

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Winterscheid, Theo

Die Post begab sich aufs Wasser

Beiträge zur Rheinkunde

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/110595>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Winterscheid, Theo (2001): Die Post begab sich aufs Wasser. In: Beiträge zur Rheinkunde 53. Koblenz: Rhein-Museum Koblenz e.V.. S. 40-46.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.

Verwertungsrechte: Alle Rechte vorbehalten

Winterscheid, Theo
Die Post begab sich aufs Wasser

Die Post begab sich aufs Wasser

von Theo Winterscheid

Auch Vallendarer Lokalschiffe beförderten Postsendungen

Eine reale Alternative zu Postkutsche, Lohnfuhrwerk und später zur Eisenbahn stellte ab 1852 das Vallendarer „Lokal-Dampfboot“ im alltäglichen Personenverkehr mit Koblenz dar. Bereits seit etwa 50 Jahren zuvor vermittelten Postverwaltung und Lohnfuhrleute den Verkehr zwischen Neuwied und Koblenz über Vallendar, als dort ein Schiffseigner erstmals mit einem Dampfboot als Konkurrent auftrat. Wenig später griffen Unternehmer aus Bendorf mit ihrem Dampfschiff „MARIE LOUISE“ in den Wettbewerb ein.

Sturm auf die großen Schiffe

Als im Jahre 1827 die Preußisch-Rheinische (oder Kölnische) Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Köln mit dem Dampfer „CONCORDIA“ ihre Fahrten auf dem Rhein zwischen Köln und Mainz begann, erahnten nur wenige die Erfolge, die dieses Unternehmen bald erzielen würde. Etwa 18.000 Personen wurden im ersten Betriebsjahr befördert und der Verkehrsumfang des Jahres 1837, rund 150.000 Passagiere, ermutigte ein weiteres Konsortium, die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“ mit Sitz in Düsseldorf zu gründen und ab 1838 mit Dampfschiffen den Rhein zu befahren. Im Jahre 1849 erreichte man schon eine Million Fahrgäste, nachdem auch die seit 1823 bestehende Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij unter ihrem Technischen Direktor Eberhard Moritz Roentgen (aus der berühmten Neuwieder Tischlerfamilie) ihren Verkehr bis Mannheim ausgedehnt hatte. Die schnellsten Schiffe fuhren zu Berg an einem Tage Strecken wie Rotterdam–Emmerich, Emmerich–Köln, Köln–Mainz, Koblenz–Mannheim und Mannheim–Straßburg, zu Tal von Straßburg bis Mainz, von Mannheim bis Köln und von Mainz bis Wesel. Eine Fahrt auf dem billigsten Platz (Vorkajüte) kostete 1849 von Köln nach Düsseldorf 12 Sgr., nach Bonn 7 Sgr., nach Unkel 12 Sgr., nach Linz 18 Sgr., nach Neuwied 28 Sgr., nach Engers 1 Taler 1 Sgr., nach Koblenz 1 Taler 3 Sgr., nach Bingen 1 Taler 27 Sgr., nach Mannheim 3 Taler und nach Straßburg 4 Taler 10 Silbergroschen.

Die starke Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf den Rhein veranlasste das Generalpostamt in Berlin, die oberste preußische Postbehörde, die Zahl der auf dem rechten Rheinufer seit August 1801 zwischen Neuwied und Ehrenbreitstein bzw. Koblenz verkehrenden Personenposten, die es nach und nach dem gestiegenen Verkehrsbedürfnis angepasst hatte, etwa ab Mitte der fünfziger Jahre nicht mehr wesentlich zu erhöhen. Zu einer Ausweitung der Personenpostfahrten gab es wegen des Wettbewerbs privater Fuhrunternehmer und der Dampfschiffe kein ausreichendes Bedürfnis mehr. Im Gegensatz zur heutigen Zeit diente die vielfach noch mit der Güterbeförderung kombinierte Personenschiffahrt damals mehr dem Alltagsbedarf als dem sonntäglichen Ausflugsverkehr und sonstigen Vergnügungsreisen. So kam es, dass die preußische Postverwaltung sich zur



Billet Nro. /

Dampfschiffahrt für den Nieder- und Mittel-Rhein.
DÜSSELDORFER GESELLSCHAFT.
SALON.



