Die ersten preußischen Postdampfschiffe auf der Ostsee

Erste Verbindung zwischen Stralsund und Ystad - Fahrtdauer 13 Stunden

Walter Mittelstädt, Rodalben

(aus „Die Pommersche Zeitung“, 16. März 1996)

1. Die erste Postdampfschiffsverbindung nach Schweden (Stralsund-Ystad)

Noch im Jahre 1821 wurde die preußisch-schwedische Postverbindung von Stralsund nach Ystadt mit Segelyachten unterhalten. Zwar steckte die Dampfschifffahrt noch in den Kinderschuhen; da sie sich aber bewährt hatte, sollte deshalb für die Zukunft die Verbindung mit Postdampfschiffen durchgeführt werden. Es kam aus diesem Grund zwischen Preußen und Schweden am 1.3.1821 ein Postdampfschiffsvertrag zustande. Jede Verwaltung sollte ein Postdampfschiff stellen; auch für ein Reserveschiff Sorge tragen.

Am 1. Mai 1824 stellte Preußen das erste Postdampfschiff „Adler“ (40-50 PS), zugleich das erste Dampfschiff auf der Ostsee, in Dienst, auf schwedischer Seite der Dampfer „Constitution“. Die Fahrtdauer zwischen Stralsund und Ystad betrug, im Gegensatz bei den Postsegelyachten (ein bis zwei Tage) nur 13 Stunden. Ein Brief von Stockholm nach München benötigte 11 Tage. Von April bis Oktober/November wurde der Postverkehr zweimal wöchentlich durchgeführt, im Winter weiterhin über Dänemark. Wegen der ungünstigen Fahrwasserverhältnisse (Tauchtiefe) in Stralsund, wurde der Kurs von Stralsund ab 11. September 1826 nach Wieck bei Greifswald verlegt.

Nach einem neuen Postvertrag vom 10. April 1830 verpflichtete sich Schweden, den Postdampfschiffsdienst von Ystad nach Wieck alleine zu übernehmen; denn in Anbetracht seiner Hilfsmittel, die ihm die schwedische Kriegsmarine gewährte, konnte der Schiffspostdienst billiger durchgeführt werden. Preußen zahlte dafür jährlich 9000 Taler. Die Einnahmen aus dem Verkehr wurden zwischen den beiden Postverwaltungen geteilt. Der preußische Postdampfer „Adler" versah nun seinen Dienst von Stettin nach Wieck und Stralsund.

Nachdem die Fahrwasserverhältnisse im Stralsunder Hafen wieder in Ordnung gebracht worden waren, wurde die Schiffspostverbindung durch den neuen Vertrag vom 14. September 1840 wieder nach Stralsund verlegt. Neu in diesem Vertrag war, dass schnellere und größere Dampfschiffe für die Verbindung Stralsund-Ystad eingestellt werden sollten. Preußen stellte das im Jahre 1841 erbaute Postdampfschiff „Königin Elisabeth“ (100 PS) in Dienst; es legte die Strecke in nur 9-10 Stunden zurück. Schweden stellte hierfür das Postdampfschiff „Svenska-Lejonet“ in Dienst. Wöchentlich sollten zwei Fahrten von Stralsund nach Ystad und mittwochs von Stettin nach Ystad stattfinden; Fahrtdauer von Stettin nach Ystadt 17 Stunden und 40 Minuten. In den Jahren 1848/49 wurde „Königin Elisabeth“ von der preußischen Kriegsmarine beschlagnahmt, armiert und im Küstenschutz eingesetzt.

2. Postdampfschiffsverbindung Stettin-Stockholm

Eine neue, einmal wöchentlich verkehrende Postdampfschiffsverbindung zwischen Stettin und Stockholm wurde mit dem Vertrag vom 1. Juli 1852 wirksam. Jede Postverwaltung musste ein Dampfschiff hierfür bereitstellen. Preußen stellte das Postdampfschiff „Nagler“ in Dienst (Carl Ferdinand Friedrich von Nagler war Diplomat und Generalpostmeister), es

konnte 70 Personen befördern und legte die Strecke in nur 36 Stunden zurück. Es war damals das beste und schnellste Schiff auf der Ostsee.

