

Michael Sohn

Kähne auf dem Rhin

Frachtschiffahrt im Ruppiner Land

Eigenverlag Sohn-Art

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar

Impressum

© 2026 Eigenverlag Sohn-Art
Rudolf-Breitscheid-Str. 44
16816 Neuruppin

www.sohn-art.de

Autor
Michael Sohn

Umschlaggestaltung, Satz und Layout
Michael Sohn

Illustration Titel- und zweite Umschlagseite
Michael Sohn

ISBN 978-3-00-085642-6

Inhalt

Vorwort	5	Märkische Flussfahrzeuge im Mittelalter	131
Die Landschaft und ihre Gewässer	7	Märkische Binnenfahrzeuge des 18. Jahrhunderts	135
Flußschifffahrt tut Not –		Das 19. Jahrhundert	143
Das wirtschaftspolitische Umfeld	10	Schiffbaustellen im Bereich der Ruppiner Wasserstraße	156
Das Mittelalter	10	Märkische Binnenfahrzeuge in der ersten Hälfte des 19. Jh.	174
Vom Dreißigjährigen Krieg bis zur Napoleonischen Besetzung	15	Die Blütezeit der Segelkähne in der zweiten Jahrhunderthälfte	191
Der Kreis Ruppin im 19. Jahrhundert	28	Von den Zwanzigern bis in die siebziger Jahre	202
Besondere Kunden der Schifffahrt einer Behördenstadt	63	Karte der Ruppiner Wasserstrasse um 1870	210
Von den Zwanzigern bis in die sechziger Jahre	68	Anzeigen	214
Der Neubeginn nach 1945	72	Anhang	216
Die Schaffung schiffbarer Gewässer –		Schiffer im Bereich der Ruppiner Gewässer	216
Der Anschluss an das Märkische Wasserstraßennetz	78	Schiffbauer im Bereich der Ruppiner Gewässer	291
Vom Mittelalter bis zum Dreißigjährigen Krieg	78	Literaturverzeichnis	318
Vom Dreißigjährigen Krieg bis zur Napoleonischen Besetzung	79	Verzeichnis der verwendeten Archivalien des	
Wasserbau im 19. Jahrhundert	94	Brandenburgischen Landeshauptarchivs (BLHA)	322
Der Wasserstraßenbau nach 1850 bis zum 1. Weltkrieg	108	Verzeichnis der verwendeten Archivalien des	
Wasserbauten zwischen Erstem Weltkrieg und den 1960er Jahren	126	Kreisarchivs Ostprignitz-Ruppin	324
Schiffer und ihre Fahrzeuge –			
Von Kähnen, ihren Erbauern und Betreibern	131		



verzeichnet von C. C. Galtbach sen.

Vorwort

Heute ist die zeitweise beachtliche Bedeutung der Flußschifffahrt für das Ruppiner Land fast völlig aus dem öffentlichen Bewusstsein verschwunden. Ein entsprechendes Schlüsselmoment war der historische Umzug anlässlich der 200-Jahr-Feierlichkeiten zu Fontanes Geburtstag 2019 in Neuruppin. Unter all den historisch kostümierten Teilnehmern fand sich kein einziger Schiffer oder Fischer, obwohl die Ruppiner Schifferinnung um 1900 die mit Abstand meisten Mitglieder im Vergleich zu allen anderen Gewerken besaß. Betreffende museale Einrichtungen der Region streifen das Thema nur peripher oder es ist komplett in ihren Präsentationen nicht vertreten.

In der heutigen Zeit, wo Autobahnen, Eisenbahnen und der Luftverkehr als allgegenwärtige Verkehrsinfrastruktur existieren, kann sich kaum jemand die Bedeutung der Wasserstraßen in vorindustrieller Zeit vorstellen. Bis auf ein paar staubige und im geringen Maße befestigte Chausseen und Landstraßen gab es neben den Gewässern nichts zum Transport großer Gütermengen wie Holz, Getreide, Bau- oder Brennstoffe. Selbst wenn die Ruppiner Gewässer im Vergleich zu den großen Stromgebieten von Elbe, Rhein, Donau, Oder und Havel nur eine kleine Nebenwasserstraße darstellen, so waren sie für die Region selbst, das Ruppiner Land, der Haupttransportweg mit entscheidender wirtschaftlicher und sozialer Bedeutung. Erst die Anbindung an eine leistungsfähige preußische Eisenbahn Ende des 19. Jahrhunderts beendete diese Tatsache.