Inhaber

zahlte für die Reise von *Bohlmann*
nach *Braunsh*
für *1* Person Thlr. *2*

Bohlmann

Total Thlr. *2* „ *4*

am *3/10* 18*49*

Der Conducteur:

Der Agent:

An den Kahnstationen sind schiffskundige Leute angestellt, welche die Passagiere gegen die Vergütung von 1 Silbergroschen pr. Person, an die Dampfboote heranzuföhren respective davon abholen. — Diesen Silbergroschen müssen die Passagiere dem Kahnführer selbst bezahlen.

Beförderung der Postsendungen zusätzlich zu den eigenen Transportmöglichkeiten fast 20 Jahre, von 1840 bis 1859, der Rheindampfschiffe bediente. Schiffe gab es schon reichlich, denn nach dem Betriebsgemeinschaftsvertrag zwischen der Kölner und der Düsseldorfer Gesellschaft aus dem Jahre 1853 befuhren die Kölner mit 17 und die Düsseldorfer mit 10 Dampfern den Rhein.

Das erste Vallendarer Dampfschiff

Die Erfolge der großen Gesellschaften riefen aber auch kleinere Unternehmen auf den Plan, besser auf den Rhein. So befuhr seit Juni 1852 ein „Local Dampfboot der H. H. Gebrüder Elsner“ den Rhein zwischen Koblenz und Vallendar. Das bei den Gebrüdern Elsner in Koblenz gebaute Schiff maß 60 Fuß in der Länge und 7 Fuß in der Breite bzw. 14 Fuß einschließlich Radkasten (1 preuß. bzw. rheinländ. Fuß etwa 31,4 cm). Es fasste 80 Personen und hatte eine Tragfähigkeit von 205 Zentnern. Das Schaufelradboot war bereits ganz aus Eisen und Blech gebaut. Die ersten Dampfschiffe hatten noch einen hölzernen Rumpf. Kessel und Maschine erreichten 17 PS. Die Mannschaft bestand aus drei Personen, einem „Stocher“ (Heizer) und einem Maschinisten in einer Person, dem Steuermann und einem Matrosen. Je Stunde verbrauchte die Maschine 3/4 Zentner Kohle. Die Strecke zwischen Koblenz und Vallendar legte das Schiff in gut 10 Minuten und von Vallendar nach Koblenz in 22 Minuten zurück. Das Boot erfreute sich eines

regen Zuspruchs. Täglich wurden etwa 600 Personen befördert. Die Baukosten betragen rund 2.000 Taler, ein „Preis, der in seiner Mäßigkeit wohl zu der Hoffnung berechtigt, dass in kurzer Zeit fast alle bedeutenderen Orte, wie zum Beispiel Cochem und Coblenz, Königswinter und Bonn, Lahnstein – Capellen-Stolzenfels und Coblenz, Boppard und Coblenz ... durch kleine Boote verbunden sein werden ... Bereits hat sich in Vallendar eine Actiengesellschaft gebildet für die Ausrüstung eines zweiten, ungleich größeren Dampfschiffs, das ebenfalls aus der Werkstätte der kunstreichen Gebrüder Elsner hervorgehen soll“ frohlockte ein hoffnungsvoller Zeitgenosse. Für den Personenverkehr der Postverwaltung und privater Fuhrunternehmer stellte das Schiff deshalb einen sehr ernst zu nehmenden Konkurrenten dar.

