Die Geschichte der Fahrgastschifffahrt auf der Elbe in Sachsen

Ihre Problemlagen aus aktueller Sicht. Ein Beitrag zur Geschichte des Verkehrswesens in Sachsen

Bernd Müller-Kaller

Dresden

2019

Gliederung

- 1. Zum Elbverlauf, zu Pegelständen und Hochwasser aus historischer Sicht
- 2. Zur Entwicklung der Schifffahrt überhaupt auf der Elbe im Dresdner Raum
- 3. Die Entwicklung der Fahrgastschifffahrt auf der Elbe zwischen Schmilka und Diesbar-Seuslitz
- 4. Der Ausflugsverkehr in die Sächsische Schweiz als bestimmender Faktor in der Geschichte der Fahrgastschifffahrt auf der Elbe
- 5. Resümee/Perspektiven

1. Zum Elbverlauf, zu Pegelständen und Hochwasser aus historischer Sicht

Durch Flussregulierungen wurden im Verlaufe der Geschichte immer wieder Eingriffe in den Verlauf der Flüsse, so auch der Elbe unternommen. Die einzelnen Interessen von Fürsten, Besitzverhältnisse und der Konkurrenzkampf haben jedoch den komplexen und einheitlichen Ausbau der Wasserstraßen oft verzögert und behindert. Daher waren diese Regulierungsarbeiten zum Teil nur Stückwerk. Vor allem der niedrige Wasserstand 1842, der die gesamte Schifffahrt lahmlegte, zwang zu einschneidenden Veränderungen. Aber bereits 1819, nach dem Wiener Kongress, nahm eine "Elbschiffahrtskommission" ihre Arbeit in Dresden auf und es kam zu den o.a. Verbesserungen ab der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts. 1 Durch das Anlegen paralleler Uferdämme, Uferdeckwerke, Sohlenschwellen, der Totlegung von Einbuchtungen und Seitenarmen usw. wurde das Strombett so reguliert, dass es seinerzeit den moderneren Anforderungen entsprach. Denn die Umgestaltung eines Flusses bedeutet jedoch die Behandlung der Landschaft als Ganzes und die Neuordnung ihres gesamten Einzugsbereiches. Bei der Elbe ging es vor allem auch um eine planvolle Zusammenarbeit mit Tschechien auf lange Sicht und diese war durch die unterschiedlichen Vorstellungen und Machtverhältnisse beider Länder in der Vergangenheit nicht immer besonders gut. ²

Ganz entscheidend für das Thema der Studie waren in Verlaufe der Geschichte die Wasserstände der Elbe. Die Randgebiete Tschechiens führen dabei der Elbe die ausschlaggebenden Mengen an Wasser zu. Zu den wichtigste Flüssen zählen die Moldau (Vltava), die Eger (Ohre), Isak (Jizera) und die Oberelbe. Die Moldau führt dabei der Elbe aber ein Drittel mehr Wasser zu als die Oberelbe selbst.³

Auf ihrer Strecke von der Grenze Sachsens, in Schmilka, bis nach Dresden hatte die Elbe in den vergangenen Jahrzenten in der Regel bei mittlerem Wasserstand ein Gefälle von 26cm je Kilometer. Die Flussbreite betrug im Durchschnitt etwas mehr als 110 Meter. In Dresden kann man am ehemaligen

¹ Vgl. MAYERS Konversationslexikon: Die Elbe, Leipzig und Wien 1885-1892, vierte Auflage, S. 503.

² Vgl. MAYERS Großes Lexikon: Elbschiffahrtsakte, Band 5, Leipzig 1906. Vgl. auch Schifferverein Udine.e.V. (www.schifferverein.com): Auszüge aus der Elbschiffahrtsakte vom 22. Februar 1922, Kapitel II. und III.

³ Vgl. fgg-ebe.de (Flussgemeinschaft Elbe): Das Einzugsgebiet der Elbe. Vgl. auch Deutsche Umwelthilfe e.V.: Bericht zu einer aktuellen Studie über zu erwartende Niedrigwasserphasen der Elbe, vom 17. August 2015. Vgl. auch SCHMIDT, Ralf: Das Landschaftsbild des Riesengebirges, in: ZfE Heft 10 1964.

Pasteischlösschen eine Schwarze Tafel erkennen, an der der Pegelstand bisher täglich gemessen wurde. Zählt man zu diesem Wert noch rund 40 cm hinzu, so ergibt sich die Wassertiefe, da der Pegelnullpunkt höher als die Elbsohle liegt.

Besondere Bedeutung hatte in der Geschichte auch der Hochwasserwarndienst. Die Hochwasserwellen wurden früher an die Flussabwärts liegenden Städte und Gemeinden telegraphisch weitergeleitet, heute erfolgt das durch elektronische Systeme. Wenn z.B. an der Grenze Tschechiens eine Hochwasserwelle gemeldet wurde, so kam diese nach etwa sieben Stunden in Dresden an. In der Zwischenzeit konnten notwendige Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. In der DDR war der Warndienst nach vier Alarmstufen unterteilt. Im Sommer begann die erste Alarmstufe bei 320cm am Dresdner Pegel, etwa 150cm unter der Oberkante der Kaimauer an der Augustusbrücke. Bei Beginn der zweiten Alarmstufe war der Körnerweg an der Hafenmündung in Loschwitz gerade überflutet. Die Alarmstufe drei begann bei einem Pegelstand von 550cm. Hier stand meist immer schon die Straßenunterführung an der Augustusbrücke oder die Fahrgastschifffahrt-Anlegestelle in Blasewitz unter Wasser. Die Katastrophenabwehr setzte dann ein, wenn das Wasser einen weiteren Meter anstieg.4 Im Allgemeinen waren aber die Sommerhochwasser, die die Fahrgastschifffahrt unterbanden, zahlenmäßig geringer als die Hochwasser im Winter und Frühjahr.

In den Jahren 1901 bis 1954 betrug die Zahl der Hochwasser auf der Elbe insgesamt 30, wovon nur vier Sommerhochwasser zu verzeichnen waren. Die größten Hochwasser traten in den Jahren 1845 (8,77 m am Dresdner Pegel) und 1890 (8,37 m am Dresdner Pegel) auf. ⁵ Hierbei flossen Wassermengen von 5700 Kubikmeter bzw. 4350 Kubikmeter in der Sekunde ab. Eine Vorstellung davon bekommt man, wenn man diese Wassermassen mit dem im Januar 1954 eingetretenen geringsten Abfluss von 21 Kubikmeter in der Sekunde bei zwei Zentimeter Wasserstand am Dresdner Pegel vergleicht. Auch beim Hochwasser Anfang September 1890 waren Teile der Altstadt, wie z.B. der Zwingerhof überschwemmt. Eine große historische Katastrophe mit immensen Schäden war bekanntlich das sogenannte "Jahrhunderthochwasser" 2002, aber auch die Wasserstände 1845 hatten ein ähnliches Ausmaß.⁶

_

⁴ Vgl. MÜLLER, Bernd: Die Fahrgastschiffahrt auf der Elbe, Dresden 1965, S. 13-14.

⁵ Vgl. FÖRSTER, Rudolf: Damals in Dresden, Dresden, Berlin 1988, S. 194 und S.193.

⁶ Vgl. Memento vom 18. Juli 2011: Eishochwasser 1784, 1799, in: udine.bfag.de, zugegriffen am 18. Juli 2011. Vgl. auch Internationale Kommission zum Schutz der Elbe 2004: Dokumentation des Hochwassers vom August 2002, Weblink; 4,1 MB.

Stieg der Pegelstand der Elbe über fünf Meter in Dresden, musste die Schifffahrt laut strompolizeilicher Bestimmung eingestellt werden. Im Allgemeinen ist dieser Fall aber bis auf Ausnahmen immer im Winterhalbjahr eingetreten. Die Fahrgastschifffahrt war am meisten wie verstärkt jetzt in den Jahren 2018 und 2019, vom Niedrigwasser beeinträchtigt. ⁷ Im Sommer des Jahres 1904 war die Elbe bis auf ein schmales Rinnsal zusammengeschrumpft und man konnte sie zu Fuß überqueren. ⁸