Ein entscheidender Faktor war die Nähe zu Berlin. In den Statistiken des 19. Jahrhunderts ist überdeutlich ablesbar, dass weit über die Hälfte des Wasserverkehrs auf den Ruppiner Gewässern durch die Preußische Hauptstadt induziert wurde.

Für eine funktionierende Frachtschifffahrt auf Binnengewässern bedarf es dreierlei Voraussetzungen: Einen Transportbedarf für *GRÖßERE* Gütermengen über längere Distanzen, *SCHIFFBARE* Wasserstraßen und Schiffer mit *ENTSPRECHENDEN* Transportgefäßen (Kähnen).

Inwieweit sich diese Bedingungen für die Ruppiner Gewässer einstellten und entwickelten, versucht die vorliegende Arbeit aufzuzeigen. Dem Autor ist dabei bewusst, dass die Quellenlage lückenhaft ist und das Ergebnis dementsprechend ebenfalls. Trotzdem konnte punktuell bisher unerforschtes Material gefunden und ausgewertet werden, was einen faszinierenden Ein- und Überblick auf bestimmte Aspekte der Ruppiner Schifffahrtsgeschichte ermöglicht. Bei den Zitaten aus alten Quellen wurde die damalige Schreibweise und Grammatik beibehalten. Sie sind daher teils schwierig zu lesen, bewahren aber den ursprünglichen Charakter der Quelle.

Wenn hier von dieser Region die Rede ist, so soll der territoriale Raum etwas genauer definiert werden. In der Vergangenheit existierten, abhängig von den politischen Verwaltungsstrukturen, verwandte Bezeichnungen wie Grafschaft Ruppín, Herrschaft Ruppín oder Kreis Ruppín. Dabei ist der erstere Begriff historisch und juristisch unkorrekt:

„Man nennt das Land Ruppín von jeher eine Grafschaft, ohne zu untersuchen, ob ihm dieser Titel mit Recht zukomme; und doch war Ruppín nie mehr als eine Herrschaft und sollte billig nie anders benannt werden. Dieses beweisen alle Urkunden, die ich in Händen habe. Die vorigen Besitzer des Landes, vom Ersten bis zum Letzten, nannten sich, ohne Ausnahme Grafen von Lindow und Herren zu Ruppín. Das Ländchen Lindow, welches sie zu dem Grafen – Titel berechtigte, lag nahe bei Zerbst, und ist nunmehr dem Fürstenthum Anhalt einverleibt.

Ruppín heißt in allen, von ihnen selbst ausgestellten, Urkunden: Unse Land to Ruppín, unse Herschap.¹“

So wurde der Grafschaft-Titel vom Anhaltinischen Lindow einfach auf Ruppín ohne eine Berechtigung übertragen und immer wieder kopiert. Unter feudalistischen Bedingungen ist somit *HERRSCHAFT* korrekt, welche später in einen von vierzehn

Der Ruppínsche Creis, 1786
Kartograf: Oesfeld, Carl Ludwig
Stecher: Glasbach, C. C.
Quelle: Leibniz-Institut für
Länderkunde
Signatur: HK 1718

1 Bratring, DIE GRAFFSCHAFT RUPPIN IN HISTORISCHER, STATISTISCHER UND GEOGRAPHISCHER HINSICHT. 1799

Kreisen des Regierungsbezirkes Potsdam umgewandelt wurde.² Nur minimale Gebietsveränderungen gingen damit einher: „Endlich ist der Ruppinsche Kreis, mit Ausnahme der an die Ost-Prignitz übergegangenen Ortschaften, wofür er durch die südliche Hälfte des aufgelösten Löwenbergischen Kreises entschädigt worden ist, in seinem frühern Bestande verblieben.“³

Geografisch beschreibt Bratring 1799 die Grenzen des Kreises folgendermaßen:

„Das Land Ruppin liegt am nordwestlichsten Winkel der Mittelmark Brandenburg, zwischen 30° 5' und 31° 2' der Länge; zwischen 52° 46' und 53° 10' der nördlichen Breite. Nach seiner heutigen Ausdehnung gränzt es westlich und nördlich an die Prignitz, südlich an das Havelland, südöstlich an den Glien – und Löwenbergischen Kreis, und östlich und nordöstlich an das Herzogthum Mecklenburg und einen Theil der Uckermark. Zwischen Groß- und Klein-Zerlang auf einem See berühren sich die äußersten Gränzpunkte der Grafschaft, der Prignitz und des Mecklenburgschen. Von dort zieht sich die Gränze westlich, vor der weißen Glashütte vorbei, durch eine schöne Naturgegend zwischen Kagar und dem Dorfe Zechlin hindurch, und erreicht unterhalb Zootzen die nordwestlichste Spitze. Von dieser schießt sie zwischen Neuendorf und Dossow gerade auf die Dosse zu, wird bis zur Kolonie Friedrichs Güte von ihr begleitet, woselbst sie sich wieder einschränkt und einem kleinen Theile des Mecklenburg-Schwerinschen den Vorzug der nahen Dosse einräumt. In gerader Linie geht sie südlich bis auf Darsikow, tritt zwischen Netzband und Rögelin an die Temnitz, in deren Gesellschaft sie nicht lange bleibt, sondern zwischen Schönberg und Tramnitz wieder mit der Dosse sich vereinigt. Bald aber tritt sie über diesen Fluß, den Wusterhauser See und die Jägelitz, und nimmt die beiden Oerter Zernitz und Leddin von der Prignitz ab, umkreiset noch die westlich an der Jägelitz liegenden Kolonien Alt- und Neu-Koppenbrügge, weiter südlich Schwartzwasser, und erreicht bei Rübehorst die südwestlichste Spitze, wo die Prignitzsche, Havelländische und Ruppinsche Gränze sich vereinigen. Von hier tritt sie fast bis nach Rhinow hinan, vereinigt sich ohnweit der Kolonie Gartz mit dem Rhin, und folgt allen seinen Krümmungen, den Zotzen hindurch, bis nahe vor Lentzke. Da trennt sie sich von ihm, und geht durch das Fehrluch bis an den Fehrdamm, zieht sich, von der Natur durch Rhinströme angewiesen, nach dem alten Rhin zurück, umgiebt in dessen Gesellschaft in unzähligen Schlangenwendungen das Wustrausche Luch, berührt mit einer südlichen Spitze einen kleinen Theil des Gliens, gleich darauf den Löwenbergischen Kreis, und zieht sich mit dem Rhin bis an den Bützsee zurück.

In mannigfaltigen Wendungen geht sie nun gegen Osten durch die Rüthenicksche Forst bis an die Grund-Mühle, zwischen Linde und Löwenberg, zwischen Gr. Mutz und Hoppenrade hindurch, läuft immer nordöstlich an dem Löwenbergischen Kreise hin, schneidet das Dorf Ribbeck mit seiner Feldmark, einer Halb-Insel gleich von dem Löwenbergischen Kreise ab, und erreicht endlich den Wentowsee. Das Dorf Marienthal macht die östlichste Spitze der Grafschaft aus, und liegt ganz isolirt, vom Mecklenburgschen, dem Löwenbergischen und der Uckermark umgeben, unweit der Havel. Auf dem Wentow vereinigt sich die Ruppinsche und Mecklenburgsche Gränze, gehet längs des Polzowkanals bis Zernikow, wo sie zwischen Buchholz und Burow durch, um Globow weg, sich fast nach Fürstenberg hinzieht. Die dortigen Theeröfen sind, wenn man das im Mecklenburgschen ganz getrennt liegende Vorwerk Menow ausnimmt, die äußersten Gränz-Punkte, die sie umgiebt, und so endlich unterhalb Gr. Zerlang den Vereinigungs-Punkt erreicht.“

Außerhalb der Untersuchung verblieben die Fischerei, die Flößerei, und die Fährschiffahrt. Diese speziellen Bereiche warten auf eine gesonderte Betrachtung. Auch zu der zum Ende des 19. Jahrhunderts beginnenden Passagierschiffahrt ist schon anderweitig publiziert worden.