Ein Bendorfer Dampfboot fährt ebenfalls nach Koblenz

Bald eiferte man auch in Bendorf, wie Vallendar ohne Anlegestelle für die großen Schiffe der Dampfschiffahrtsgesellschaften, dem Lokalbootverkehr mit Koblenz nach. Am 2. November 1853 berichtete die „Coblenzer Zeitung“ über die Probefahrt eines Dampfboots einer Bendorfer Gesellschaft nach Koblenz. Es war in Hitdorf bei Köln vom Stapel gelaufen, sollte aber in „Zweckmäßigkeit und Eleganz der Bauart der aus der Elsner'schen Fabrik hervorgegangenen (Dampfboote) nicht gleich stehen“. Es handelte sich um die „MARIE LOUISE“, die früher zwischen Hitdorf und Köln verkehrte. Ab 14. August 1854 fuhr dieses Dampfboot täglich viermal nach Koblenz.

Es mangelte offensichtlich nicht an Versuchen, dieses Boot, wie das aus Vallendar, trotz der weiten Wegstrecke zwischen dem „Flecken“, so noch heute die Stadtmitte Bendorfs genannt, und der Anlegestelle erfolgreich einzusetzen. So bat im August 1854 Bendorfs Bürgermeister Liers die Oberpostdirektion Koblenz, nachmittags einen späteren Annahmeschluss für Postsendungen durch eine zusätzliche Postverbindung nach Koblenz zu ermöglichen, weil nach Abgang der Botenpost die bei der Postexpedition Bendorf angenommenen Sendungen erst am nächsten Tag abgesandt werden könnten. Unter Hinweis auf ein zwischen Königswinter und Bonn verkehrendes Boot, das neben Personen auch Postsendungen

Nro. 92.	Li.
Dampfschiff	
STADT COBLENZ.	
von <i>Grosse Cajettes</i>	
von <i>Hitdorf</i>	nach <i>Koblenz</i>
	Tble. Sgr. Pf
zahlt für den Platz	<i>2 - 10 -</i>
„ „ Uebergewicht	<i>1 - 10 -</i>
Den <i>17/8 54</i>	Tot. <i>3 - 10 -</i>

beförderte, schlug Liers zur Realisierung seiner Bitte vor, das Bendorfer Lokalboot nachmittags für den Abtransport der Postsendungen zu benutzen. Die Oberpostdirektion Koblenz lehnte aus bekannter Sparsamkeit ab und verlegte den Abgang der seit dem 1. Mai 1849 täglich um 10 Uhr von Sayn nach Koblenz abgehenden Botenpost mit

Wirkung vom 25. August auf 15 Uhr. Die Benutzung des Schiffes sei zwar zulässig, aber die spätere Abfertigung der Botenpost erziele ebenfalls den erwünschten Erfolg. Fehlgeschlagen war damit der Versuch, einen zusätzlichen, späteren Postabgang für die Postexpeditionen Sayn und Bendorf zu erreichen und das Bendorfer Dampfbootunternehmen durch die postalische Nutzung aufzuwerten.

Auch zwischen Vallendar und Koblenz ging die Post aufs Wasser. Was dem Bendorfer Dampfboot versagt blieb, geschah in Vallendar. Nicht nur die Schiffe der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft und einige Lokalboote wie das zwischen Königswinter und Bonn oder zwischen Neuwied und Weißenthurm, sondern auch das Dampfboot zwischen Vallendar und Koblenz ließ die preußische Postverwaltung zur Beförderung von Postsendungen benutzen. Bereits für das Jahr 1862 ist eine Postbeförderung mit dem Vallendarer Lokalboot durch folgende Bekanntmachung in der „Coblenzer Zeitung“ vom 18. Juli 1862 nachgewiesen:

„Vom 11. d. Mts. ab ist eine Botenpost von Bendorf nach Vallendar hergestellt worden, welche sich in letzterem Orte an das zur Briefbeförderung benutzte Local=Dampfschiff nach Coblenz anschließt.