3. Postdampfschiffsverbindung Stralsund und Malmö

Ein weiterer Fortschritt in der Herstellung besserer Verbindungen ergab sich durch den Vertrag vom 31. Juli 1864. Dieser Vertrag fand Anwendung auf das gesamte Postvereinsgebiet. Jede Verwaltung musste ein Postdampfschiff zur Verfügung stellen. Die Überfahrt war auf 7-8 Stunden berechnet. Diese Seepostverbindung wurde am 1. Mai 1865 zwischen Stralsund und Malmö - nicht mehr Ystad - aufgenommen. Im Sommer verkehrten sie täglich, im Frühjahr und Herbst jeden zweiten Tag und im Winter zweimal wöchentlich.

In der Ankündigung heißt es:

„Staats-Postdampfschiff-Verbindung

zwischen

Deutschland und Schweden

auf der Linie

Stralsund-Malmö

(kürzester Seeweg)

Das auf das bequemste und eleganteste

ausgestattete eiserne Räder-Dampfschiff

der norddeutschen Postverwaltung

„Pommerania",

geführt von dem Postschiffs-Capitain

Steffen,

ist mit Maschinen von solcher Kraft versehen, dass unter gewöhnlichen Verhältnissen 13 bis 14 englische Seemeilen in der Stunde zurückgelegt werden können und zur bequemen Aufnahme von mehr als 50 Passagieren, sowie zur Beförderung einer entsprechenden Güterladung eingerichtet, wird vom 15. April bis 15. October eine regelmäßige Verbindung in beiden Richtungen zwischen Stralsund und Malmö unterhalten. Für die Zeit vom 16. October bis 14. April werden die Fahrten ausgesetzt. Bei günstiger Witterung wird die Überfahrt in 8 Stunden zurückgelegt …“

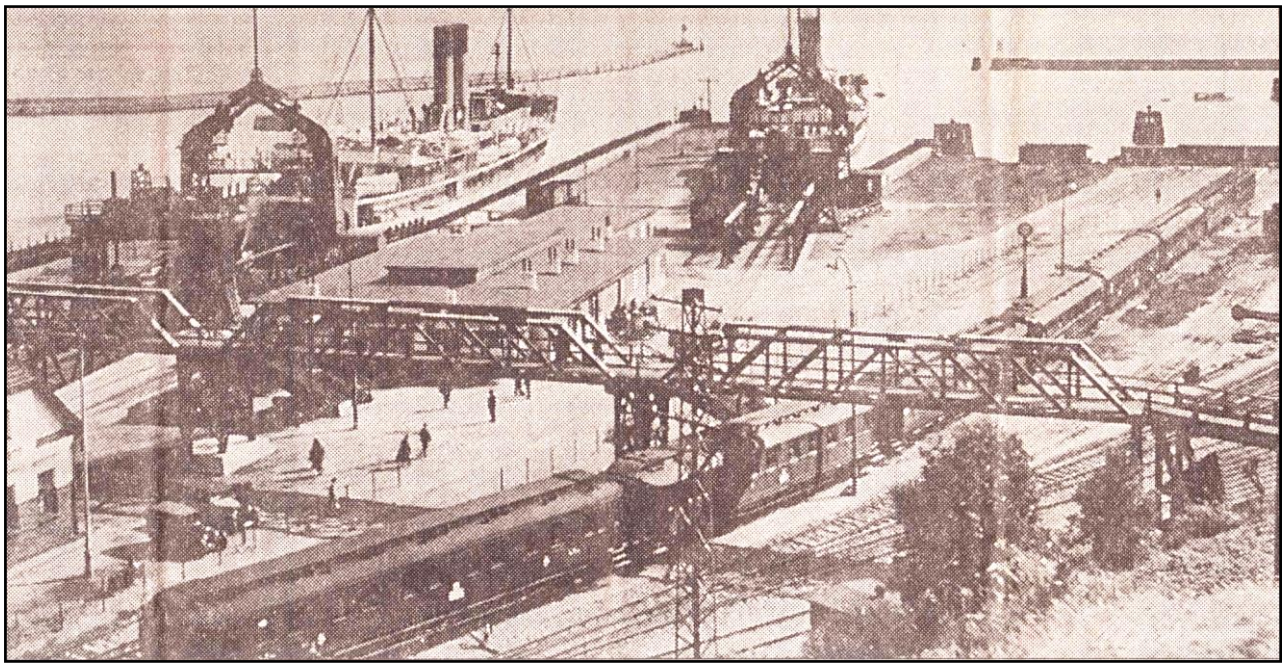
Durch die Einrichtung eines beschleunigten Zuges von Stralsund nach Berlin, wurde der Anschluss an die durchgehenden „Courierzüge“ nach Köln und Frankfurt (Main) erreicht. Die Fahrtdauer von Stockholm über Stralsund und Berlin nach Köln und Frankfurt (Main) betrug 50-52 Stunden (Stockholm-Berlin 36 Stunden). Von Berlin bestanden außerdem Anschlüsse an die Courierzüge nach Hamburg, Königsberg, Petersburg und an die Schnellzüge nach Breslau und Wien.