Michael Sohn, Neuruppin

2 Berghaus, LANDBUCH DER MARK BRANDENBURG 1854, S.40 ff

3 Berghaus, LANDBUCH DER MARK BRANDENBURG 1854, S.46

Die Landschaft und ihre Gewässer

„Die Gegenden, welche von dem hufeisenförmigen Laufe der Havel auf der mehr als vierzig Meilen langen Strecke von Fürstenberg bis zur Mündung eingeschlossen werden, bestehen aus zwei ihrer Oberflächengestalt nach völlig verschiedenen Landschaften, EINEM PLATEAU IM NORDEN und einer Niederung im Süden, DORT DIE OSTPRIGNITZ UND DIE GRAFSCHAFT RUPPIN NEBST DEM LANDE ZU LÖWENBERG hier das große Havelländische Luch sammt dem Rhin- und dem Dosse-Bruch⁴...“

So beginnt Berghaus in seinem 1854 erschienenen *LANDBUCH DER MARK BRANDENBURG* die Beschreibung der Landschaft, die hier betrachtet werden soll.

Vierundzwanzig Jahre später wird die Bodengestalt dieser Region im Band II der von der Königlichen Elbstrombauverwaltung von 1898 herausgegebenen Beschreibung wie folgt dargestellt.

Das Quellgebiet des Rhins liegt demnach zwischen Zechlin und Rheinsberg auf dem südlichen Randhügelzug der Mecklenburgischen Seenplatte. Deren mittlere Höhe liegt um die 100 m über dem Meeresspiegel. Südlich der westlichen Ausläufer, die auch als Hochfläche Ruppins bezeichnet werden, dehnt sich das Rhinluch aus. Es beginnt im Osten bei Liebenwalde als Fortsetzung einer Talsenke längs des Finowkanals und wird dort in die obere Havel und im westlichen Gebiet über den Rhin in die Unterhavel entwässert.

„Im Süden wird das eigentliche Rhinluch, der Theil westlich vom Kremmener See, von der Stadt Kremmen, den Dörfern Linum, Hakenberg, Tarmow, der Stadt Fehrbellin, den Dörfern Feldberg und Lentzke, der Stadt Friesack, den Dörfern Klessen und Stölln und der Stadt Rhinow begrenzt, wobei es dem Laufe des Rhins bis zu dessen Einmündung in den Gülper See [...] überall folgt. [...]

Die niedrige Wasserscheide zwischen dem Bütz (+ 35 m) und dem Kremmener See ist vom Rhin selbst, der an dieser Stelle von Norden her in das Rhinluch eintritt, durch angeschwemmtes Geschiebe gebildet worden. Westlich und östlich vom Zotzen steht das Rhinluch mit dem Havelländischen Luche in Verbindung. Das Verbindungsglied beider Bruchniederungen ist zwischen den Dörfern Brunne und Vietnitz 7,5 km breit. In seinem westlichen Theile hängt das Rhinluch mit den Niederungsflächen der Dosse und der Jäglitz zusammen.⁵“

Zwischen dem Rhin- und dem Havelländischen Luch liegt die etwa 30 m höhere Erhebung des Glien. Um 1900 war diese mit einem großen Waldstück, dem Krämer, bedeckt.

„Das breite Verbindungsglied des Rhinluches mit dem Havelländischen Luche, in dessen Mitte der Zotzen liegt, trennt das Ländchen Bellin von der südwestlich gelegenen Erhebung von Friesack, welche die Form eines Dreiecks besitzt, dessen Höhe 13 km und dessen Grundlinie 7,5 km lang ist. Der Flächeninhalt der Erhebung beträgt demnach annähernd 50 qkm. Die in ihren Hügeln bis + 77 m ansteigende Hochfläche ist auf allen Seiten von Flüssen, Kanälen, Seen, Wiesen und Sumpfniederungen umgeben. Westlich wird die Erhebung von Friesack durch die als ‚Tritz‘ bezeichnete Thalniederung, in welcher der Klessener und der Witzker See ihre Abwässer dem Havelländischen Großen Hauptkanal zuführen, von der Hochfläche von Rhinow getrennt.⁶“