Coblenz, den 15. Juli 1862

Der Ober=Post=Director

In Vertretung: Sanft.“

Aber auch in der Gegenrichtung benutzte die Postverwaltung das Vallendarer Dampfschiff. Nach einer Bekanntmachung des Postamtes Koblenz aus dem Monat November 1863 war die Annahmeschlusszeit zu dieser Verbindung für gewöhnliche und eingeschriebene Briefe auf 8.45 Uhr festgesetzt, und um 9.15 Uhr brachte das Postamt die Briefpost zur Ablegestelle des Schiffes nach Vallendar.

Eine weitere Nachricht über die „Schiffspost“ zwischen Vallendar und Koblenz ist in einer Bekanntmachung der Königlichen Oberpostdirektion Koblenz erst wieder aus dem Jahre 1867 überliefert:

„Vom 3. d. Mts. ab wird der Briefkartenschluß von Vallendar nach Coblenz, welcher mit dem Localboot Beförderung findet, erst um 6 Uhr Nachm. aus Vallendar abgefertigt werden. Imgleichen ist der Abgang der Botenpost von Bendorf nach Vallendar aufUhr Nachm. Festgesetzt worden.

Coblenz, den 2. April 1867

Der Ober=Post=Director,

Handtmann.“

Geld- und Paketsendungen ließ die Postverwaltung nicht mit dem Schiff zwischen Koblenz und Vallendar befördern. Das Schiff sollte nur eine zusätzliche Beförderungsmöglichkeit für Briefsendungen ohne Wertangabe bieten. Wertbriefe und Paketsendungen für Vallendar, Bendorf und Sayn wurden mit den Personenposten Koblenz–Neuwied und Koblenz–Altenkirchen über Ehrenbreitstein befördert. Dass diese Vorsichtsmaßnahme zweckmäßig war, bewies ein Vorfall vom 8. Oktober 1867. Von dem am Abend um 6.30 Uhr in Koblenz anlandenden Vallendarer Lokaldampfboot wurde der Briefbeutel von Vallendar entwendet. Er enthielt nach dem Fahndungersuchen des stellvertretenden königlichen Untersuchungsrichters, des Landgerichtsassessors Hünten, vom 20. Oktober 1867 gewöhnliche Briefe aus Vallendar und ein Briefpostpaket aus Bendorf oder Sayn mit gewöhnlichen

Briefen und einem Einschreibbrief der „Gebrüder Lossen zu Concordiahütte an Leopold Seligmann“ in Koblenz. Der geöffnete Briefbeutel und ein Teil der darin enthaltenen gewöhnlichen Briefe wurden noch am Abend der Entwendung in Koblenz gefunden. Des Diebstahls dringend verdächtig waren zwei Männer, die mit dem Lokalboot kamen und sich nach der Tat vermutlich sogleich über die Schiffbrücke nach Ehrenbreitstein entfernten. Beide schienen „nassauische Handelsleute“ zu sein.

Auch im Jahre 1868 stand das Vallendarer „Lokal=Dampfboot“ noch im Dienst der Post, jetzt für die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes. Nach einer Bekanntmachung in der „Coblenzer Zeitung“ vom 4. April 1868 fand die „Briefbeförderung mittelst des Localbootes von Vallendar nach Coblenz ... vom 3. d. Mts. erst um 6 Uhr“ nachmittags statt; entsprechend ging die Botenpost von Bendorf nach Vallendar erst um 16,45 Uhr ab. Offensichtlich hing die Zeit des Abgangs der Briefsendungen aus Vallendar mit dem Dampfschiff von der Jahreszeit ab, denn am 29. Oktober gab der Leiter der Oberpostdirektion Koblenz, Oberpostdirektor Handtmann, bekannt, dass „das Dampfschiff von Vallendar nach Coblenz, mit welchem die Briefbeförderung stattfindet, ... gegenwärtig aus ersterem Orte bereits um 5 Uhr Nm.“ Abgeht. „Dementsprechend ist auch der Abgang der hiermit in Anschluß stehenden Botenpost von Bendorf nach Vallendar auf 3.45 Uhr Nm. Vorgezückt worden.“

Die Konkurrenz der Eisenbahn

In einer Ausgabe der Coblenzer Zeitung des Monats Juni 1869 ist letztmals die postalische Nutzung des Dampfboots in Richtung Vallendar erwähnt. Morgens um 9.15 Uhr fand der Brieftransport vom Postamt Koblenz zur Schiffsablegestelle statt. Aus dieser Bekanntmachung geht übrigens ferner hervor, dass zu dieser Zeit auch eine Schiffspost zwischen Koblenz und Cochem (Mosel) besteht.