2. Zur Entwicklung der Schifffahrt überhaupt auf der Elbe im Dresdner Raum

1245 erhielt Pirna das Stadtrecht ⁹ und wurde zum wichtigsten Umschlagplatz an der oberen Elbe. Steine, Holz und die Erzeugnisse der Hammerwerke und Hütten waren die Güter, die den Handel beflügelten. Da die Elbe von Pirna bis Meißen günstig befahrbar war, wurde Pirna viel früher als Dresden zum Stapelplatz zwischen Leitmeritz und Meißen. Jedoch war die Befahrbarkeit des Elbstromes jener Zeit noch verhältnismäßig schlecht und die Schiffe (Zillen) noch wenig leistungsfähig. Die Stadt Dresden hielt sich im 15. und 16. Jahrhundert ein bis zwei Stadtschiffe, die auch mit Segeln versehen waren zur Beförderung von Steinen und Holz. Auch der Kurfürst in Dresden besaß damals ein eigenes Schiff, das "Hofeschiff", welches die fürstlichen Güter besonders zwischen Torgau und Dresden beförderte. Bis zum Jahre 1870 trug die Elbschifffahrt im Dresdner Raum ausschließlich handwerklichen Charakter und war im Großen und Ganzen nur ein lokaler Betrieb. Nach 1840 wurden auch die rechtlichen Fragen für die Elbschifffahrt neu geregelt und bessere Verhältnisse geschaffen. Es folgten aber später noch langwierige Verhandlungen und erst dem Norddeutschen Bund gelang es, Zollabgaben, die durch die Additionsakte und von Revisionskommissionen vielfach geändert wurden, ganz aufzuheben. Mit dem beginnenden Zeitalter des Kapitalismus und dem Aufkommen der bildeten Dampfschifffahrt sich auch an der Elbe große Schifffahrtsunternehmungen. Durch den Konkurrenzkampf kam es dann hier wie auf anderen Flüssen zur Spezialisierung in der Schifffahrt, in deren Folge sich die zweckmäßigsten Schiffstypen und Antriebsarten herausbildeten. Waren

5

⁷ Vgl. MÜLLER, Bernd: Die Fahrgastschiffahrt auf der Elbe, Dresden 1965, S. 13.

⁸ Vgl. FÖRSTER, Rudolf: Damals in Dresden, Dresden Berlin 1988, S. 193.

⁹ Vgl. Rathaus online.

am Anfang noch Fracht- und Fahrgastschifffahrt kombiniert (Ab. 1-4), so kam es bald zu einer Teilung beider Sparten. ¹⁰

Die Ereignisse der beiden Weltkriege, vor allem der Zweite Weltkrieg haben der Elbschifffahrt großen Schaden zugefügt.

3. Die Entwicklung der Fahrgastschifffahrt auf der Elbe zwischen Schmilka und Diesbar-Seuslitz

Die Fahrgastschifffahrt auf der Elbe begann mit der Eröffnung der Dampfschifffahrt: ¹¹

- 1835 Der erste aus Eisen bestehende und auf der alten Dresdner Vogelwiese hergestellte Elbraddampfer "Königin Maria" nimmt seine Probefahrten auf, denen ab 25. August desselben Jahres die ersten öffentlichen Fahrten innerhalb der Strecken Dresden Meißen und Dresden Rathen folgen.
- 1838 Im Frühjahr wird das ebenfalls aus Eisen gebaute Dampfschiff "Prinz Albert" in den Dienst gestellt. Am 22. August folgt ihm die aus Holz gebaute und in der Schiffswerft Übigau bei Dresden hergestellte "Dresden".
- 1840 Mit der ersten Probefahrt des umgebauten "Prinz Albert" am 7. Oktober beginnt das eigentliche Zeitalter der leistungsfähigen Fahrgastschifffahrt auf der Elbe. Die Fahrt von Dresden nach Decin wird in sieben ein halb Stunden flussaufwärts und flussabwärts nach Dresden in knapp vier ein halb Stunden bewältigt. Zum ersten Mal wird die Stromschnelle oberhalb

¹¹ Vgl. LANGE, Siegfried: Die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Oberelbe, in: Sächsische Heimatblätter, Dresden 1958, S. 307-315. Vgl. auch MAYERS Großes Lexikon: Die Elbe, Band 5, Leipzig 1906, S. 597.

Vgl. BURMEISTER, Helmut: Die Elbschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, ihre Entwicklung, Bedeutung, Organisation und Technik, Kiel 1921. Vgl. auch GLADE, Heinz: Die Elbschiffahrt in 12 Jahrhunderten, Natur und Heimat, Heft 8, Dresden 1961.

- Rathen, der "Strand" genannt, ohne fremde Hilfe überwunden. Das Schiff hatte durch den in Hamburg erfolgten Einbau einer nur 15 Tonnen schweren Maschinenkesselanlage von John Penn aus Greenwich einen geringeren Tiefgang erhalten und war deshalb für den Betrieb auf der oberen Elbstrecke gut geeignet.
- Die "Königin Maria" wird in Hamburg mit einer gleichen Maschinen-Kesselanlage ausgerüstet. Da das dritte Schiff, die "Dresden", einen zu großen Tiefgang hat, wird sie im gleichen Jahr noch nach Hamburg verkauft.
- 1842- Es bilden sich große Schifffahrtsgesellschaften in Deutschland und Böhmen. Ein erbitterter Konkurrenzkampf beginnt. In den folgenden Jahrzehnten nimmt der Bestand der Schiffe schnell zu. Viele Personen-
- 1900 Schiffe dehnen ihre Fahrten seit 1846 von Usti bis Mühlberg, später von Leitmeritz bis Torgau, zeitweise sogar bis Dessau aus.
- 1901 Um die Jahrhundertwende kommt es zu neuen Schiffsbauten. Erstmalig werden die Schiffe mit elektrischem Licht ausgestattet und als reine Ausflugsdampfer mit dem beliebten Oberdeck ausgestattet. Nach Angaben von RUGE waren um 1901 bei den sächsischen Elbstromämtern nicht weniger als 80 Personendampfer registriert.
 Die enorme Entwicklung der Fahrgastschifffahrt lag aber auch in ihrer günstigen Tarifpolitik begründet. Ab 1900 werden erstmalig Ferienscheine und Ausflugskarten ausgegeben, die eine weitere Verbilligung der Fahrpreise mit sich bringen.

- 1905 Der Fahrgastdampferbestand beträgt 36 Schiffe mit Seitenradantrieb.¹²
- 1912 Der Bestand an Fahrgastschiffen beträgt nun 33 Stück.
- 1914 Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges geht der Fremdenverkehr in der Sächsischen Schweiz stark zurück. Dadurch macht sich auch in der Fahrgastschifffahrt eine sinkende Tendenz bemerkbar. Erst die günstigeren Zahlungsverhältnisse der späteren Jahre verhalfen der Branche wieder zu neuem Aufschwung.
- 1925 Nach dem Ersten Weltkrieg beträgt der Bestand nur noch 26 Schiffe, drei sind total zerstört und ein Schiff, der Luxusdampfer "Dresden", ist vollkommen ausgebrannt. Die "Dresden" wird in den folgenden Jahren wieder ausgebaut.
- 1927 Der Salondampfer "Dresden" wird wieder in Dienst gestellt.
- 1929 Der Salondampfer "Leipzig" sowie ein Motorschnellboot werden angeschafft. Die alten Schiffe erhalte alle Dampfsteuerung. Die Kajüten werden modernisiert und die Schiffe außen weiß gestrichen. Außer den ältesten versieht man alle Schiffe Mit Oberdeck. Aus dieser Zeit stammt auch die Bezeichnung "Weiße Flotte".
- 1940 Auf der Strecke von Leitmeritz (Litomerice) bis Dessau verkehren 1940 Noch 27 Schiffe der "Weißen Flotte". Täglich werden noch 20 Schiffe abgefertigt. Die Zahl der ankommenden und abgehenden Schiffe in Dresden beläuft sich noch auf etwa 3000 im Jahr.
- 1945 Durch die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges und die Folgeerscheinungen wird die Dresdner Fahrgastschifffahrt schwer in in Mitleidenschaft gezogen (Tabelle Nr. 4).

8

¹² Vgl. MÖRTSCH, Otto: Zur Geschichte der Elbschiffahrt, Dresden 1912.

Elf Schiffe sind zerstört und die anderen stark beschädigt. Nur langsam kommt die Fahrgastschifffahrt wieder in Gang. Der Bestand beträgt nur noch sechzehn Seitenraddampfer. Der VEB "Fahrgastschifffahrt und Reparaturwerft" wird gegründet, dem in der Folgezeit die Fahrgastschifffahrt zwischen Schmilka und Torgau untersteht.

- 1950- Die Schiffe "Lößnitz" (später "Einheit") und "Mühlberg" (später "Stadt-Wehlen") werden generalüberholt.
- 1952 Der Bestand der "Weißen Flotte" beträgt jetzt sechzehn Schiffe ¹³

 (Tabelle Nr. 2) mit einer vermessenen Platzkapazität von 13.708 Plätzen.

 Jedes Schiff fährt bei gutem Wasserstand 17.000 bis 18000 Kilometer im Jahr. Die Maschinenanlagen und Kajüten werden erneuert. Alle Schiffe besitzen ostzyllierende Nieder-, Mittel- oder

 Hochdruckzwillingsmaschinen mit 200-300 PS. Die beiden größten Schiffe, der Salondampfer "Dresden" und der Dampfer "Leipzig"

 (Gesamtlänge der Schiffe 68.70 m und 69,70 m sowie einer Breite von je 12,90 m) sind mit schrägliegenden Lenz-Einheitsverbund-Zwillingsmaschinen mit Einspritzkondensatoren ausgerüstet. Durch die Verbesserungen erhöht sich die Lebensdauer der Schiffe, was für das steigende Gästeaufkommen von Bedeutung ist. ¹⁴
- 1959 Als Notbehelf werden drei kleinere Motorschiffe angeschafft. Mit diesen wird der Verkehr auf der Strecke Riesa Torgau aufrecht erhalten.