Postdampfschiff „Pommerania“ von 1863/64 wurde auf der Vulkan-Werft Stettin-Bredow erbaut; das erste auf einer deutschen Werft erbaute Postdampfschiff. Es hatte 322 Bruttoregistertonnen, 460 Gewichtstonnen, 50,50 m Länge, 6,9 m Breite, mit Radkästen 12 m, 2,35 m Tiefgang, 700 PS bei 29 Umdrehungen, 14,5 Sm., Raddurchmesser 5,4 m.

„Pommerania“ wurde 1870 von der Kaiserlichen Marine angekauft (20.8.70), erhielt 2 Ringkanonen 8,7 cm und 2 Revolverkanonen. Besatzung: 4 Offiziere und 61 Mann. War

von 1876-1879 im Ausland, 1880-1890 für Vermessungen benutzt, hat 1887 als Kaiserliche Yacht Kaiser Wilhelm I. bei der Grundsteinlegung des Nord-Ostsee-Kanals gedient. Am 18. August 1890 verkauft, 1892 von Hamburger Firma zum Segelschoner „Adler" umgebaut und ist auf seiner ersten Reise verschollen.

Im Jahre 1871 wurde die Unterhaltung der Postdampfschiffsverbindung Stralsund-Malmö aus wirtschaftlichen Gründen einem Privatunternehmen übertragen, dem Stralsunder Kaufmann Heinrich Israel. (Scherzhaft Heinrichsvertrag genannt, weil Vertrag mit Heinrich von Stephan - seinerzeit Oberpostrat - abgeschlossen wurde). Diese private Verbindung bestand bis 1896.



Der Fährhafen Sassnitz 1939 (Repro: W. Mittelstädt)

4. Postdampfschiffsverbindung Sassnitz-Trelleborg

Statt der alten Dampfschiffsverbindung von Stralsund nach Malmö, wurde mit dem 1 Mai 1897 eine neue Postdampfschiffsverbindung Sassnitz-Trelleborg von der „Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J.F. Bräunlich GmbH“ mit dem Passagier- und Salon-schnelldampfer „Imperator“ (1077 BRT) eingerichtet. Damit wurde eine Verbindung mit erstklassigen Dampfern geschaffen, die das ganze Jahr über in beide Richtungen benutzt werden konnten. Die Fahrzeit auf der 107 km langen Strecke betrug 4 Stunden. Auf schwedischer Seite versah „Rex“ die Überfahrt, den leider in der Nacht vom 26. zum 27. Februar 1900 ein trauriges Schicksal ereilte. Bei dichtem Nebel und hartem Nordweststurm wurde er aus seinem Kurs geworfen und strandete auf den Riffen der Halbinsel Jasmund.