Das Ende der Dampfschifftransporte zwischen Koblenz und Vallendar nahte bereits. Den Schifffahrtsunternehmen und der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes erwuchs ein mächtiger Konkurrent, die rechtsrheinische Eisenbahn. Bereits im Jahre 1866 hatte die Rheinische Eisenbahngesellschaft in Köln vom preußischen Staate die Konzession zum Bau der rechtsrheinischen Bahnstrecke (Köln–Deutz–Troisdorf) Oberkassel–Linz–Neuwied–Bendorf–Vallendar–Ehrenbreitstein–Koblenz erhalten. Die Anschlussmöglichkeit an die linksrheinische Eisenbahn war durch den Bau der Pfaffendorfer Brücke bereits seit dem 9. Mai 1864 gegeben. Am 4. August 1869 war der Bau der rechtsrheinischen Bahnlinie von Ehrenbreitstein rheinabwärts schon so weit fortgeschritten, dass ein Teil der Strecke, zumindest bis Neuwied, mit Arbeitszügen befahren wurde.

Am 27. Oktober 1869 begann für die Städte von Ehrenbreitstein bis Neuwied ein neuer Abschnitt in der Personen- und Güterbeförderung. Von diesem Tage an war dieser Abschnitt für den Eisenbahnverkehr eröffnet. Die Bekanntmachungen über die Inbetriebnahme der rechtsrheinischen Bahnstrecke Koblenz–Neuwied und die hiermit erfolgten Änderungen für die Beförderung von Postsendungen sind u. a. im „Amts=Blatt der Norddeutschen Post=Verwaltung“ und in der „Coblenzer Zeitung“ enthalten. Nach dem genannten Amtsblatt wurde die am 27. Oktober eröff-

nete „rechtsrheinische Eisenbahnstrecke zwischen Koblenz und Neuwied (Stadt) ... zu Posttransporten“ benutzt. „Eisenbahn=Postconducteurs“, die dem Postamt Koblenz unterstanden, begleiteten die Ladung.

Die Postanstalten in Koblenz, Ehrenbreitstein, Vallendar, Bendorf, Engers und Neuwied tauschten von diesem Tage ab ihre Postsendungen über die auf dieser Teilstrecke verkehrenden Bahnposten aus. Damals hießen diese „fahrenden Postanstalten“ noch „Eisenbahnpostbüros“. Für die Postämter Koblenz und Neuwied war diese Bahnstrecke nur noch eine zusätzliche Verbindung, denn diese Ämter standen schon seit November 1858 mit den linksrheinischen Bahnposten im Post austausch, Neuwied über die jenseits des Rheins befindliche Bahnhaltestelle in Weißenthurm, die offiziell, wie auch die dortige Postexpedition, „Neuwied Bahnhof“ hieß. Weil die rechtsrheinische Bahn es ermöglichte, täglich mehrere Postversande zu befördern, konnte die Postverwaltung auf eine Beförderung durch Postfuhrwerke und Boten verzichten. So zog die Oberpostdirektion Koblenz mit Ablauf des 26. Oktober 1869 u. a. die Botenpost zwischen Bendorf und Vallendar und die Dampfschiffpost zwischen Koblenz und Vallendar ein. Das Vallendarer Dampfboot hatte damit für die Postbeförderung ausgedient.