¹³ Vgl. GLADE, Heinz: Die Elbschiffahrt in 12 Jahrhunderten, in: Natur und Heimat, Heft 8, Dresden 1961. Vgl. auch BURMEISTER, Helmut: Die Elbschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, ihre Entwicklung, Bedeutung, Organisation und Technik, Kiel 1921.

¹⁴ Vgl. LANGE, Siegfried: Die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Oberelbe, in: Sächsische Heimatblätter, Dresden 1958, S.307-315.

1963 Entsprechend den Beschlüssen des Siebenjahrplanes erhält die Dresdner Fahrgastschifffahrt 1963 drei neue diesel-elektrische Schiffe und 1964 ein weiteres dazu (Tabelle Nr. 1). Die Schiffe wurden als sogenannte Luxusschiffe gebaut und besitzen eine Kapazität von je 1100 vermessenen Plätzen. Der vorgesehene niedrige Tiefgang konnte aber von der Werft in Roßlau nicht eingehalten werden. So müssen diese Schiffe mit über 1,10m Tiefgang bei Niedrigwasser zuerst aus dem Verkehr gezogen werden. Da das oft auch in der sommerlichen Hochsaison der Fall ist, bedeutet das für Firma einen erheblichen Verlust. Die Geschwindigkeit dieser Schiffe liegt ähnlich wie bei den anderen zwischen zwölf und vierzehn Kilometer pro Stunde gegen den Strom. Ein erweiterter Einsatz dieser Schiffe mit einer Reiserouten bis nach Tschechien sollten einen gewissen Ausgleich schaffen. ¹⁵ Ob das gelang ist dem Autor nicht bekannt.

4. Der Ausflugsverkehr in die Sächsische Schweiz als bestimmender Faktor in der Geschichte der Fahrgastschifffahrt auf der Elbe

Obwohl die Fahrgastschifffahrt schon vor dem Eisenbahnzeitalter eine gewisse Blütezeit hatte, spezialisierte sie sich danach und konzentrierte sich fast nur noch auf den Fremdenverkehr in landschaftlich schön gelegene Gebiete. Als bedeutendste Art des Fremdenverkehrs hat hier der Ausflugsverkehr den größten Anteil, während andere Arten des Fremdenverkehrs wie der Sportverkehr, der Zubringerverkehr für Hotels und Pensionen, der Wanderverkehr usw. nur geringen Anteil einnahmen. Für die Fahrgastschifffahrt auf der Elbe hatte deshalb auch der Ausflugsverkehr in den Raum des Elbsandsteingebirges seit Jahrhunderten die größte Bedeutung. Die Elbe durchfließt diesen Raum von

-

¹⁵ Vgl. MÜLLER, Bernd: Die Fahrgastschiffahrt auf der Elbe, Dresden 1965 (Diplomarbeit), S. 18-21.

Schmilka bis Pirna in einer Ausdehnung von 30 Kilometern Länge. Ruhig fließt der Strom dahin durch ein enges mit interessanten Felsformationen bestücktes Tal. Es ist eines der reizvollsten Gebiete Sachsens.

Schiffsreisen von Dresden elbabwärts dagegen sind außer nach Meißen im Allgemeinen wie die Untersuchung durch eine Fallstudie genauer belegt hat, weniger beliebt gewesen. Um konkrete Zahlen für diesen Vergleich zwischen der "Oberen Strecke" (Dresden Altstadt bis Schmilka) und der "Unteren Strecke" (Dresden Altstadt bis Torgau) zu erhalten, wurden vom Autor historische Daten 1956 Quellen des ehemaligen von aus Fahrgastschifffahrt ausgewertet. ¹⁶ (Tabellen Nr. 2-8) Die Zahlen der beförderten Personen sind auf die einzelnen Strecken aufgeschlüsselt. Die in der Tabelle Nr. 8 aufgeführten Zahlen und die Abbildungen Nr. 2 und 3 lassen den unterschiedlichen Anteil beider Strecken am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich erkennen. Auf den oberen Streckenabschnitt, der nur 34 Prozent der Gesamtstrecke erfasst, entfallen hier 84 Prozent der beförderten Personen. Da in dieser Aufstellung nur die mit fahrplanmäßigen Schiffen beförderten Personen festgestellt wurden, fehlen die 455.552, die an Sonderfahrten (Betriebsausflüge, Veranstaltungsreisen des Feriendienstes und der Reisebüros) teilgenommen hatten.17

Um auch den damaligen unterschiedlichen Verkehrsbedarf im Hinblick auf die Berg- und Talfahrten zu erfassen, wurden ebenfalls für 1956 die auf der "Oberen Strecke" ausgegebenen Einzelfahrkarten nach Berg- und Talfahrten und nach den einzelnen Anlegestellen getrennt registriert wie sie in der Abbildungen 2 erkennbar sind. Wie sich das Volumen der Beförderung in den einzelnen Monaten entwickelt hat, zeigt die Abbildung 3. Der höhere Anteil der Talfahrten einzelner Orte wie Rathen, Königstein, Bad Schandau usw. ist darauf zurückzuführen, dass ein großer Teil Touristen den Urlaubstag früh beginnt und deshalb zur Hinfahrt die Bahn benutzt. Für die Rückfahrt finden dann viele eine Schiffsreise für das Schönste, da die Zeit dann auch eine andere Rolle spielt.

Am Wesentlichsten für den Ausflugsverkehr waren, wie sich hier an konkreten Zahlen zeigte und wie es auch heute noch unverändert ist, die Fahrten in die Sächsische Schweiz (Abbildungen 2-4). Bevor man der Sächsischen Schweiz

-

¹⁶ Vgl. Tabellen 1-3, aus Akten des VEB Fahrgastschiffahrt von 1956, Landesarchiv, Archiv Nr. 11806. Vgl. auch MÜLLER, Bernd: Die Fahrgastschiffahrt auf der Elbe, Dresden 1965 (Diplomarbeit), S. 24-57.

¹⁷ Vgl. Aus Perspektivplan des VEB Fahrgastschiffahrt 1963/1964.

größere Aufmerksamkeit schenkte, war es eines der verkehrsärmsten Gegenden Sachsens mit kümmerlicher Wirtschaft, geringen Einkünften und armseligem Leben.

Das Ende des 18. Jahrhunderts aufkommende Interesse der Fremden für die landschaftlichen Schönheiten dieses Gebietes und der Ausbau der Eisenquelle in Bad Schandau zu einem mineralischen Gesundheitsbad 1799 kam der Bevölkerung dieser Gegend gerade recht. Der Lohmener Pfarrer Karl-Heinrich Nicolei (1739-1823) schrieb im Jahre 1801 den ersten Reiseführer durch das neue Wandergebiet. Zusammen mit dem Neustädter Pfarrer Wilhelm Leberecht Götzinger (1758-1818) begründete er in weiteren Schriften den Ruhm des neuen Wandergebietes.

Das Elbtal als Hauptweg des Verkehrs war zu jener Zeit nicht erschlossen. So bildete vorerst Lohmen das Eingangstor zur Sächsischen Schweiz. Hier hatten auch die ersten Fremdenführer ihren Sitz. In dieser Periode des Fremdenverkehrs konnten sich aber nur wohlhabende Fremde die damals üblichen Eselsritte und Tragstühle, mit deren Hilfe sie die Höhen erklommen, leisten. Ihre Zahl war daher auch gering.

Erst im Jahre 1837, als die Dampfschifffahrt ihren Siegeszug begann und später, 1851, als die Eisenbahn in das Gebiet der Sächsischen Schweiz geführt wurde, stieg der Zustrom der Fremden enorm an und ging bald in die Tausende. Von da ab ermöglichten es beide Verkehrsmittel bequem, schnell und verhältnismäßig billig in die Bergwelt der Sächsischen Schweiz zu gelangen. Nicht nur Dresden, auch Pirna am Strom und an der Eisenbahn gelegen, wurden alsbald an Stelle von Lohmen das Tor zur Sächsischen Schweiz.¹⁸ Der Kraftverkehr und der Ausbau des Straßennetzes trugen dann noch ein Übriges bei, dass dieses Gebiet eines der besuchtesten Gegenden Deutschlands wurde. Betrachtet man die im verkleinerten Maßstab nach Messtischblatt vom Autor angefertigte Verkehrskarte der Sächsischen Schweiz, wird ersichtlich, dass fast jeder Ort des Gebietes bequem erreicht werden kann (Abbildung Nr. 4). 19

Nicht zuletzt die Fahrgastschifffahrt auf der Elbe bietet die Gewähr für die Erfüllung aller Wünsche in verschiedenster Richtung.²⁰ Sowohl Ruhe und Entspannung als auch anstrengendere Wanderungen, Klettertouren und vieles

-

¹⁸ Vgl. KLEMM, Heinz: Die Entdeckung der Sächsischen Schweiz, Leipzig b1953

¹⁹ Vgl. Müller-Kaller, Bernd: Gezeichnete Kartenskizze der Sächsischen Schweiz nach Messtischblatt ARNSDORF Nr. 4949.

