>	41c	1898	<i>Weisser Hirsch</i>
28	1865	<i>Raudnitz</i>	57	1897	<i>Schmilka</i>	38	1886	<i>Weltfrieden</i>
23	1863	<i>Riesa (I)</i>	19	1860	<i>Schnackenburg</i>	51	1894	<i>Wettin</i>
58	1897	<i>Riesa (II)</i>	45	1892	<i>Seeperle</i>	76	1964	<i>Wilhelm Pieck</i>
20	1861	<i>Rosslau</i>	44	1891	<i>Sněžník</i>	53	1895	<i>Witez</i>
51	1894	<i>Roudnice</i>	10	1838	<i>Stadt Meissen (I)</i>	49	1893	<i>Wütenberge</i>
			14	1857	<i>Stadt Meissen (II)</i>	41d	1899	<i>Wolf</i>

Literaturverzeichnis:

- Arkuszewski, W.: *Wiślane statki pasazerskie XIX–XX wieku*. Muzeum morskie, Gdansk 1973, Tabelle 11, S. 156 u. 158.
- Die Bauten von Dresden. Hrsg. vom Sächs. Ingenieur- und Architektenverein, Dresden 1878, S. 586–588.
- Brachmann, G.: *Die Schiffe der Weißen Flotte Dresden* (Manuskript), Dresden 1973.
- Das neue Buch der Erfindungen, Ergänzungsband „Der Weltverkehr“. Leipzig 1868, Seite 111 ff. (Buckau) Maschinenfabrik u. Schiffswerft der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie zu Buckau bei Magdeburg, Werft-Bauverzeichnis 1837–1872. In: *Mitteilungen des Gewerbe-Vereins für Hannover 1872*, S. 455–458.
- Pro und contra Dieselelektrik. In: *Schiff und Strom* Nr. 12, 1961.
- Dresdner Maschinenfabrik & Schiffswerft Übigau: *Bauverzeichnis der Schiffe, Maschinen u. Kessel 1863–1929*.
- Düntzsch, H.: *Flachgehende Fahrgastschiffe auf der Elbe*. In: *Modellbau heute* Nr. 6, 1974.
- Eckoldt, M.: *Die geschichtliche Entwicklung der Elbe in Sachsen als Wasserstraße*. In: *Binnenschiffahrts-Nachr.* Nr. 5, 1972, S. 78–80, u. Nr. 6, 1972, S. 91–93.
- „Erinnerungen“ (Zeitschrift), Jg. 1841.
- Fahrgastschiffe für die Oberelbe. In: *Schiff u. Strom* Nr. 10, 1961.
- Fischer, H.: *Einführung und Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Elbe im Königreiche Sachsen*. In: *Der Civilingenieur* 1890, S. 257, in Forts. bis 1891, S. 30.
- Fischer, H.: *Personenverkehr auf der Elbe*. In: *Die Wasserwirtschaft Deutschlands*, Bd. II, Berlin 1922.
- Focke, F.: *Aus dem ältesten Geschichts-Gebiete Deutsch-Böhmens*, Bd. III, Königswald 1889, S. 379–390.