5. Dampffährverbindung zwischen Sassnitz und Trelleborg

Mit der bereits 1903 eingerichteten Fährlinie Warnemünde-Gedser (42 km) hatte man gute Erfahrungen gemacht. So tauchte der Gedanke auf, eine direkte Fährverbindung zwischen Preußen und Schweden einzurichten. Bereits am 15. November 1907 wurde zwischen Preußen und Schweden ein Staatsvertrag über die Dampffährverbindung Sassnitz-Trelleborg abgeschlossen, und am 7. Juli 1909 konnte der Fährverkehr aufgenommen werden. Preußen stellte hierfür die auf der Vulkanwerft Stettin-Bredow erbauten Fährschiffe „Deutschland“

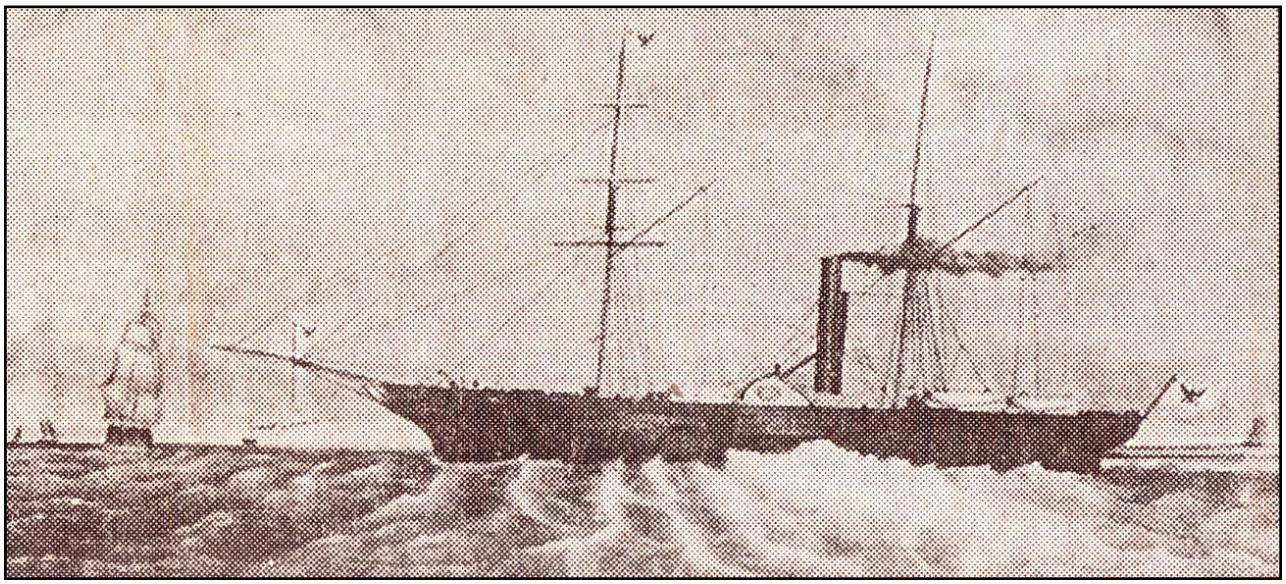
und „Preußen“ in Dienst, auf schwedischer Seite die Fähren „Konung Gustav V.“ und „Drotting Victoria“. Auf dem Hauptdeck der Fähren waren je zwei Gleise von 80 m Länge vorhanden, die acht D-Zug- oder 18 Güterwagen aufnehmen konnten. Die Fahrtzeit von Berlin nach Stockholm mit den sogenannten Schwedenzügen dauerte 22 Stunden. Mit der Fertigstellung des Rügendammes im Jahre 1936 verkürzte sich die Fahrtzeit auf 19 Stunden. Zwischen Stralsund und Rügen fiel nun das zeitraubende Trajektieren fort. Die beiden Fährschiffe sind 1909 für die Preußische Eisenbahn-Direktion Stettin erbaut worden, 2847 BRT, Länge über alles 112,2 m, Breite 15,47 m, 5000 iPS, 16 Knoten. „Deutschland“ vom 4. August 1914 als Hilfsstreuminendampfer Ostsee bis 1918, anschließend Trajektdienst Sassnitz-Trelleborg bis 27. September 1944. Schweden sperrt seine Häfen für deutsche Schiffe. 1945 russische Beute, im Dienst bis 1960. Vom 24.-28.1.1945 Flüchtlingstransporte (ca. 10.000). Fährschiff „Preußen“: Einsatz im Fährverkehr bis 27. September 1944. Sperrung schwedischer Häfen für deutsche Schiffe. 1945 polnische Beute.