Vgl. GÜNTHER, Joachim: Die Elbschiffahrt und ihre Bedeutung für den Fremdenverkehr in die Sächsische Schweiz, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, Heft 5, 1957.

andere mehr sind möglich. Die drei Orte Bad Schandau, Kurort Rathen und Königstein mit insgesamt einem Drittel bis zur Hälfte aller beförderten Personen, sind die Haupanziehungspunkte. Bereits unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg von 1946 an stieg die Zahl der Übernachtungen in Bad Schandau von 76.500 bis 1955 bis zu 532.000. Nach Berichten der Sächsischen Zeitung besichtigten allein während der Pfingstfeiertage 1955 schon wieder 10.000 Ausflügler die Festung Königstein.²¹ Im folgenden Jahr 1956 berichtete die SZ, dass während der Hochsaison 1955 die Bastei bereits 20.000 Fremde täglich besuchten.²² HARTSCH gab sogar eine Besucherzahl von 48.000 an, die bei einer offiziellen Zählung auf der Bastei an einem Sonntag des Jahres 1952 festgestellt worden sein sollen. ²³

5. Resümee/Perspektiven

Die Fahrgastschifffahrt auf der Elbe in Sachsen, insbesondere zwischen Schmilka und Meißen hat sich seit den ersten zaghaften Schritten 1837 immer weiter entwickelt und erreichte bereits 1901 eine Höhepunkt mit 80 registrierten Schiffen. Zwischen 1905 und 1945 hatte die Flotte in Dresden mit 36 und 27 größeren und moderneren Schiffen immer noch einen ansehnlichen Bestand.

Durch die Zerstörung und Beschädigung vieler Schiffe in den letzten zwei Jahren des Zweiten Weltkrieges erlitt die "Weißen Flotte" einen Rückschlag großen Ausmaßes. Aber bis 1964 wurden viele Schiffe wieder repariert und neu aufgebaut sowie vier auf der Werft in Roßlau neu gebaut so dass die Flotte 1964 wieder 23 Schiffe besaß (Tabelle Nr. 1).

Wenn auch die Zahl der Ausflugsdampfer heute etwas geringer ist als im vergangenen Jahrhundert, gehören besonders die Fahrten in die Sächsische Schweiz zur sächsischen Tradition, zum Lebensgefühl der Sachsen. Das Bedürfnis für solche Ausflugsreisen war immer vorhanden und ist auch heute noch ungebrochen. Entscheidend war für den Fahrgästezuspruch aber auch die günstige Preispolitik der Betreiberfirmen. Auch in Zukunft sollte diese Tradition weitergeführt werden um jedermann eine Fahrt zu ermöglichen.

²¹ Vgl. Sächsische Zeitung vom 2. Juni 1955.

²² HARTSCH, Ernst: Beiträge zur Geographie des Fremdenverkehrs in der Sächsischen Schweiz, Leipzig 1957.

Wenn heute von den Eignern aufgrund der Gewinneinbußen und Verluste der Fahrgastschifffahrt gefordert wird, die Flotte zu verkaufen oder den Betrieb völlig einzustellen, ²⁴ dann ist das keine Lösung für Dresden und für Sachsen.

Die Problemlagen die sich aus der geschichtlichen Entwicklung ergeben, sind nicht die Schiffe, deren Technik usw. Es sind auch nicht die Ausflugsziele oder mangelnde Nachfrage.

Die entscheidende Problemlage sind die Wasserverhältnisse. Prinzipiell sind diese Verhältnisse aber nicht neu sondern seit Jahrhunderten bekannt, sowohl die Hochwasser als auch die Niedrigwasserstände in den Sommermonaten. Für die Fahrgastschifffahrt sind allerdings nur die Sommerhochwasser oder im September wie 1904 relevant.²⁵ Hier drängt sich die Frage auf, warum der sächsische und der deutsche Staat, die DDR oder die Bundesrepublik Deutschland seit 1990 nichts unternommen hat, gemeinsam mit der Tschechoslowakei oder Tschechien eine nachhaltige Flussregulierung zu planen und zu realisieren. Zwar gab es wie z.B. in der DDR Überlegungen und Projektierungsversuche, eine Stauanlage unterhalb von Dresden zwischen Übigau und Kaditz zu bauen. Aber diese Überlegungen wurden wegen der hohen Kosten und des Materialaufwandes wieder fallen gelassen. Auch die deutsche und sächsische Regierung hatte bis zum Hochwasser 2002 wenig für die Flussregulierung der Elbe unternommen.

Zieht man alle geschichtlichen Erfahrungen in Betracht, müssen bei der Flussregulierung vielseitige Interessen berücksichtigt werden: Umweltschutz, wirtschaftlicher Nutzen, Verkehrstechnik, siedlungsgeographische, wasserwirtschaftliche u.a. Fragen. Im Zusammenhang mit der Schifffahrt bieten sich zwei Lösungsansätze an.

Ein Ansatz mit weniger Aufwand wäre eine Staustufe unterhalb von Dresden (Wehr und Schleuse). Hier könnte man auf Projektierungsunterlagen aus der DDR zurückgreifen. Um alle Probleme der Schifffahrt auf dem Gebiet der DDR lösen zu können, hatte man 27 Staustufen im Blick mit etwa 3,3 Millionen Kubikmeter Stauraum. Im Raum Dresden gab es Überlegungen, eine Staustufe bei Kaditz und eine Staustufe oberhalb Pillnitz zu bauen. Die Projekte wurden aber aufgrund der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in der DDR, wegen der hohen Baukosten und dem großen Materialaufwand nicht verwirklicht (Vgl. Abbildung Nr. 5-7).

Vgl. SZ 16. Juli 2019: Dampfer-Eigentümer lehnen Rettung ab.
 Vgl. SZ vom 4. Juli 2015: Elbe-Wasserstand sinkt weiter.

Eine Staustufe könnte natürlich bessere Verkehrsverhältnisse schaffen. Darüber hinaus trüge sie zur Hebung des Grundwasserspiegels bei, was für die Wasserversorgung der Großstadt Dresden und die Erhaltung des Baumbestandes in der Stadt nicht unwesentlich wäre.²⁶ Und nicht zuletzt stiege der Brauchwasservorrat. Das Projekt der Staustufen hat aber auch Nachteile. Sie gleichen zwar den Wassermangel im Sommer aus, die Hochwasserwellen in den einzelnen Jahreszeiten vermögen sie jedoch nicht zurückzuhalten. Eine Vielzahl von Staustufen wie in Tschechien würde außerdem den Verkehrsfluss hemmen. Eine einzelne Staustufe hätte aber speziell für die Fahrgastschifffahrt und auch für die Wasserwirtschaft in Dresden erhebliche Vorteile. Um Vorstellungen vom Ausmaß der gestauten Wassermassen bei verschiedener Stauhöhe zu schaffen, hat der Autor eine Kartenskizze entworfen, wo am Beispiel einer angenommenen Staustufe oberhalb von Pillnitz die überfluteten Gebiete entsprechend den Isohypsen nach verschiedener Stauhöhe geordnet sind (Vgl. Abbildungen 5a und 5b). Aus der Zeichnung ist ersichtlich, dass die Stauhöhe nur wenige Meter betragen kann, da sonst die bis an die Ufer reichenden Ortschaften überschwemmt werden. Bei einer Staustufe unterhalb von Dresden würde sich bei einer angenommenen Wasserführung am Dresdner Pegel von 50 cm (absoluter Wasserstand 1m) bei einer Stauhöhe von 5,16 m bis zu 16 Kilometer stromaufwärts stauen (Abb. 22). Die Wassermassen hätten damit ein Ausmaß von 326.078 gm. Die bezeichneten Räume der Elbaue wären im Durchschnitt nur 15 cm überflutet. Insbesondere diese Staustufe wäre für die Dresdner Fahrgastschifffahrt von Vorteil.²⁷

Nimmt man eine Breite der Elbsohle von 80-100 m und eine absolute Wassertiefe bei Niedrigwasser von einem Meter an, so beträgt der Zufluss in zwölf Stunden bei einer Fließgeschwindigkeit von 0,5 m pro Sekunde bis zu 198.000 qm. Mit Hilfe der gestauten Wassermenge wäre es möglich, das Niedrigwasser tagsüber mehrere Stunden auszugleichen oder auch Schiffe auf einer Flutwelle flussabwärts schwimmen zu lassen. Zusätzlich abgegebene Wassermengen müssten aber nachts wieder angestaut werden. In der Zeit des Anstaues wäre der Abfluss unterhalb der Staustufe gleich Null. Der dadurch hervorgerufene Wechsel in der Wasserführung könnte sich Nachteilig auf den Wasserhaushalt auswirken, wenngleich die Dauer sommerlichen der

²⁶ Vgl. dresden.de: Trinkwasser, archiviert vom Original am 19. April 2015 (abgerufen am 10. August 2016). Vgl. auch drewag.d. Wasserwerk Dresden Hosterwitz, archiviert vom Original am 19. April 2015 (abgerufen am 8. Juni 2017). Vgl. MÜLLER, Bernd: Die Fahrgastschiffahrt auf der Elbe, Dresden 1965. S. 36 (Diplomarbeit).

