

NORBERT SCHMIDT, Berlin

# 125 Jahre auf den Wellen von Havel, Spree und Dahme Eine bewegte Schifffahrtsgeschichte

Am 8. August 2013 beging Berlins derzeit größte und älteste Reederei für den Personenverkehr das Jubiläum „125 Jahre Stern und Kreis“. Ein Anlass zu einem stolzen Rückblick möchte man meinen, doch die Betriebsgeschichte ist eher mit einer Achterbahnfahrt zu vergleichen. Die jüngsten eineinhalb Jahrhunderte Berliner Stadtgeschichte waren in allen Lebensbereichen von gravierenden Umbrüchen gekennzeichnet, wie sie niemals zuvor in so schneller Folge eintraten. Warum sollte in solch bewegten Zeiten gerade ein Schifffahrtsunternehmen davon unberührt bleiben?

## Gründung und Aufstieg

Im Jahre 1871 war Berlin zur Hauptstadt des deutschen Kaiserreiches und damit in den Rang einer europäischen Metropole aufgestiegen. Die Wirtschaft – wie wir heute sagen würden – boomte, und die Einwohnerzahl stieg rasant. Doch die sozialen Bedingungen für die Mehrheit der Bevölkerung waren eher trostlos. Es wuchs der Wunsch, wenigstens für einige Stunden Zerstreuung und Erholung vom Alltagsdruck zu finden. Die Spree und die grüne Umgebung Berlins mit ihren zahlreichen Seen boten dazu mannigfaltige Möglichkeiten, und so siedelte sich im Weichbild und vor den Toren der Stadt eine Vielzahl von Ausflugsgaststätten an.

Doch eine beschauliche Gondelfahrt auf der Spree, wie sie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch üblich war, wurde immer

unerquicklicher, da die Transportschifffahrt<sup>1)</sup> und die Nutzung der Uferareale für die sich ausdehnenden Fabriken ebenso rasant zunahmen. [1] All jene, die am und auf dem Fluss ihrem Gewerbe nachgingen, empfanden daher zunehmend die Vergnügungsboote als unliebsame Hindernisse. Dampfschiffe, die größere Strecken und eine Vielzahl von Passagieren aufnehmen konnten, boten dazu eine Alternative. Doch die vom Wetter abhängigen Fahrgastzahlen und darüber hinaus behördliche Auflagen, die Transportschifffahrt bezüglich der Steg- und Liegeplätze sowie im Schleusenrang bevorzugten, ließen das Geschäftsrisiko für die Personenschifffahrt ungewöhnlich hoch erscheinen. [2] Dazu war eine Passage der Stadtschleuse für den Ausflügler völlig illusorisch, da vor der Fertigstellung der ersten Mühlendammschleuse 1894 mehrtägige Wartezeiten an der alten Stadtschleuse (sie befand sich nahe der Jungfernbrücke) die Regel darstellten. Es blieb daher bei kurzlebigen Reedereigründungen und ebenso unzuverlässigen und sporadischen Angeboten mit beständigen Klagen über viel zu hohe Fahrpreise. [3]

In dieser Situation ergriff der Stettiner Kaufmann Gustav Krokisius die Initiative zur Neugründung einer Reederei, die er von Anbeginn auf stabile Füße stellen wollte. Er sicherte sich die Unterstützung

1) Die Schreibweise von „Schifffahrt“ folgt dort, wo der Begriff allgemein gebraucht wird, der aktuellen Regel, also mit ff. In historischen Eigennamen wurde die ursprüngliche Schreibweise mit ff beibehalten.