4 Berghaus, *LANDBUCH DER MARK BRANDENBURG*, 1854, S.371 ff

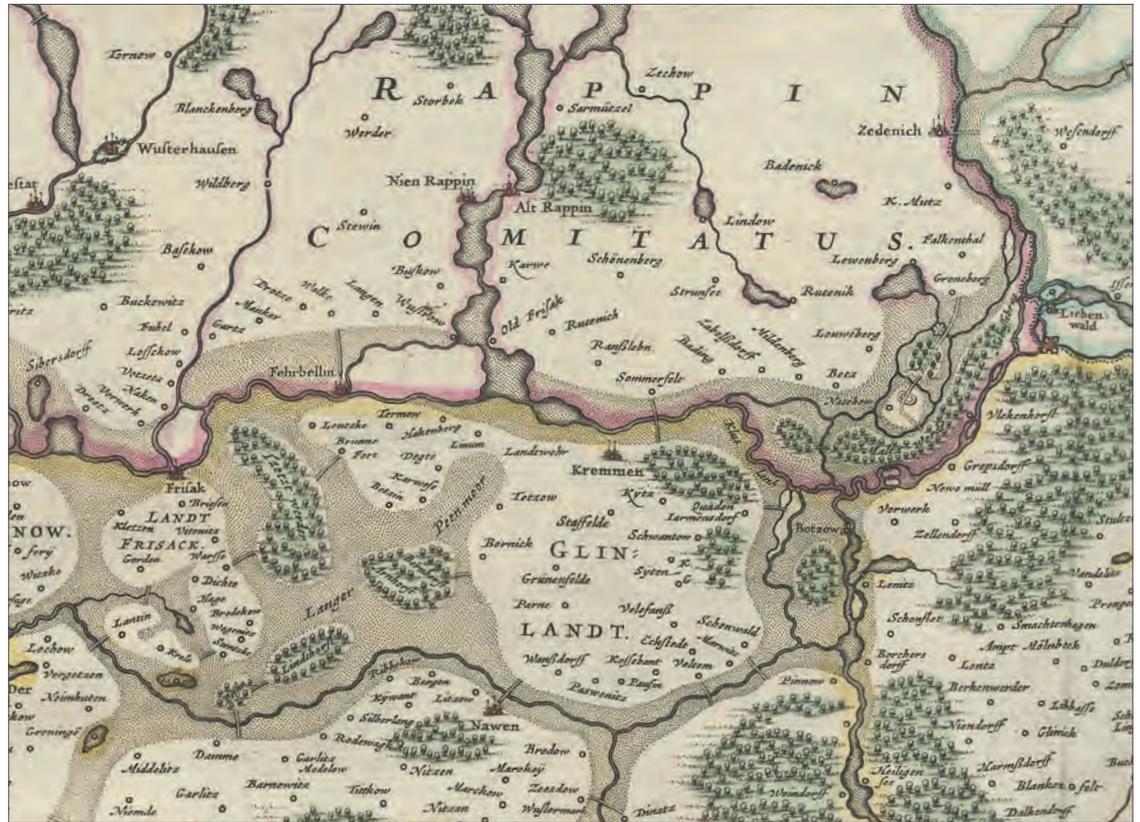
5 *DER ELBSTROM. SEIN STROMGEBIET UND DIE WICHTIGSTEN NEBENFLÜSSE*, in Band II der von der Königlichen Elbstrombauverwaltung, 1898