Trockenheit in den zurückliegenden Jahrzehnten und Jahrhunderten meist 30 Tage nicht überschritten hat.

Weitaus vorteilhafter als die oben angegebenen Staustufen erweist sich die zweite Möglichkeit der Wasserregulierung der Elbe: Staudammanlagen bzw. Rückhaltebecken im Einzugsbereich der Quellgebiete und Oberläufe der Elbe Staatsgebiet Moldau auf dem in Tschechien. Niedrigwasserverhältnissse der Elbe in 30 Tagen auszugleichen, wäre ein Stauraum von etwa 30 Millionen qm Wasser erforderlich (zum Vergleich: Rappbode-Talsperre im Harz = 108 Millionen qm).²⁸ Der Vorteil einer großen oder mehrerer kleiner Anlagen mit dem entsprechenden Fassungsvermögen liegt gegenüber Staustufen darin, dass sich mit ihnen sowohl Niedrigwasser als auch Hochwasser regulieren lassen. Darüber hinaus wird der Verkehrsfluss in keiner Weise behindert sowie die Umweltverträglichkeit erhalten bzw. verbessert. Besonders vorteilhaft wären diese Anlagen im Riesengebirge wegen der relativ hohen Niederschlagsmengen und der dünnen Besiedlung dieser Gegend (Vgl. Abbildung Nr. 8). Das Riesengebirge nimmt im Wasserhaushalt der Elbe eine besondere Stellung ein.²⁹ Die Niederschlagsmengen steigen bis durchschnittlich auf 1227 mm im Jahr an. 30

Abgesehen von weniger aufwendigen kleineren Verbesserungen an den vorhandenen Schiffen, um ihren Tiefgang zu verringern oder flexibleres Agieren und eine Ausdehnung der Fahrten auf die Monate März, April, Oktober wie im Jahrhundert (Vgl. Tabelle 6) durch die Geschäftsführung Fahrgastschifffahrt, wären die oben erörterten Möglichkeiten der Flussregulierung eine dringende perspektivische Aufgabe, der sich Sächsische Staatsregierung stellen sollte. Diese ist umso dringender durch die Klimaveränderung in der Gegenwart und duldet keinen Aufschub.

_

²⁹ Vgl. Abbildung Nr. 23: Profil der Niederschläge im Riesengebirge.

²⁸ Vgl. MÜLLER, Bernd: Die Fahrgastschiffahrt auf der Elbe, Dresden 1965, S. 37 (Diplomarbeit).

³⁰ Vgl. SCHMIDT, Rolf: Das Landschaftsbild des Riesengebirges, in: ZfE Heft 10 1964.

Quellen/Literatur

Akten des VEB Fahrgastschifffahrt von 1956, Landesarchiv, Archiv Nr. 11806. Aus Perspektivplan des VEB Fahrgastschiffahrt 1963/1964.

BURMEISTER, Helmut: Die Elbschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, ihre Entwicklung, Bedeutung, Organisation und Technik, Kiel 1921.

Deutsche Umwelthilfe e.V.:

Bericht zu einer aktuellen Studie über zu erwartende Niedrigwasserphasen der Elbe, vom 17. August 2015.

dresden.de: Trinkwasser, archiviert vom Original am 19. April 2015 drewag.d. Wasserwerk Dresden Hosterwitz, archiviert vom Original am 19. April 201.

fgg-ebe.de (Flussgemeinschaft Elbe): Das Einzugsgebiet der Elbe.

GLADE, Heinz: Die Elbschiffahrt in 12 Jahrhunderten, Natur und Heimat, Heft 8, Dresden 1961.

GÜNTHER, Joachim: Die Elbschiffahrt und ihre Bedeutung für den Fremdenverkehr in die Sächsische Schweiz, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, Heft 5, 1957.

HARTSCH, Ernst: Beiträge zur Geographie des Fremdenverkehrs in der Sächsischen Schweiz, Leipzig 1957.

Internationale Kommission zum Schutz der Elbe 2004: Dokumentation des Hochwassers vom August 2002, Weblink; 4,1 MB.

LANGE, Siegfried: Die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Oberelbe, in: Sächsische Heimatblätter, Dresden 1958, S.307-315.

KLEMM, Heinz: Die Entdeckung der Sächsischen Schweiz, Leipzig 1953.

MAYERS Konversationslexikon: Die Elbe, Leipzig und Wien 1885-1892, vierte Auflage, S. 503.

MAYERS Großes Lexikon: Elbschiffahrtsakte, Band 5, Leipzig 1906.

MÜLLER, Bernd: Die Fahrgastschiffahrt auf der Elbe, Dresden 1965 (Diplomarbeit).

MÜLLER-KALLER, Bernd: Gezeichnete Kartenskizze der Sächsischen Schweiz nach Messtischblatt ARNSDORF Nr. 4949.

Schifferverein Udine.e.V.

Memento vom 18. Juli 2011: Eishochwasser 1784, 1799, in: udine.bfag.de, zugegriffen am 18. Juli 2011. SCHMIDT, Rolf: Das Landschaftsbild des Riesengebirges, in: ZfE Heft 10 1964.

Tabellen 1-3, aus Akten des VEB Fahrgastschiffahrt von 1956, Landesarchiv, Archiv Nr. 11806.

SZ 16. Juli 2019: Dampfer-Eigentümer lehnen Rettung ab.

SZ vom 4. Juli 2015: Elbe-Wasserstand sinkt weiter.

Sächsische Zeitung vom 2. Juni 1955.

Sächsische Zeitung vom 9. Januar 1956.

(www.schifferverein.com): Auszüge aus der Elbschiffahrtsakte vom 22. Februar 1922, Kapitel II. und III.

Anhang

I. Abbildungen

- 1. Nr. 1-4 historische Schiffstypen (Skizzen, Müller-Kaller, Bernd)
- 2. Diagramm der 1956 ausgegebenen Fahrkarten auf der oberen Strecke, Dresden-Altstadt Schmilka (Skizze, Müller-Kaller, B.)
- 3. Diagramm der mit fahrplanmäßigen Schiffen beförderten Personen In den einzelnen Monaten 1956 (Skizze Müller-Kaller, B.)
- 4. Karte der Sächsischen Schweiz mit den fahrplanmäßigen Verkehrs-Verbindungen ab 1953 (Kartenentwurf nach Messtischblatt Königstein Nr. 444 sowie R. Peschel und J. Günther im gegebenen Maßstab angefertigt von Müller-Kaller, B.)
- 5. Angenommene Staustufe oberhalb Pillnitz und ihr entsprechender Überflutungsraum (Entwurf nach Messtischblatt von Müller-Kaller, B.)
- 6. Abgebildeter Querschnitt des Stauraumes über 16 km (Grafik, Müller-Kaller, B.)
- 7. Kartenskizze der überfluteten Räume bis Pirna bei einer angenommenen Staustufe oberhalb Dresdens (Müller-Kaller, B.)
- 8. Nord-Süd-Querschnitt der Geologie, Niederschlagsmengen und gewerblicher Nutzung (Skizze, Müller-Kaller, B.)

II. Tabellen

- 1. Entwicklung der Schiffskapazitäten der Baujahre 1864-1964
- 2. Schiffseinsatz und Fahrtage 1956
- 3. Personenbeförderungsleistungen der DDR im Verhältnis Bahn, Kraftverkehr und Binnenschifffahrt
- 4. Zusammenstellung der beförderten Personen durch die "Weiße Flotte" bzw. durch die Fahrgastschiffe auf der oberen Elbe von

- 1839 bis 1962 (über 123 Jahre)
- 5. Die Auslastung der Fahrgastschiffe am Beispiel des Jahres 1961
- 6. Die Auslastung einzelner Schiffstypen am Beispiel des Jahres 1961 in den Monaten März bis November
- 7. Die jährliche Auslastung der der Schiffstypen im Vergleich am Beispiel des Jahres 1961
- 8. Liste der mit fahrplanmäßigen Schiffen beförderten Personen am Beispiel des Jahres 1956

Die Daten für die Tabellen wurden den Akten des VEB Fahrgastschifffahrt in Dresden z. T. vom Autor bereits 1964 entnommen. Ein Teil der Akten befindet sich heute im Staats- und Universitätsarchiv der TU Dresden.