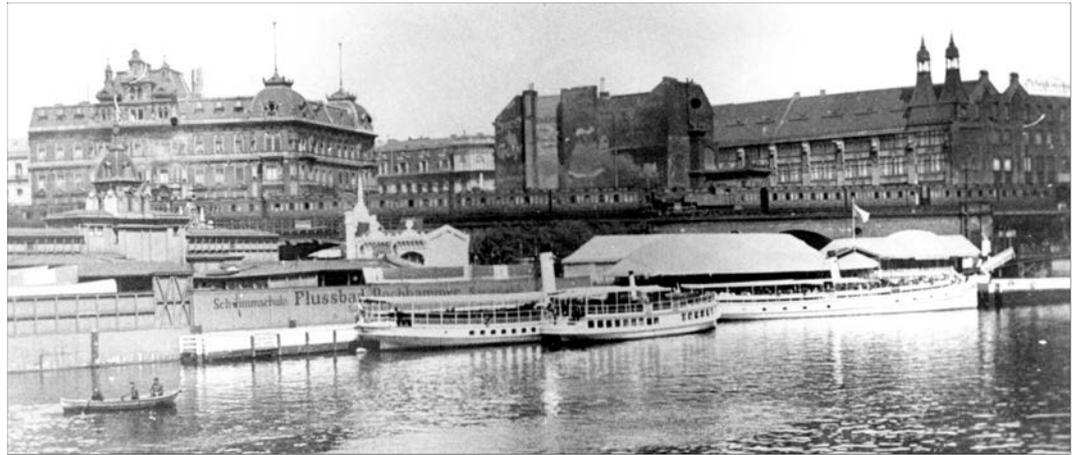
Dampfschiff-Fahrten.				- 118 - Dampfschiffahrten			
A. Berlin-Spandau-Wannsee-Potsdam. (Stern).				B. Berlin (Weidend.Br.)-Spandau-Wannsee-Potsdam.			
An Wochentagen vom 17. Mai bis 2. September.				An Sonn- u. Festtagen vom 17. Mai bis 2. Septbr. 1900.			
Spandau (Ch.-Br.) ab	10 30	—	2,00 8 00 4 00	10 30	—	2,00 8 00 4 00	6,55 7 20
Pichelswerder	10 50	—	2,20 8 20 4 20	10 50	—	2,20 8 20 4 20	6,20 7 20
Schildhorn	11 00	—	2,30 8 30 4 30	11 00	—	2,30 8 30 4 30	6,30 7 20
Gatow	11 05	—	2,35 8 35 4 35	11 05	—	2,35 8 35 4 35	6,13 7 20
Kais. Wilhelmsturm	11 10	+	2,40 8 40 4 40	11 10	+	2,40 8 40 4 40	6,30 7 20
Lindwerder	11 15	—	2,45 8 45 4 45	11 15	—	2,45 8 45 4 45	6,45 7 20
Wann-Kais.-P. ab	10 15	11 40	2 50 8 50 4 50	10 15	11 40	2 50 8 50 4 50	6 20 7 20
see   Schw.P.	10 30	—	2 25 8 25 4 25	10 30	—	2 25 8 25 4 25	6 20 7 20
Cladow	10 35	—	2 45 8 45 4 45	10 35	—	2 45 8 45 4 45	7 20 7 20
Pfaueninsel	10 50	12 05	3 00 8 50 5 00	10 50	12 05	3 00 8 50 5 00	8 20 8 20
Moorlake	11 00	12 10	3 10 9 00 5 10	11 00	12 10	3 10 9 00 5 10	8 15 8 20
Sacrore	11 05	12 15	3 15 9 05 5 15	11 05	12 15	3 15 9 05 5 15	8 20 8 20
Gliencke	11 10	12 20	3 20 9 10 5 20	11 10	12 20	3 20 9 10 5 20	8 25 8 20
Potsdam (L.-Br.) an	11 30	12 40	3 40 9 30 5 40	11 30	12 40	3 40 9 30 5 40	8 30 8 20
Potsdam (L.-Br.) ab	10 45	11 45	1 50 3 00 4 00 5 00 6 00	10 45	11 45	1 50 3 00 4 00 5 00 6 00	7 20 8 20
Gliencke	11 00	12 00	2 05 3 15 4 15 5 15 6 15	11 00	12 00	2 05 3 15 4 15 5 15 6 15	7 15 8 15
Sacrore	11 10	12 10	2 15 3 25 4 25 5 25 6 25	11 10	12 10	2 15 3 25 4 25 5 25 6 25	7 10 8 10
Moorlake	11 15	12 15	2 20 3 30 4 30 5 30 6 30	11 15	12 15	2 20 3 30 4 30 5 30 6 30	7 05 8 05
Pfaueninsel	11 25	12 25	2 30 3 40 4 40 5 40 6 40	11 25	12 25	2 30 3 40 4 40 5 40 6 40	7 00 8 00
Cladow	11 40	12 35	2 45 3 55 4 55 5 55	11 40	12 35	2 45 3 55 4 55 5 55	6 55 8 00
Wann-Kais.-P. see   Kais.-Br. an	12 50	—	3 10 4 10 5 10 6 10 7 10	12 50	—	3 10 4 10 5 10 6 10 7 10	8 15 8 20
Lindwerder	12 00	—	3 05 4 05 5 05 6 05	12 00	—	3 05 4 05 5 05 6 05	8 10 8 15
Kais. Wilhelmsturm	12 05	—	3 10 4 10 5 10 6 10	12 05	—	3 10 4 10 5 10 6 10	8 05 8 10
Gatow	12 10	—	3 15 4 15 5 15 6 15	12 10	—	3 15 4 15 5 15 6 15	8 00 8 05
Schildhorn	12 15	—	3 20 4 20 5 20 6 20	12 15	—	3 20 4 20 5 20 6 20	7 55 8 00
Pichelswerder	12 20	—	3 25 4 25 5 25 6 25	12 20	—	3 25 4 25 5 25 6 25	7 50 8 00
Spandau (Charl.-Br.)	12 24	—	3 30 4 30 5 30 6 30	12 24	—	3 30 4 30 5 30 6 30	7 45 8 00