- Fraesdorf: Der Dampfer „DRESDEN“ der SBDAG. In: Schiffbau, 1927, S. 273–279.
- Friedensburg, W.: Die Anfänge der Dampfschiffahrt zwischen Magdeburg und Hamburg. In: Wirtschaftszeitung der Handelskammer zu Magdeburg, Nr. 36 + 37, 1919, u. Nr. 1 + 2, 1920.
- Fuchs, H.: Die ersten betriebsfähigen Dampfmaschinen in Böhmen. In: Technik u. Industrie, Jahrb. des VDI, Bd. 5, 1913.
- Heller, K. H.: 125 Jahre „Weiße Flotte“ Dresden. In: Schiff u. Strom Nr. 2, 1961.
- Heller, K. H.: Mit Vollampf in die Berge – Fahrgastschiffahrt im oberen Elbtal. In: Jahrbuch der Schiffahrt 1973, Berlin 1973.
- Herkner, E.: Die Schiffahrt auf der Elbe. In: Trei da Hejmt Nr. 10, 1966, S. 111.
- Herr, A.: 135 Jahre Personendampfschiffahrt auf der Oberelbe. In: Beiträge d. Arbeitsgemeinschaft für Heimatforschung in Nordböhmen, 1972, S. 13–14, 23, 33–34, 39 (Beilage zu „Trei da Hejmt“ Nr. 6, 1972 ff.).
- Herzog, B.: Aus den Anfängen der Dampfschiffahrt: Das erste Dampfschiff in Berlin. In: Binnenschiff.-Nachr. Nr. 18, 1972, S. 280–281, u. Nr. 20, 1972, S. 315–316.
- Hinsch, W.: 110 Jahre Personenschiffahrt Lauenburg–Hamburg. Verein z. Förderung d. Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums 1971.
- Hochmuth, O.: Einhundert Jahre Personenschiffahrt auf der Elbe. Manuskript, Dresden 1936.
- Jaeger, W.: Das Mittelrad-Dampfschiff PRINZESSIN CHARLOTTE VON PREUSSEN (=Schriften d. Deutschen Schiffahrtsmuseums 7), Oldenburg 1977.
- Kurzel-Runtscheiner, E.: Joseph J. Ruston und John J. Ruston. In: VDI-Beiträge zur Geschichte d. Technik 1931/32, S. 97–102.
- Lüttich, J.: Geschichte der Oberelbe-Fahrgastschiffe. In: Schiff u. Strom, Heft 2 u. 3, 1962.
- Machleidt, E.: Fast alle haben Flußnamen. In: Prager Volkszeitung Nr. 25, 1975.
- Meidinger, H.: Die deutschen Ströme, Tl. III „Die Elbe“, Leipzig 1861.
- Meyer-Hermann, E.: Dampfer KRONPRINZ WILHELM – 85 Jahre in Dienst. In: Die Weser Nr. 4, 1967.
- Meyer-Hermann, E.: Von der Weser zum Dnjepr. In: Die Weser Nr. 4, 1974.
- Müller, O. H.: Handschriftliche Aufzeichnungen und Skizzen des ehemaligen Leiters der Werft Buckau und Ruston in Prag. Deutsches Museum München, Plansammlung Nr. 17.
- Otto, E.: S. B. D. A.-Sächsisch-Böhmische-Dampfschiffahrts AG. Manuskript (Sammlung Dr. E. Kunad).
- Patočka, N.: Vnitrozemská plavba, Prag 1953.
- Plummer, R.: Paddle Steamers in the 1970's, Peterborough 1975, S. 22–35.
- Plummer, R.: Raddampfer auf europäischen Binnengewässern, Elbe, in: J. Jobe, R. A. Plummer, G. W. Hilton: Raddampfer in Europa und Amerika, Lausanne 1976, S. 104–108.
- Pohle, Fr.-W.: Chronik von Loschwitz, Dresden 1883, S. 188–193.
- Pusch: Die Entwicklung der Fahrgastschiffahrt. In: Die Schiffahrt (DDR), Heft 7, 1956.
- Reden, Fr. W. v.: Deutsches Dampfschiffbuch, Berlin 1845.
- Rehberg, M.: Die Entwicklung der Binnenschiffahrt zwischen Elbe und Weichsel. In: Verkehrstechnische Woche Nr. 7/8, 1943, S. 156–180.
- Rehberg, M.: Zur Geschichte der Dampfschiffahrt auf den märkischen und angrenzenden Wasserstraßen. In: Schiffbau 1941, S. 212ff., bis 1942, S. 431 in Forts.
- Rindt, H.: Die Elbe entspringt in Böhmen. In: Festschrift Lauenburger Elbschiffahrtstag 1976, S. 22–28.
- Rindt, H.: Fahrgastschiffahrt auf der Oberelbe. In: Binnenschiffahrts-Nachr. 9, 1974, S. 146.
- Rindt, H.: Die Personenschiffahrt im böhmischen Raum um Prag auf Moldau u. Elbe. Manuskript 1978.
- Rindt, H.: Die Schiffahrt in Böhmen. In: Logbuch Nr. 3, 1975, S. 78–81, dasselbe in: Binnenschiffahrts-Nachr. 22/23, 1975, S. 399–400 u. 417.
- Ruston & Co – Prager Maschinenbau AG – Skoda-Werke: Schiffbauliste 1855 bis 1927. Technisches Museum Prag.
- Sächs.-Böhm. Dampfschiff. Ges.: Geschäftsberichte von 1865/66, 1879/80, 1880/81, 1881/82, 1935.
- Sächs.-Böhm. Dampfschiff. Ges.: Denkschrift zur Erinnerung ihres 50-jährigen Bestehens, Dresden 1886.
- Sächs.-Böhm. Dampfschiff. Ges.: 75 Jahre – Geschichte der SBDG 1836–1911, Dresden 1911.
- Schaupt, K.: Der Bundstakenbetrieb bei der Oberelbe-Personenschiffahrt. In: „Trei da Hejmt“ 2, 1979.
- „Schiff“ (Zeitschr.): verschiedene Jahrgänge, besonders 21. 3. 1884: „Neuer Dampfer PILLNITZ“, 26. 11. 1897: „Inbetriebnahme der Werft Laubegast“.
- Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder. Jahrg. 1882 bis 1944.