Tabelle 1
Schiffseinsatz 1956:

Schiffe	Platz-	In-	Außer-	Betriebs-	Fahr-
	kapa- zität	dienst- stellung	dienst- stell.	tage	tage
	Zitat	steriung	StCII.		
1. "Leipzig"	1487	28.3.	1.11.	218	200
2. "Dresden"	1443	16.4.	15.10.	183	165
3. "Meißen"	1042	22.3.	2.11.	225	195
4. "Weltfrieden"	952	20.5.	30.11.	193	103
5. "Einheit"	915	20.5.	1.11.	165	145
6. "Freundschaft"	891	5.5.	13.9.	131	119
7. "Mühlberg"	803	5.5.	30.11.	193	162
8. "Schmilka"	747	22.3.	8.10.	200	164
9. "Bastei"	745	22.3.	15.10.	207	186
10."Bad Schandau"	742	22.3.	4.11.	227	197
11."Riesa"	741	22.3.	30.11.	252	219
12."Pirna"	740	31.3.	30.11.	243	214
13."Junger Pionier"	739	1.4.	7.11.	220	167
14. "Königstein"	591	2.5.	1.10.	152	139
15."Diesbar"	577	5.5.	1.10.	133	119
16."Krippen"	533	7.5.	1.10.	141	129

Tabelle 2 Personenförderungsleistung im Vergleich (DDR insgesamt)

	Insgesamt ohne		Binnen-		
	Seeschifffahrt	Bahn	schifffahrt	Kraftverkehr	
Million	nen Personen/km				
1950	20.634	90,0 %	0,7 %	9,2 %	
1955	28.049	81,7 %	0,6 %	16,0 %	
1960	31.421	67,8 %	0,6 %	29,8 %	

Tabelle 5 : Zusammenstellung der beförderten Personen durch die Weiße Flotte

1839 33 441 1889 2 340 484 1840 6 690 1890 2 407 584 1841 25 880 1891 2 782 992 1842 11 036 1892 2 678 218 1843 33 246 1893 2 613 081 1844 39 873 1894 2 906 371 1845 38 559 1895 3 173 626 1846 60 148 1896 3 216 292 1847 102 857 1897 3 237 372 1848 110 495 1898 3 630 351 1849 130 000 1899 3 385 472 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1858 609 12 1908 2 795 794 1858 600 112 1908 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1860 761 108 1909 2 410 175 1860 761 108 1909 2 410 175 1860 761 108 1901 2 446 272 1861 784 194 1906 2 300 1867 1905 2 307 70 1866 730 643 1933 1934 1 584 736 1867 988 850 1936 2 382 046 1867 988 850 1936 2 382 046 1873 1 599 345 1 1907 2 795 794 1868 997 684 1933 2 172 595 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1 937 2 652 673 1869 1 70 585 1938 2 502 306 1870 1 708 987 1 940 2 958 713 1877 1 2 42 266 1940 2 958 713 1877 1 796 105 1877 1 796 105 1877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 796 195 1 877 1 878 1 804 011 1 947 926 972 1 877 1 796 195 1 877 1 961 598 1 949 2 197 804 1 877 1 961 598 1 949 2 197 804 1 877 1 961 598 1 949 2 197 804 1 877 1 961 598 1 949 2 197 804 1 877 1 961 598 1 955 1 955 1 955 1 957 1 877 1 961 598 1 959 1 951 2 733 163 1 880 2 012 65 1 955 1 955 3 324 626 1 955 1 955 3 324 626 1 956 3 137 129 1 885 2 100 605 1 956 3 13	Jahr	Anzahl der bef. Personen	Jahr	Anzahl der bef. Personen
1841 25 880 1891 2 782 992 1842 11 056 1892 2 678 218 1843 33 246 1893 2 613 081 1844 39 873 1894 2 906 371 1845 38 559 1895 3 173 626 1846 60 148 1896 3 216 292 1847 102 857 1897 3 237 372 1848 110 495 1898 3 630 351 1849 130 000 1899 3 385 472 1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410	1839	33 441	1889	2 340 484
1842 11 056 1892 2 678 218 1843 33 246 1893 2 613 081 1844 39 873 1895 3 173 626 1845 38 559 1895 3 173 626 1846 60 148 1896 3 216 292 1847 10 2 857 1897 3 237 372 1848 110 495 1898 3 630 351 1849 130 000 1899 3 385 472 1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 62 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1932 2 365 770 1862 904 568 1931 2 502 000 1863 853 141				2 407 584
1843 33 246 1893 2 613 081 1844 39 873 1894 2 906 371 1845 38 559 1895 3 173 626 1846 60 148 1896 3 216 292 1847 102 857 1897 3 237 372 1848 110 495 1898 3 630 351 1849 130 000 1899 3 385 472 1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1932 2 365 770 1864 997 684 1931 2 502 000 <				
1844 39 873 1894 2 906 371 1845 38 559 1895 3 173 626 1846 60 148 1896 3 216 292 1847 102 857 1897 3 237 372 1848 110 495 1898 3 630 351 1849 130 000 1899 3 385 472 1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1933 2 172 595 1865 1 0 23 939 1934 1 584 736				
1845 38 559 1895 3 173 626 1846 60 148 1896 3 216 292 1847 102 887 1887 3 237 372 1848 110 495 1898 3 630 351 1849 1 30 000 1899 3 385 472 1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850	1843	33 246	1893	2 613 081
1846 60 148 1897 3 216 292 1847 102 857 1897 3 237 372 1848 110 495 1898 3 630 351 1849 130 000 1899 3 385 472 1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1888 620 112 1908 2 795 794 1885 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1962 904 568 1863 853 141 1932 2 365 770 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105	1844	39 873	1894	2 906 371
1847 102 857 1897 3 237 372 1848 110 495 1898 3 630 351 1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1933 2 172 595 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 <	1845	38 559	1895	
1848 110 495 1899 3 385 472 1850 165 000 1899 3 385 472 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1908 2 795 794 1862 904 568 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 <		60 148		3 216 292
1849 130 000 1899 3 385 472 1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1910 2 446 272 1862 904 568 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046	1847	102 857	1897	3 237 372
1850 165 000 1900 3 396 755 1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1946 1 735 946 1875 1 804 01	1848		1898	3 630 351
1851 280 079 1901 3 460 968 1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194	1849	130 000	1899	3 385 472
1852 330 782 1902 3 108 729 1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1931 2 502 000 1862 904 568 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1938 2 502 306 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468 1946 1 733 946 1873 1 559	1850	165 000	1900	3 396 755
1853 517 408 1903 2 654 968 1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1910 2 446 272 1862 904 568 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713	1851	280 079	1901	3 460 968
1854 475 784 1904 1 606 136 1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 2446 272 1861 784 194	1852	330 782	1902	3 108 729
1855 530 566 1905 2 507 491 1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194 1910 2 446 272 1862 904 568 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468 1940 2 958 713 1873 1 559 345 1946 1 735 946 1874 1 708 987 1946 1 735 946 1877 1 961 598 1940 1 947 926 972 1	1853		1903	2 654 968
1856 609 647 1906 2 671 417 1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194	1854		1904	1 606 136
1857 590 431 1907 2 795 794 1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194	1855	530 566	1905	2 507 491
1858 620 112 1908 2 795 794 1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194	1856	609 647	1906	2 671 417
1859 639 913 1909 2 410 175 1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194	1857		1907	2 795 794
1860 761 108 1910 2 446 272 1861 784 194	1858	620 112	1908	2 795 794
1861 784 194 1862 904 568 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468 1940 2 958 713 1873 1 559 345 1945 0 000 000 1874 1 708 987 1946 1 735 946 1875 1 845 550 1948 2 322 215 1877 1 961 598 1949 2 197 804 1878 2 009 453 1950 1 921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 188	1859		1909	2 410 175
1862 904 568 1931 2 502 000 1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468 1940 2 958 713 1873 1 559 345 1945 0 000 000 1874 1 708 987 1946 1 735 946 1875 1 804 011 1947 926 972 1876 1 845 550 1948 2 322 215 1877 1 961 598 1949 2 197 804 1878 2 009 453 1950 1 921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1	1860	761 108	1910	2 446 272
1863 853 141 1932 2 365 770 1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468	1861	784 194		
1864 997 684 1933 2 172 595 1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468	1862	904 568	1931	2 502 000
1865 1 023 939 1934 1 584 736 1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468	1863	853 141	1932	
1866 730 643 1935 1 796 105 1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468	1864	997 684	1933	2 172 595
1867 988 850 1936 2 382 046 1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468	1865	1 023 939	1934	1 584 736
1868 957 281 1937 2 652 673 1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468	1866	730 643	1935	1 796 105
1869 1 170 585 1938 2 502 306 1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468	1867	988 850	1936	2 382 046
1870 1 089 513 1939 2 822 146 1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468				
1871 1 242 266 1940 2 958 713 1872 1 432 468				
1872 1 432 468 1873 1 559 345 1945 0 000 000 1874 1 708 987 1946 1 735 946 1875 1 804 011 1947 926 972 1876 1 845 550 1948 2 322 215 1877 1 961 598 1949 2 197 804 1878 2 009 453 1950 1 921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635		1 089 513		2 822 146
1873 1 559 345 1945 0 000 000 1874 1 708 987 1946 1 735 946 1875 1 804 011 1947 926 972 1876 1 845 550 1948 2 322 215 1877 1 961 598 1949 2 197 804 1878 2 009 453 1950 1 921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635			1940	2 958 713
1874 1 708 987 1946 1 735 946 1875 1 804 011 1947 926 972 1876 1 845 550 1948 2 322 215 1877 1 961 598 1949 2 197 804 1878 2 009 453 1950 1 921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1887 2 162 506 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635				
1875 1 804 011 1947 926 972 1876 1 845 550 1948 2 322 215 1877 1 961 598 1949 2 197 804 1878 2 009 453 1950 1 921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635				
1876 1 845 550 1948 2 322 215 1877 1 961 598 1949 2 197 804 1878 2 009 453 1950 1 921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1887 2 162 506 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635		1 708 987		
1877 1 961 598 1949 2 197 804 1878 2 009 453 1950 1 921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635				
1878 2 009 453 1950 1921 667 1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635				
1879 1 939 170 1951 2 733 163 1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635				
1880 2 021 265 1952 1 897 675 1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695 1958 3 138 941 1887 2 162 506 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635				
1881 1 903 092 1953 2 959 754 1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695				2 733 163
1882 1 968 245 1954 2 936 754 1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695				
1883 2 059 595 1955 3 324 626 1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695				
1885 2 085 676 1956 3 137 129 1886 2 180 695				2 936 754
1886 2 180 695 1887 2 162 506 1888 2 171 203 1958 3 138 941 1961 3 162 635				
1887 2 162 506 1958 3 138 941 1888 2 171 203 1961 3 162 635			1956	3 137 129
1888 2 171 203 1961 3 162 635			·	·
1962 3 136 219	1888	2 171 203		
			1962	3 136 219