● In Pfaueninsel Anschluss nach Cladow bzw. Wannsee.  
† In Cladow Anschluss an den von Potsdam abfahrenden Dampfer nach Kaiser Wilhelmsturm und Spandau.

Fahrpreise. Von Berlin bis Spandau, Pichelswerder, Schildhorn, Kaiser Wilhelmsturm 60 Pf., bis Wannsee, Pfaueninsel, Moorlake Sacrore 80 Pf., bis Gliencke, Potsdam 1 M., Von Potsdam bis Tornow 15 Pf., bis Gliencke 20 Pf., bis Sacrore, Moorlake, Tempia, Nadlitz 30 (60) Pf., bis Pfaueninsel Caputh 40 Pf. (60), bis Wannsee, Schildhorn Baumgartenbrück Weider 40 Pf. (60) bis Pichelswerder, Spandau 80 Pf. (1,20) Sacrore bis Moorlake, Wannsee 40 Pf., Spandau 60 Pf., die übrigen von einer bis zur nächsten Station 20, bis zur zweiten 30 Pf. — Wochentagen werden Hin- und Rückfahrtschleuse zu den eingeklamerten Preisen abgegeben. Umfahrt um Potsdam 1,00 Mk. Kinder bis 6 Jahren frei von 0—12 halbe Preise.

Bild 1 Das attraktive Angebot der SHDG Stern um 1900: Vielfalt der Ausflugsziele, gepaart mit einem dichten Linienverkehr (Auszug aus [4])

**Bild 2 Die Dampferstation der Gesellschaft Stern an der Jannowitzbrücke zur Jahrhundertwende: An den Stegen vor dem „Flussbad Pochhammer“ und der Station zwei Doppelschraubendampfer und ein Schiff der sogenannten Kaiserklasse.**  
(Foto Sammlung Michael Müller)



