

Britischer Segel-Raddampfer SIRIUS von 1837

Der hölzerne Seitenraddampfer SIRIUS wurde 1837 für den Linienverkehr von London nach Cork in Südirland gebaut. 1838 wurde er kurzzeitig an die British and American Steam Navigation Company verchartert und fuhr für diese Reederei 1838 als erstes Dampfschiff nur mit Maschinenkraft von Cork nach New York. 1847 strandete das Schiff bei Ballycotton an der Irischen See und ging verloren.

Die technische Grundlage für die erfolgreiche Atlantiküberquerung lag in der für die damalige Zeit hochmodernen Antriebsanlage des Schiffes. Die SIRIUS war nämlich eines der ersten Dampfschiffe, das mit einem Kondensator zur Frischwassererzeugung ausgestattet war. Erst mit dem nun zur Verfügung stehenden Frischwasser war ein Dauerbetrieb der Dampfkessel ohne regelmäßige Kesselreinigung und der damit verbundenen Außerbetriebnahme des Dampftriebs möglich. Der Kondensator war allerdings auch der Grund für den recht hohen Kohleverbrauch des Schiffes. Mit ihrer maximalen Bunkerkapazität von 450 Tonnen Kohle hatte die SIRIUS eine Reichweite von 2900 Seemeilen bei der ökonomischsten Fahrgeschwindigkeit von 6,7 Knoten - wenig, wenn man bedenkt, dass die Distanz zwischen Cork und New York auf der Großkreisroute 2730 Seemeilen beträgt.

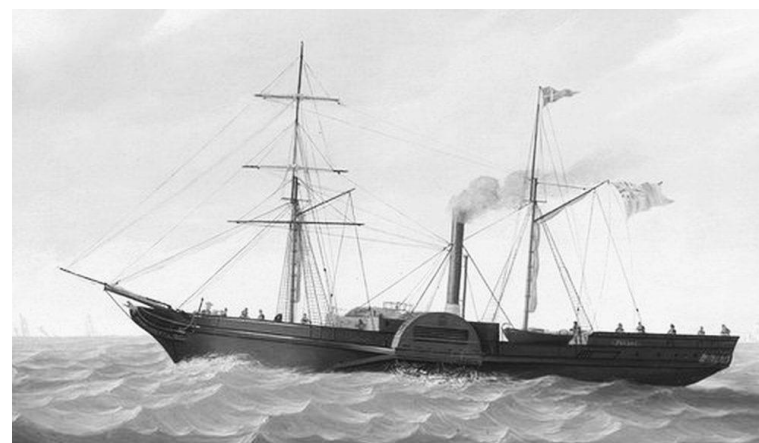
Erbaut wurde die SIRIUS 1837 in Schottland für die St. George Steam Packet Company, die sie im August desselben Jahres für den Linienverkehr London-Cork in Dienst stellte. Schon Anfang 1838 wurde sie allerdings an die die British and American Steam Navigation Company verchartert. Diese Reederei war einer der heißen Wettbewerber für die Aufnahme des ersten regulären Dampferverkehrs über den Atlantik, hatte aber Pech mit ihrem Neubau "British Queen", dessen Bau sich deutlich verzögerte. Reeder Smith charterte daher kurz entschlossen die eigentlich für die Ozeanüberquerung zu kleine SIRIUS.

Am 28. März 1838 dampfte die SIRIUS von London nach Cork, übernahm dort nochmals Kohle "bis zur Halskrause", Frischwasser und Proviant und lief dann am 4. April mit Kurs New York aus. An Bord waren 37 Mann Besatzung unter dem Kommando von Lt. Richard Roberts, R.N., und 40 bzw. nach anderen Literaturangaben 45 Passagiere.

Daten und Fakten der SIRIUS	
Land:	Großbritannien
Schiffstyp:	Seitenraddampfer mit Hilfsbesegelung (getakelte als Brigantine)
Bauwerft:	Robert Menzies & Sons, Leith, Schottland
Stapellauf:	1837
Besatzung:	37 Mann + 40 Passagiere
Verbleib:	Gestrandet und nachfolgend gesunken bei Ballycotton, Irland am 16 Januar 1847
Technische Daten	
Vermessung:	703 BRT
Länge:	54,4 m über Deck
Breite:	7,8 m ohne Schaufelräder
Tiefgang:	4,6 m
Antrieb:	Zweizylinder-Dampfmaschine mit 500 PS von Wingate & Co.
Geschwindigkeit	ca. 12 kn max.

Die Reisebedingungen waren nicht optimal: starke Winde und raue See behinderten den Seitenraddampfer auf weiten Teilen der Fahrt. Der dadurch zu hohe Kohleverbrauch soll zum Aufbrauchen der Kohlevorräte etwa 100 Seemeilen vor New York geführt haben. Die Mannschaft hat angeblich daraufhin einen Mast, sämtliche Ersatzstengen und Teile der Einrichtung verfeuert. Diese Aktion soll die Inspiration zu der gleichartigen Szene in Jules Vernes Roman "Reise um die Erde in 80 Tagen" gewesen sein. Wie dem auch sei, am 23. April 1838 legte die SIRIUS nach einer Gesamtfahrtzeit ab Cork von 18 Tagen, 4 Stunden und 22 Minuten in New York an.