Auffallend ist der kontinuierliche Anstieg der beförderten Personen von 1838 bis 1901 auf ca. 3,5 Millionen. Ebenso erstaunlich ist die Entwicklung der Beförderungszahlen ab der Stunde 0, ab 1945 bis 1962 auf über drei Millionen. Die Ursache für fehlende Zahlen 1957 sind dadurch erklärbar, dass die bis dahin private Firma in sogenanntes "Volkseigentum" umgewandelt wurde.

Tabelle 6: Die Auslastung der Fahrgastschiffe 1961 in den einzelnen Quartalen bei unterschiedlicher Anzahl von Fahrten

I. Quartal:	7 819 beförderte Personen	15,6 %
II. Quartal:	1 013 175 beförderte Personen	65,0 %
III. Quartal:	1 948 985 beförderte Personen	88,1 %
IV. Quartal:	92 656 beförderte Personen	46,9 %

Tabelle 7: Die Auslastung einzelner Schiffstypen 1961 in den Monaten März bis November

Monat	Typ I Personendampfer "Dresden" mit 1415 Plätzen
März	keine Fahrt

Maiz	Keme I amt	
April	3 Fahrten	Auslastung = 43 %
Mai	52 Fahrten	Auslastung = 53 %
Juni	49 Fahrten	Auslastung = 74 %
Juli	53 Fahrten	Auslastung = 78 %
August	51 Fahrten	Auslastung = 82 %
September	47 Fahrten	Auslastung = 70 %
Oktober	33 Fahrten	Auslastung = 33 %
November	14 Fahrten	Auslastung = 14 %

Monat Typ II Personendampfer "Weltfrieden" mit 952 Plätzen

	• 1		
März	8 Fahrten	Auslastung	20 %
April	22 Fahrten	Auslastung	52 %
Mai	35 Fahrten	Auslastung	43 %
Juni	43 Fahrten	Auslastung	92 %
Juli	45 Fahrten	Auslastung	109 %
August	39 Fahrten	Auslastung	98 %
September	42 Fahrten	Auslastung	70 %
Oktober	42 Fahrten	Auslastung	40 %
November	keine Fahrt		

Auffallend ist die teilweise lange Saison von März bis November und von Mai bis Oktober die Frequenz der Fahrten.

Tabelle 8: Jährliche Auslastung einzelner Schiffstypen im Vergleich

"Dresden"	64 %
"Weltfrieden"	76 %
"Bad Schandau"	71 %
"Königstein"	97 %

Auffallend ist, dass die kleineren Schiffe stärker ausgelastet waren als die größeren Schiffe wie die "Dresden".

Tabelle: 1 Die Entwicklung von Kapazitäten der Baujahre von 1864 bis 1964 die ab 1946 wieder in Dienst gestellt wurden (PD = Personendampfer)

Schiffe	Baujahr	vorgesehene Abwrackung
1. PD "Freundschaft"	1864	1965
2. PD "Königstein"	1892	1968
3. PD "Krippen"	1892	1969
4. MS "Elbestrand"	1928	1970
5. MS "Torgau"	1927	1971
6. PD "Einheit"	1927	1970
7. PD "Bad Schandau"	1892	1972
8. PD "Stadt Wehlen"	1879	1973
9. PD "Kurort Rathen"	1896	1975
10. PD "Pirna"	1898	1975
11. PD "Junger Pionier"	1898	1976
12. PD "Schmilka"	1897	1978
13. PD "Riesa"	1897	1979
14. PD "Weltfrieden"	1886	1979
15. PD "Meißen"	1886	1979
16. PD "Diesbar"	1884	1979
17. PD "Dresden"	1925	1985
18. PD "Leipzig"	1929	1985
19. MS "Vorwärts"	1959	
20. MS "E. Thälmann"	1963	
21. MS "Karl Marx"	1963	
22. MS "Friedrich Engels"	1963	
23. MS "Wilhelm Pieck"	1964	

1. Obere Strecke
Anlegestelle
Dung day Altata dt
Dresden-Altstadt
Dresden-Neustadt
Dresden-Loschwitz
Dresden-Blasewitz
Dresden-Wachwitz
Dresden-Laubegast
Dresden-Kl.Schachwitz
Dresden-Pillnitz
Dresden-Söbrigen Birkwitz
Heidenau
Großsedlitzu
Pirna
Pirna-Posta
Wehlen-Zeichen
Stadt-Wehlen
Kurort Rathen
Königstein
Prossen
B.Schandau Bahnhof
B.Scandau Stadt
Krippen
Schöna
Schmilka
Obere Strecke
Insges.(51,5 km)
2. Untere Strecke
Insges. (99,4 km)
7usammen

Schiffstypen

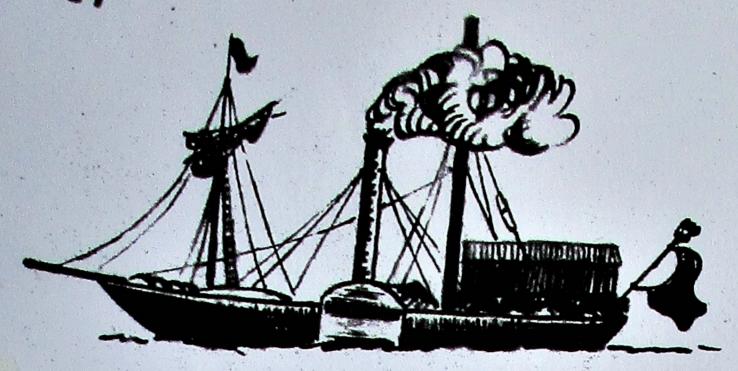


Abb.

Elbdampfer um 1839



Abb.