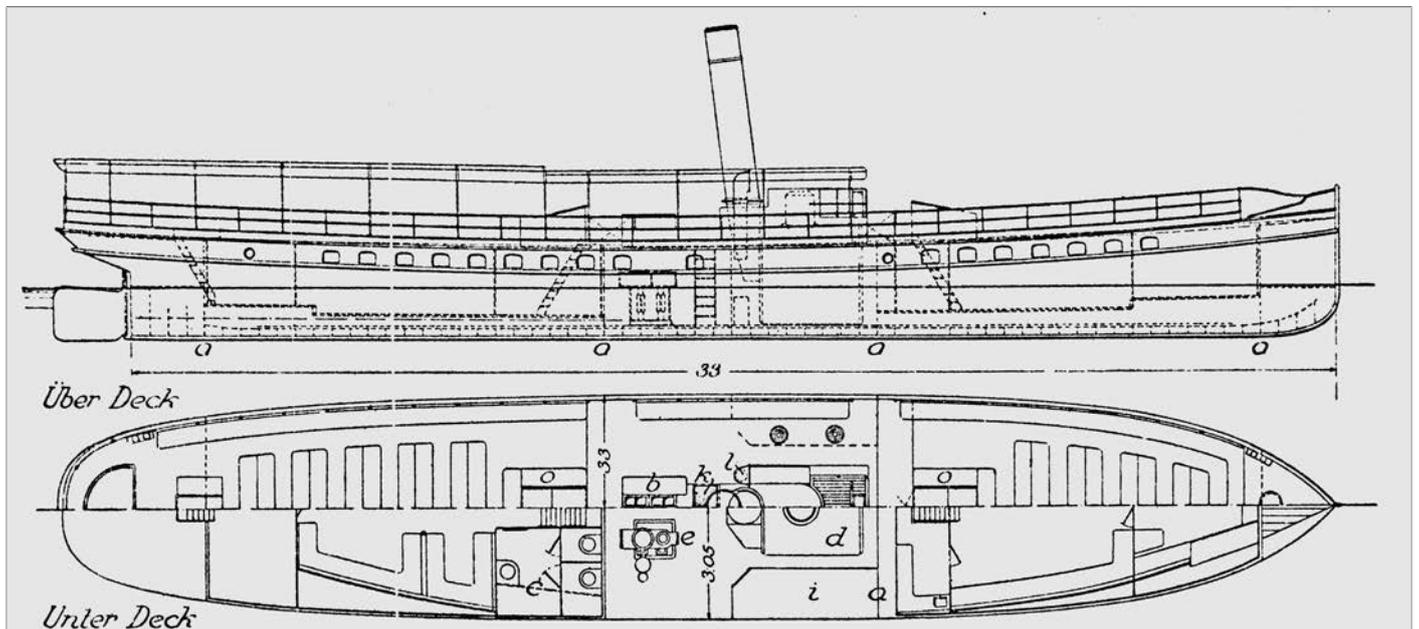
**Bild 3 Auch Romantik wurde angeboten; Ausschnitt aus einer zeitgenössischen Postkarte mit dem Titel „Mondscheinacht auf dem Tegeler See“.** (Sammlung Norbert Schmidt)

von Bankhäusern und Industriellen und legte das Grundkapital so hoch an, dass neben Schiffsneubauten auch die Übernahme von schon bestehenden Unternehmen finanzierbar sein sollte. Die konstituierende Generalversammlung und gleichzeitig erste Aufsichtsratssitzung fand am 8. August 1888 unter dem Vorsitz des

Kgl. Baurates Walter Kyllmann statt. Die unter dem Aktienrecht gegründete Firma erhielt den Namen *Spree-Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern“ (SHDG Stern)* mit Sitz in Berlin. In den ersten beiden Jahren übernahm die neue Gesellschaft Schiffsneubauten aus Stettin, darunter sechs Schiffe der sogenannten Kaiserklasse, von denen der Dampfer „Kaiser Friedrich“, inzwischen als Rückbau und unter der Eigentümerschaft des Deutschen Technikmuseums (DMT), heute wieder von der *Stern- und Kreisschiffahrt* betrieben wird. Des Weiteren wurden mehrere bestehende Schiffahrtsgesellschaften in die *SHDG Stern* eingebracht, womit nicht nur deren Schiffe in den Kapitalstock gingen, sondern Grundstücke, Anleger und Liegerechte sowie später auch Werftkapazitäten. Eine wesentliche Veränderung innerhalb der SHDG Stern gab es mit der Übernahme der Potsdamer *Reederei A. Gebhardt*, wobei der bisherige Eigentümer dieses Unternehmens für die nächsten fünf Jahre zum Geschäftsleiter der SHDG Stern bestimmt wurde.