6 ebenda

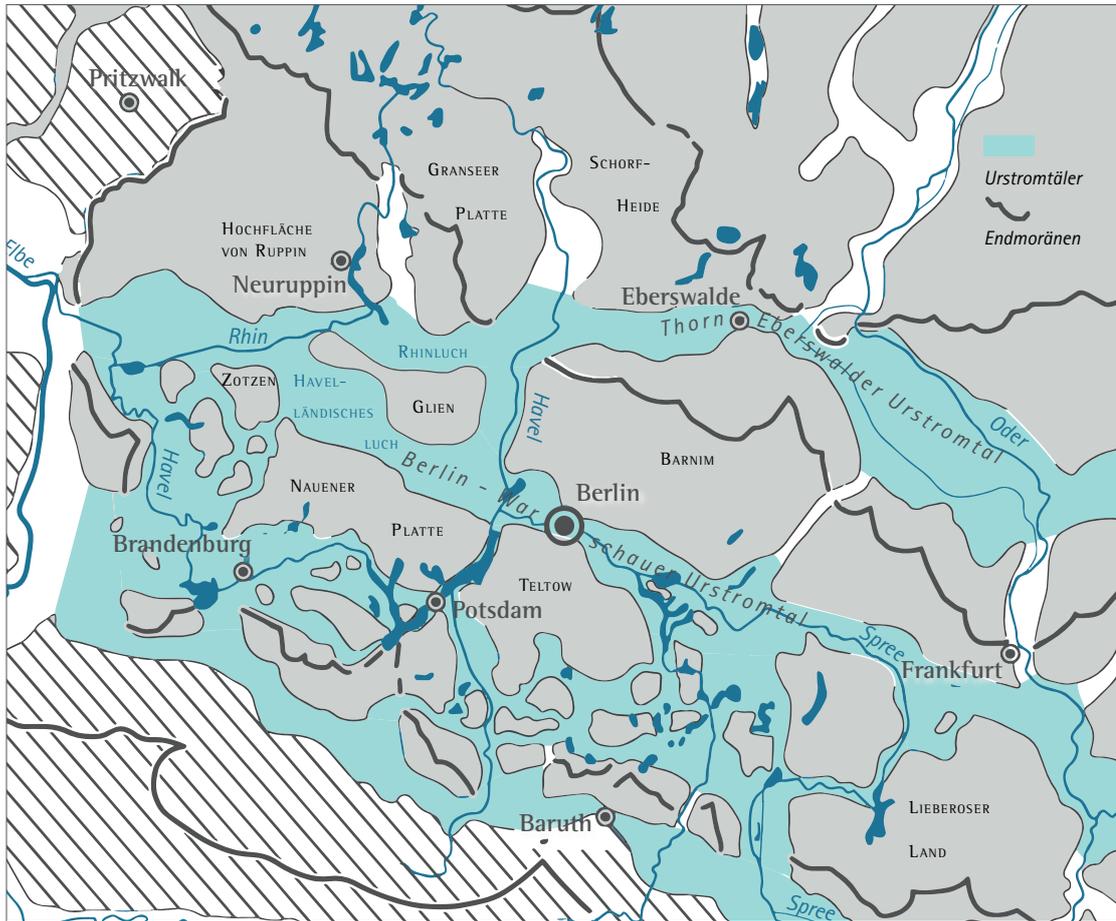
Dieser sehr detaillierten topografischen Beschreibung steht die mehr aus erdgeschichtlicher Sicht entwickelte Darstellung Hans-Joachim Uhlemanns gegenüber, die er zirka ein Jahrhundert später über die Landschaft Brandenburg verfasste:

„Die Mark Brandenburg verdankt ihre entscheidende Oberflächengestaltung dem pleistozänen Inlandeise. Gegen Ende des Tertiärs (vor etwa einer Million Jahren) begrub ein von Norden kommender Eisstrom Norddeutschland unter einer 2 000 m dicken Eisdecke. Warme und kalte Perioden wechselten auch im Pleistozän einander ab, so daß es in diesem Zusammenhang zu Rückzügen bzw. Vorstößen des Eisstromes kam. Das führte in Norddeutschland zu drei großräumigen Vereisungsstadien, der Elster-, der Saale- und der Weichselvereisung.

Die Oberflächenformen der Mark Brandenburg wurden im Wesentlichen durch den Vorstoß und das darauf folgende Abschmelzen des letzten Inlandeises geprägt. Auch der Rückgang dieses Eises erfolgte nicht gleichmäßig, und es kam immer wieder zu Stillstands- und erneuten Vorstoßperioden. Beim Schmelzen des Inlandeises entstanden breite und tiefe Talfurchen, durch welche die Urströme dem Meer zuzeiten. Für den uns interessierenden Bereich entstanden so das Warschau - Berliner und das Thorn - Eberswalder Urstromtal. Aus Stillstandslagen des Eises entstanden die Ablagerungen der



Ausschnitt aus der niederländischen Karte MARCHIA BRANDURGICA | PARS, quæ | MARCHIA MEDIA | Vulgo MITTELMARCK audit. von 1664