Sie schlug damit ihren ärgsten Wettbewerber um die erste Atlantiküberquerung mit hauchdünnem Vorsprung, denn bereits vier Stunden



Die SIRIUS bei ihrer Atlantiküberquerung 1838 (nach einem Gemälde von S. Walters aus dem Jahre 1842)

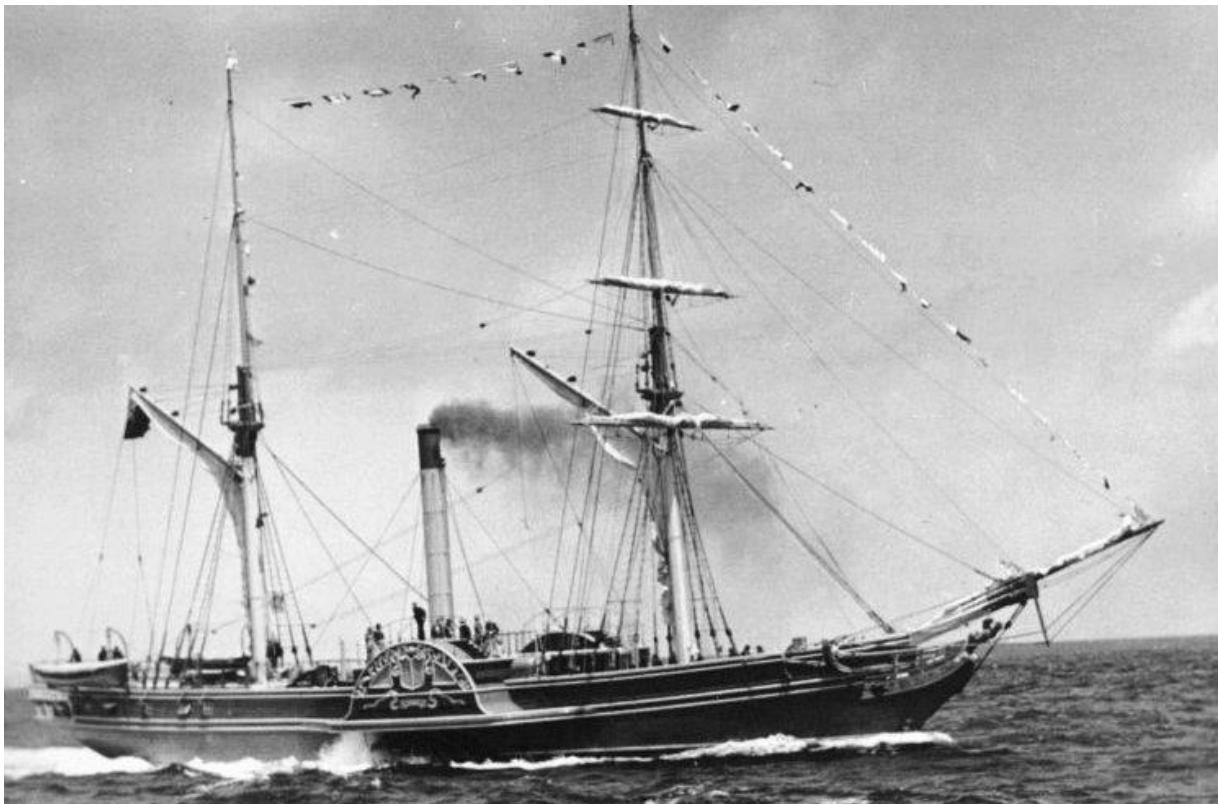
später legte der bekannte Dampfer "Great Western" ebenfalls in New York an. Er hatte die Zeit der SIRIUS zwar um drei Tage unterboten, konnte sie aber nicht mehr einholen.

Nach ihrer Rückkehr nach Großbritannien übernahm die St. George Steam Packet Company wieder die SIRIUS und setzte sie für eine weitere Rundreise nach New York ein, die im Juni/Juli 1838 durchgeführt wurde. Anschließend führte der für die Atlantikroute eindeutig zu kleine Dampfer eine Ostsee-Reise nach Sankt Petersburg durch, bevor er wieder von der auf seiner Stammstrecke London - Cork eingesetzt wurde.

Bereits Ende 1840 waren ihre Maschinen aufgebraucht, möglicherweise durch zu hohe Belastungen auf der Atlantikroute. Der Austausch verzögerte sich durch technische und finanzielle Probleme um mehrere Jahre. Erst 1844 konnte die SIRIUS, nun unter der Reedereiflagge der City of Cork Steam Ship Company, wieder in Dienst gestellt werden. Von Cork aus bediente das Schiff künftig Häfen an der Irischen See.

Am 16. Januar 1847 geriet die SIRIUS mit 91 Menschen an Bord auf einer Reise von Cork nach Dublin in dichten Nebel und lief in dieser Situation auf einem Riff in der Bucht von Ballycotton. Sie konnte zwar noch einmal von den Felsen abgebracht werden. Aufgrund des starken Wassereintruchs entschloss sich der Kapitän aber, das Schiff weiter innen in der Bucht auf Strand zu setzen. Dabei dampfte sie unmittelbar vor der Ortschaft Ballycotton auf ein weiteres Riff, die Smith's Rocks. Das einzige Rettungsboot ging unter, wobei alle 14 Insassen ums Leben kamen. Sechs weitere Menschen starben bei der weiteren Rettungsaktion, aber die restlichen 71 konnten von den Helfern aus Ballycotton gerettet werden.

1939 wurde eine Replik der SIRIUS in Originalgröße für die US-Filmgesellschaft Paramount Pictures gebaut, die für den Historienfilm "Herrscher der Meere" benötigt wurde. Das Filmschiff erhielt den Namen "Dog Star", der Filmkapitän führte aber weiter den historisch korrekten Namen Lt. Richard Roberts, R.N. Dieser recht authentische Nachbau ist leider nicht erhalten geblieben.



Replik der SIRIUS aus dem Jahre 1939. Fotograf unbekannt.

Literaturempfehlungen

P. Allington & B. Greenhill: *The First Atlantic Liners*, Conway Maritime Press, London, 1997. Das reich bebildete Buch beschreibt Technik und Historie der ersten Dampfer auf dem Atlantik.