Mit der Inbetriebnahme der Trajektschiffahrt mit den Fährschiffen „Deutschland“ und „Preußen“ von Sassnitz nach Trelleborg am 7. Juli 1909, stellte der Passagierdampfer „Imperator“ mit dem 6. Juli 1909 seine Fahrten ein, um anschließend im Bäderverkehr eingesetzt zu werden. Während des I. Weltkrieges wurde er am 4. August 1914 als Lazarettschiff eingerichtet und versah diesen Dienst bis 1919, um anschließend als Reparation an die Entente abgeliefert zu werden. Nähere Angaben nach K. Pittelkow: 1897 auf den Stettiner Oderwerken erbaut. Länge 66,68 m, Breite 10,10 m, Tiefgang 5,89 m, 1900 iPS und lief 15 Knoten.

6. Postdampfschiffs-Verbindung wischen Stettin und Kronstadt (St.Petersburg)

Preußens Plan, eine staatliche Postdampferlinie von Stettin nach St. Petersburg einzurichten, wurde erst durch den Dampfschiffsvertrag vom 1. Juli 1843 Wirklichkeit.

Nach Oberpostrat Stephan war „damit eine Einrichtung ins Leben gerufen worden, die für die Verkehrs- und Kulturinteressen wie für die politischen Interessen Preußens von größter Wichtigkeit waren, der preußischen Postflagge auf der Ostsee, die ihr gebührende Stellung und Wirkungssphäre verschaffte und außerdem der Postverwaltung einen jährlichen Gewinn Reingewinn von 60.000 Thalern einbrachte.“



„Preußischer Adler“ – erbaut 1846 in London (Repro: W. Mittelstädt)

Jede Regierung stellte ein Dampfschiff von mindestens 250 PS, das in England zu bauen war. Wöchentlich war eine Fahrt vorgesehen. Gewöhnlich wurden die Fahrten Mitte Mai begonnen und Mitte Oktober beendet. Mit diesen Fahrten wurde Mitte Mai 1845 begonnen. In der Ankündigung heißt es:

„Post-Dampfschiff-Fahrt

zwischen

Stettin und Kronstadt (St.Petersburg)

Die beiden großen eisernen Dampfschiffe

der Königlich Preußischen

und der Kaiserlich Russischen

Postverwaltung

„Preußischer Adler"

geführt von dem Königl. Preußischen

Postdampfschiffscapitain Baradon

und

„Wladimir"

geführt von dem Kaiserl. Russischen

Flotten-Capitain-Lieutnant

Duhumal,

jedes mit Maschinen von 310facher Pferdekraft versehen und zur bequemen Aufnahme von mehr als 100 Passagieren, sowie zur Beförderung einer bedeutenden Güterladung eingerichtet, werden im Jahre 1848 eine regelmäßige wöchentliche Verbindung zwischen Kronstadt (St.Petersburg) unterhalten. Die Abfertigung erfolgt:

Aus Stettin sonnabends, mittags,

aus Kronstadt sonnabends, abends.