Elbdampfschiffe um 1870

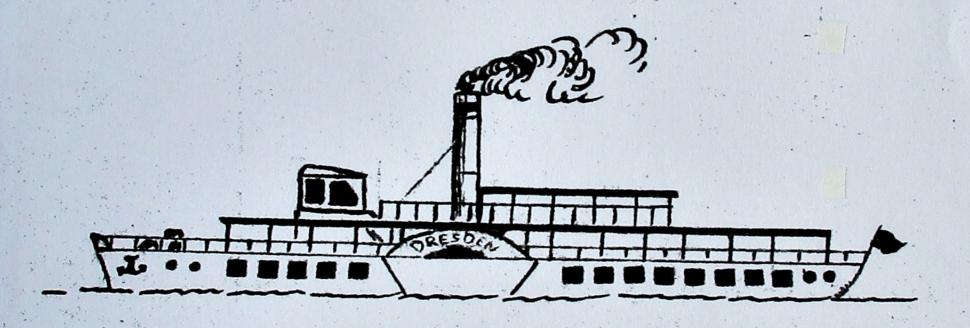
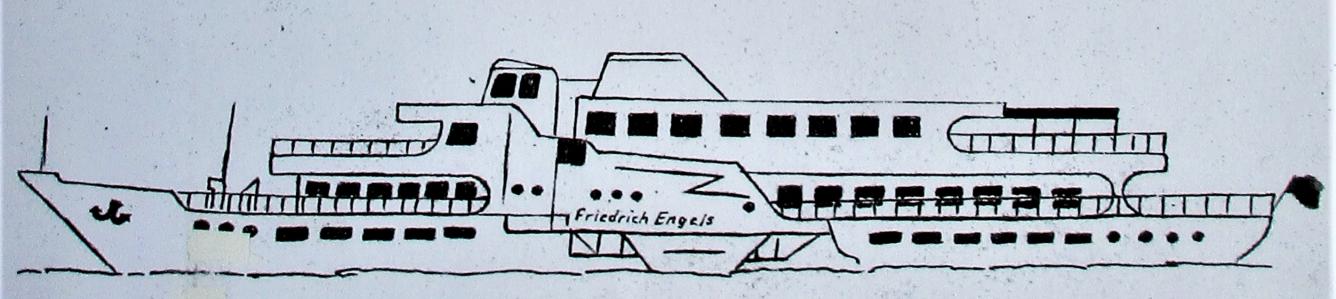
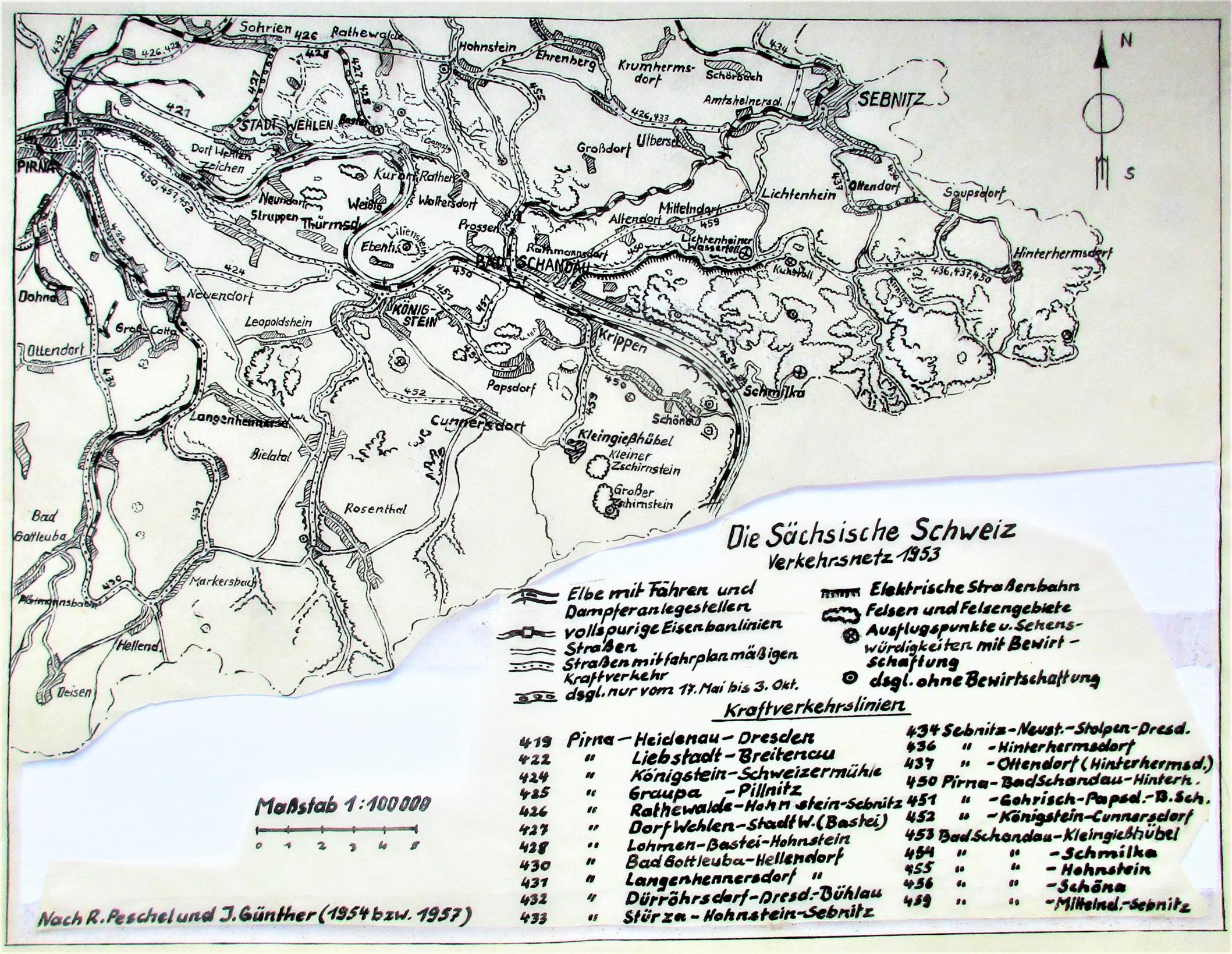
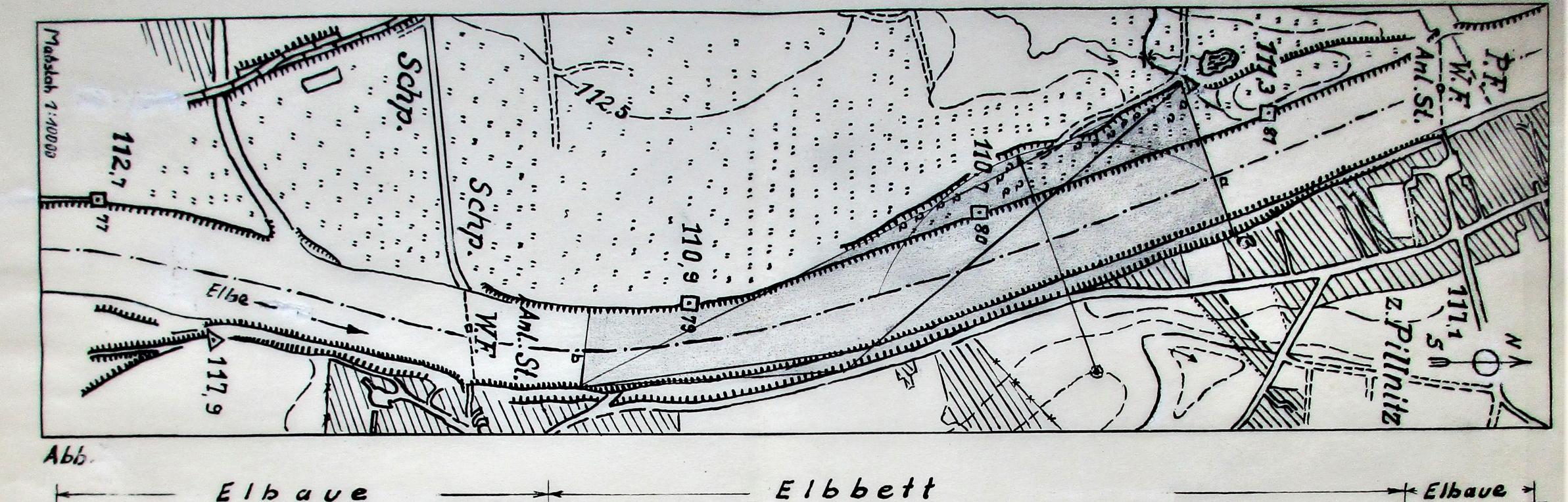


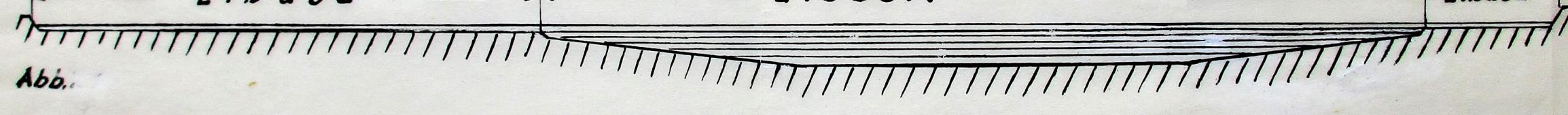
Abb.

Fahrgastschiff um 1900









Querschnitt A - B (Maßstab 1: 1000) 5 5 10 15 20m



Anzahl der 1956 avsgegebenen Fahrkarten auf der oheren Strecke (Bresden Altstadt - Schmilka)

□ Bergfahrt

Talfahrt