Aber nochmals dienen Schiffe zu Posttransporten

Als die Reichspost im Jahre 1923 wegen des Ruhrkampfes, des passiven Widerstandes gegen die Besatzungsmächte, und der Zwangsverwaltung der Eisenbahn durch die „Regie“ im besetzten Rheinland auf die Posttransporte durch die Bahn verzichtete, griff sie für einige Monate, von März bis Dezember 1923, wieder auf Rhein- und Moseldampfschiffe, nicht aber auch auf das Vallendarer Lokalboot, zurück und ließ die auf den Rheindampfern beförderten Sendungen durch vorübergehend entbehrliches Bahnpostpersonal umarbeiten und austauschen. Zwischen Ludwigshafen und Uerdingen fuhren auch im Dienst der Post u. a. die traditionsreichen Dampfschiffe „BISMARCK“, „DRACHENFELS“, „GOETHE“, „ERNST LUDWIG GROSSHERZOG VON HESSEN UND BEI RHEIN“, „KRONPRINZESSIN CECILIE“, „HINDENBURG“, „RHEINGOLD“ und „LOHENGRIN“ der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Köln und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, kurz: Köln-Düsseldorfer. Pferdewagen des Koblenzer Posthalters Harnischfeger, Kraftfahrzeuge und Straßenbahnen ergänzten zwischen Neuwied und Koblenz die Schiffsposten. Den umfangreichen Paketversand hätte ein Lokalboot auf Regelfahrten mit Personenbeförderung kaum vermitteln können.

Von 1944 bis März 1945 bediente sich die Deutsche Reichspost nochmals der Rheinschiffahrt für Posttransporte, als der Bahnpostverkehr auf den Rheinstrecken durch Fliegerangriffe erheblich gestört war. Noch einmal, wie 1923, standen die Dampfer „ERNST LUDWIG GROSSHERZOG VON HESSEN UND BEI RHEIN“, jetzt ausschließlich, im Dienst der Reichspost.

In den Jahren 1952 und 1953 befanden sich auf einigen Schiffen der Köln-Düsseldorfer „Schiffpoststellen“ zur Vermittlung eines öffentlichen Funksprechdienstes und zur Annahme von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen. Im Jahre 1952 befanden sich diese Annahmestellen auf den Dampfern „MAINZ“,



„RHEINLAND“ und „VATERLAND“, im Jahre 1953 auf den Dampfern „MAINZ“, „RHEINLAND“ und „GOETHE“ sowie auf dem Motorschiff „KÖLN“.

Aber auch ein Vallendarer Motorschiff diente später noch zweimal der Post: Am 22. September 1957 und am 20. Mai 1962 fanden mit der „GRETULA“ des Vallendarer Eigners Gilles unter Begleitung eines Postbediensteten Sonderpostbeförderungen von Vallendar nach Koblenz statt, um die während der Vallendarer Briefmarkenausstellungen „VABRIA“ und „VAPOSTA“ sonntags im Kolpinghaus eingelieferten Briefsendungen abends noch nach Koblenz befördern zu können. Zur Dokumentation dieser außergewöhnlichen Ableitung waren die Sendungen zusätzlich zu dem üblichen Tagestempel mit einem Bestätigungsstempel „Befördert mit Schiffsonderpost Vallendar-Koblenz“ bedruckt worden.

Am 11. April 1999 fand eine weitere Sonderpostbeförderung anlässlich der „Briefmarken- und Münzen-Messe Rheinland-Pfalz“ in Koblenz statt. Die dort eingelieferten Sendungen wurden zwischen Koblenz und Boppard, begleitet von Beamten in historischer Uniform, mit der „MARKSBURG“ der Köln-Düsseldorfer befördert. Zur Bestätigung dieser besonderen Beförderung erhielten die Sendungen einen Abdruck eines besonderen ovalen Stempels, der einen historischen Dampfer des 19. Jahrhunderts und die Inschrift „GOETHE“ zeigt.

Anschrift des Verfassers:
 Theo Winterscheid
 Sandkauler Weg 52 a
 56564 Neuwied