Als eine bedeutende Erwerbung muss an dieser Stelle die historische Anlegestelle unmittelbar neben der Jannowitzbrücke genannt werden. Sie war von großer Bedeutung, da von hier alle wichtigen Ziele auf der Oberspree, also oberhalb des Mühlendamms, angefahren wurden. Denn aus den schon eingangs genannten Gründen teilte die Mühlendammsschleuse die Fahrgebiete für den Ausflugs-

**Bild 4 Generalplan der größten Doppelschrauben-Dampfer der SHDG vor dem Ersten Weltkrieg: „Werner v. Siemens“ und „Leopold v. Ranke“, beide Baujahr 1907. Zusammen mit den etwas kleineren Doppelschrauben-Dampfern der sogenannten Bismarck-Klasse prägten sie das Erscheinungsbild der SHDG Stern für die folgenden Jahrzehnte.** (Repro aus [6])



**„Ein Sommerfest an der Oberspree“**

zwischen Berlin, Jannowitzbrücke und dem Müggel- und Zeuthener See, veranstaltet von 20 der grössten Oberspree-Restaurants, in Gemeinschaft mit der Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“

**am Mittwoch, den 10. und Donnerstags, den 11. August 1910**

Ununterbrochener „Stern“-Dampfer-Verkehr von früh 10 Uhr an in viertelstündlicher Folge, ab Jannowitzbrücke (Belvedere), Schlesisches Tor, ferner ab Cöpenick (Zum Dampfschiff) und Grünau (Gesellschaftshaus)

=====

**Festlich geschmückte u. abends illuminierte Dampfer**

**Historischer Festzug:**

„Des Königs Geiserich Heimkehr nach siegreicher Schlacht“

:: Blumenkorso :: Konzerte :: Feuerwerke ::  
 Dekorationen u. Illuminationen der Festwirtschaften  
 :: Beleuchtung der Bismarckwarte ::

=====

Die Festkarten berechtigen zum freien Eintritt in alle Festwirtschaften und zur Benutzung sämtlicher Festdampfer mit beliebigen Fahrtunterbrechungen, an einem Tage. Preis im Vorverkauf M. 1.50 für Erwachsene, Kinder 75 Pfg., am Tage der Fahrt 2.00 bzw. 1.00.

**Vorverkaufsstellen bis einschl. 9. August, abends 6 Uhr:**

- sämtliche Festwirtschaften, sowie die Kassen der „Stern“-Gesellschaft in Berlin, Jannowitzbrücke, Schles. Tor, „Marinehaus“ am Brandenburger Ufer 1, Potsdam, Wannsee, Spandau und Tegel.
- alle grösseren Reisebüros, Invalidendank, sämtliche Theaterkassen des Warenhauses A. Wertheim.

**Programme werden an obigen Stellen gratis abgegeben.**  
 Die Jahreskarten der „Stern“-Gesellschaft haben am 10. u. 11. August keine Gültigkeit!

**Bild 5** Noch gemeinsam auf Kundenwerbung: „20(!) der grössten Oberspree-Restaurants“ in Gemeinschaft mit der SHDG Stern – heute in jeder Hinsicht unvorstellbar

(Repro aus [11])

verkehr in Berlin weiterhin in die Bereiche Oberspree mit den Gewässern der Dahme und in die Unterspree mit den Havelseen. Der mit viel Hoffnung auf bessere Durchlassfähigkeit begleitete Schleusenneubau am Mühlendamm war dagegen schon bei seiner Eröffnung an die Grenze seiner Kapazität gelangt und damit keine Entlastung für die Schifffahrt.