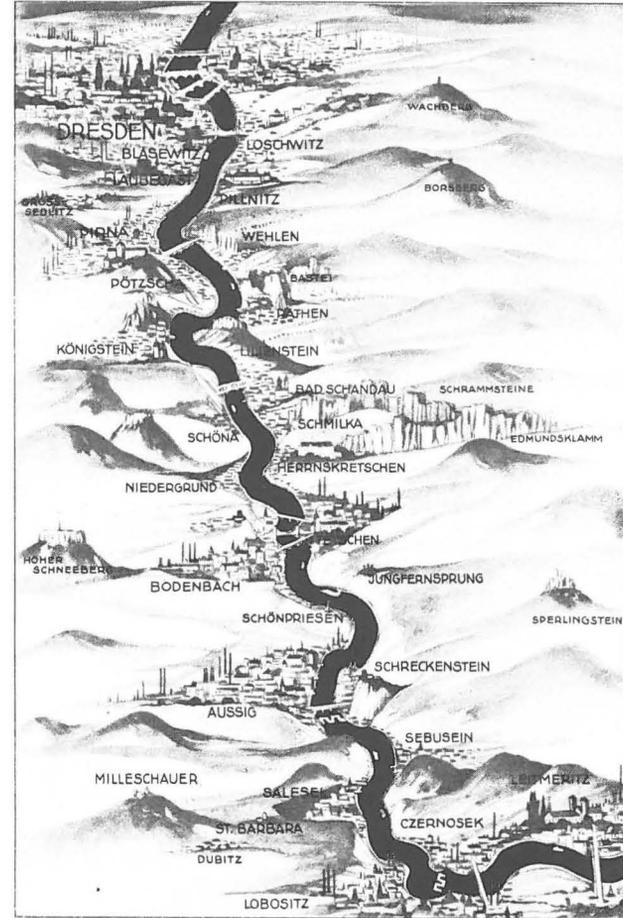


Abb. 33 Fahrtgebiet der „Weißen Flotte“ Dresden (links: Abschnitt Dresden – Wittenberg, rechts: Abschnitt Dresden – Leitmeritz).

- Schoeßl, K.: 10 Jahre tschechoslowakische Binnenschifffahrt. In: Die Handels- und Gewerbekammern 1918–1928, Prag 1930.
- Scholl, L. U.: Hollands Bedeutung für die deutsche Dampfschifffahrt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 2, 1978 (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 9), Oldenburg 1978.
- Schwarz-Flemming: Die Entwicklung der Dampfschifffahrt. In: Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes 1896/97 (in Fortsetzungen).
- Siegroth: Die Entwicklung der Dampfschifffahrt auf der Elbe. In: Schifffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet 1910.
- Švarc, B.: Padesát let Československé plavby na Labi, Prag 1972.
- Szymanski, H.: Die alte Dampfschifffahrt in Niedersachsen, Hannover 1958.
- Taggesell, A.: Tagebuch eines Dresdner Bürgers 1806–1851, Dresden 1854.
- Teubert, O.: Die Binnenschifffahrt. Bd. I und II, Leipzig 1912, 1918.
- Thal, F.: Wegweiser durch die Sächsische Schweiz, Dresden 1846.
- Trost, H.: Das älteste deutsche Binnenschiff. In: Die Weser Nr. 3, 1961.
- Trost, H.: 100 Jahre alt . . . – noch immer in Fahrt. Fahrgast-Seitenraddampfer FREUNDSCHAFT. In: Binnenschifffahrts-Nachr. 48, 1964.
- Vaneček, J.: Počátky paroblavby a význam Resslovy vrtule. Prag 1938, S. 54–61.
- Wachs, R.: Die erste Dampfschifffahrtsgesellschaft auf Elbe und Havel, Rostock 1975.
- Die Wasserwirtschaft Deutschlands, Bd. III, Tl. IIIb: Schifffahrt, Reederei, Fischerei, Berlin 1925, S. 165.
- Wehner, H.: Johann Andreas Schubert – sein Wirken für die Elbedampfschifffahrt. In: Jahrbuch d. Schifffahrt 1978.
- Wehner, H. u. Schmädicke, J.: Schiffe mit Schaufelrädern. In: Jahrbuch der Schifffahrt 1974.
- Weichold, A.: Johann Andreas Schubert – Lebensbild eines bedeutenden Hochschullehrers und Ingenieurs, Leipzig 1968.

Der Verfasser dankt den zahlreichen Elbschifffahrts-Freunden, welche oft seltene Fotos zur Verfügung stellten.