Bei günstiger Witterung wird die Überfahrt in 65-70 Stunden zurückgelegt.“

Auf dieser Linie verkehrte Preußens größtes und bestes Schiff, der Dampfer „Preußischer Adler“, der 1846 auf einer englischen Werft erbaut worden war. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 11¼ Knoten in der Stunde. Die Anschaffungskosten hatten 300.000 Thaler betragen. Neben der Besatzung von 50 Mann, konnte das Schiff 168 Reisende und 4.000 Ztr. Güter befördern.

Vom 12. Mai bis 27. Oktober 1849 wird „Preußischer Adler“ von der preußischen Kriegsmarine beschlagnahmt und im Küstenschutz eingesetzt. Am 27. Juni 1849 unter Kommodore Schröder Gefecht gegen dänische Brigg „St.Croix“ auf der Höhe von Brüster, Ort vor der samländischen Küste. Artilleristische Überlegenheit der „St.Croix“ veranlasst Kommandanten zum Enterversuch; muss aber aufgeben, weil dänische Korvette „Galathea“ erscheint und zieht sich nach Swinemünde zurück.

Anschließend wieder im Postdampfschiffsdienst Stettin-Kronstadt.

Im Krimkrieg (1853-1856) musste der „Preußische Adler“ seine Fahrten wegen der Blockade durch die englisch-französische Flotte unterbrechen. Während dieser Zeit verkehrte er auf der Strecke Memel-Hull (England). Erst nach dem Frieden von Paris (1856) wurden die Fahrten zwischen Stettin und Kronstadt wieder aufgenommen.

Im November 1860 kündigte Russland den Vertrag von 1843, da wegen des Baues der Eisenbahnlinie Berlin-Dirschau-Eydtkau (Kowno) die Dampfschiffsverbindung unwirtschaftlich geworden war, die dann 1862 den Betrieb einstellte.

Am 18. Juli 1862 wurde „Preußischer Adler“ von der preußischen Kriegsmarine übernommen. Erbaut 1846/47 auf einer englischen Werft in London, 926 BRT, 1430 Gewichtstonnen, Länge in der Wasserlinie 56,60 m, Gesamtlänge 62,72 m, Breite 9,8 m, über die Radkästen 16,2 m, 3,30 m Tiefgang, 990 iPS und 11,5 Knoten bei 25 Umdrehungen, 2 Seitenräder je 20 Schaufeln bei 6,34 m Durchmesser. Als Bewaffnung erhielt er zwei gezogene und zwei glatte 24-Pfünder. Besatzung 10 Offiziere und 100 Mann.

Am 4. Mai 1864 Eintreffen des preußischen Mittelmeergeschwaders, bestehend aus dem Aviso „Preußischer Adler“, Kanonenboot „Basilisk“ und dem kleinen Kreuzer „Blitz“ in der Elbmündung zwecks Teilnahme am Krieg gegen Dänemark.

Am 9. Mai 1864 Teilnahme am Gefecht bei Helgoland gegen die dänische Flotte, keine Verluste.

„Preußischer Adler“ ab 1868 königliche Yacht. Am 16. November 1877 aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen. Am 26. Juni 1879 gesprengt bei Torpedoversuchen, Kiel-Wik.

Die Postdampfschiffe der preußischen Postverwaltung führten die Preußische Kriegsflagge: Zu 1.) von 1817-1850. Zu 2.) von 1850-1867. Zu 3.) vom 1. Oktober 1867 bis zu Übernahme der Norddeutschen Bundesmarine in das Deutsche Reich am 16. April 1871. Beide Flaggen sind ähnlich.

Anschließend die Deutsche Reichsflagge, schwarz-weiß-rot, in der Mitte Krone, darunter Posthorn.

———

(Redaktionelle Bearbeitung für die FG Nordische Staaten: R. Daebel, August 2007)