**Bild 6** MS „Teltow“ der Teltower Kreisschiffahrt, 1912 mit einem weiteren Schwesterschiff in Dienst gestellt und zusammen mit zwei ähnlichen Neubauten speziell für den Einsatz im Teltowkanal entwickelt. Durch das ungewöhnliche Äußere und den „Löffelbug“ gehörte das Schiff zu den markanten Vertretern der Teltower Kreisschiffahrt.

(Foto Sammlung Horst und Wolfgang Golzsch)

Im Jahre 1893 übernahm Johannes Kins die Geschäftsleitung und führte die SHDG Stern in ihre besten Jahre. Welcher Anteil dabei den günstigen Wirtschaftsbedingungen zugeschrieben werden müsste, ist offen. Auch die Bahn brachte die Leute ins „Grüne“ und war neben den anderen Reedereien ein ernstzunehmender Konkurrent. Doch eine attraktive Streckengestaltung sowohl auf den Gewässern der Spree und Dahme als auch auf den Havelseen und Potsdam kam den Erwartungen des Publikums augenscheinlich sehr entgegen und förderte das Geschäft. [4]

Mit der Gewerbeausstellung in Treptow im Jahre 1896 verknüpften die auf der Oberspree tätigen Reedereien hohe Erwartungen, ebenfalls auch die SHDG Stern. So wurden bei den Stettiner Oderwerken zwei Doppelschrauben-Dampfer in Auftrag gegeben, die zur damaligen Zeit zu den größten und attraktivsten Dampfschiffen zählten: „Oberbürgermeister Zelle“ und „Baurat Hobrecht“. Wenn auch die mit der Gewerbeausstellung verbundenen geschäftlichen Hoffnungen enttäuscht wurden, so blieb die SHDG Stern weiterhin auf Erfolgskurs und konnte es sich dank ihrer wachsenden Größe leisten, weitere Konkurrenten bzw. deren Schiffsbestand zu übernehmen.

Die größte dieser Transaktionen erfolgte 1907 mit dem Erwerb der *Spandauer Dampfergesellschaft Oberhavel und Tegeler See*. Sie brachte nicht nur eine Erweiterung des Schiffsparks um 17 Schiffe, sondern auch die Dominanz auf der Oberhavel und neue Anleger, die in Zukunft noch bedeutend werden sollten. Berücksichtigt man bei dieser Übernahme, dass im Jahr zuvor bei den Stettiner Oderwerken die vorerst größten Dampfer „Werner v. Siemens“ und „Leopold v. Ranke“ für je 430 Personen in Auftrag gegeben und dann 1907 in Dienst gestellt worden waren, so ahnt man die damalige Ausstrahlung des Unternehmens auf die Anteilseigner und potentiellen Kapitalanleger. [5], [6]

Das Erscheinungsbild der Schiffsneubauten vor und nach der Jahrhundertwende war gekennzeichnet durch ein großes Hauptdeck mit Sitzbänken für die Mehrheit der Passagiere, das nur mit einem so genannten Sonnensegel vor den ärgsten Witterungsbedingungen schützte. Ein Unterdeck, meist im Vorschiff, konnte nur eine geringe Anzahl von Personen aufnehmen und verfügte oft über einen kleinen Ausschank. Es war daher erforderlich, dass bei längeren Fahrten ein Gartenrestaurant angesteuert wurde, in dem nicht nur Speisen und Getränke die Besucher erwarteten, sondern auch Räumlichkeiten zur Verfügung standen, die bei ungünstigem Wetter die Ausflügler etwas versöhnten. Die Anlegestege wurden meist von den Gasthäusern finanziert, die natürlich eine gute Geschäftsbeziehung mit den Reedereien pflegten, damit sich die Investitionen letztlich amortisierten. Diese Partnerschaftsregeln galten selbstverständlich auch für die SHDG Stern.