Die eiszeitliche Topographie der Mark Brandenburg, nach Uhlemann, Grafik Sohn

verschiedenen Endmoränenzüge, die ebenfalls das Antlitz der märkischen Landschaft prägen. Vor diesen Moränen breiteten die Schmelzwasser flache Schwemmkegel, die sogenannten Sander, aus. Nach dem Versanden der großen Talfurchen entstand dann allmählich das jetzige Flußnetz durch Durchbrüche der Oder und zum Teil auch der Elbe. So bildeten sich vor etwa 10 000 Jahren die heutigen Oberflächenformen der Mark Brandenburg und speziell auch der Mittelmark heraus. Stark gegliederten Hochflächen, wie Barnim, Teltow, Zauche, Lebusener und Ruppiner Hochfläche stehen die beiden schon genannten, sich von Ost nach West erstreckenden Urstromtäler gegenüber. Trotz seiner starken Gliederung stellt das Gebiet der Mittelmark mit seinen relativ geringen Höhenunterschieden, den niedrigen, die Urstromtäler querenden Wasserscheiden und dem von Natur aus stark verzweigten Gewässernetz ein nahezu ideales Gelände für den Bau von Wasserstraßen dar.“

Flußschifffahrt tut Not – Das wirtschaftspolitische Umfeld

Das Mittelalter

Bis vor wenigen Jahren war die historische Betrachtungsweise der Märkischen Binnenschifffahrt stark durch eine auf das Wirken fürstlicher Hohenzollernhäupter geprägte Herangehensweise gekennzeichnet. Diese ‚Männer-machen-Geschichte‘ – Denkweise stammt aus dem Beginn der Neuzeit und wurde bis in das 20. Jahrhundert fortgeschrieben. Eine tatsächliche Binnenschifffahrt hat es nach diesen Aussagen vor dem Großen Kurfürsten nicht wirklich gegeben.

Dank der akribischen Dissertation von Dr. Sascha Bütow, die 2015 im Lukas Verlag veröffentlicht wurde, sind wir gezwungen diese Denkweise zu revidieren. In seinem Buch STRASSEN IM FLUSS beschreibt er die Möglichkeiten aus alten Archivunterlagen auf Wasser basierenden Güterverkehr vor 1600 in der Mark Brandenburg zu schließen.

Er schreibt:

„...Ebenso ist es aus heutiger Sicht unhaltbar, die eigentliche märkische Wasserstraßengeschichte erst im 16. Jahrhundert beginnen zu lassen. Wie die obige Fallstudie hinreichend gezeigt hat, verfügte die brandenburgische Binnenschifffahrt nach der Einrichtung der Kammerschleuse bereits über eine jahrhundertealte Tradition, die zweifelsfrei als Teil der Geschichte nachfolgender Jahrhunderte zu verstehen ist. Während dieser mittelalterlichen Zeit waren vor allem die Städte die dominierenden Träger der Schifffahrt, die sich gerade deshalb darum bemühten, den Verkehr auf den brandenburgischen Flüssen zu organisieren und sicherzustellen.

[...] Dagegen lässt sich aus gegenwärtiger Perspektive festhalten, dass vor allem die brandenburgischen Städte nach ihren Möglichkeiten und Ansprüchen den Verkehr auf Spree und Havel mit Billigung der Landesherren maßgeblich gestalteten. In der Hauptsache waren sie es, die beispielsweise die verkehrswichtigen Flutrinnen und Archen betrieben und deren Nutzung für die Allgemeinheit gewährleisteten. Zudem kam es innerhalb wie auch außerhalb ihres Weichbildes zu umfangreichen Baumaßnahmen, mittels derer Schiffsgräben, Kanäle, Uferbefestigung, Häfen und Anlegeplätze errichtet worden sind. Insofern ist aus heutiger Sicht ein eigenständiger mittelalterlicher Wasserbau auch ohne staatliche Strukturen und ebenso unabhängig von Preußens Herrscher hinreichend nachweisbar.“⁸

Da, wie eingangs erwähnt, insbesondere schiffbare Gewässer eine Voraussetzung darstellen, ist die Tatsache einer Schifffahrt auf den großen Flüssen der Mark wie Elbe, Havel, Spree und Oder auch für das Mittelalter noch halbwegs vorstellbar. Dies jedoch auch für Rhin und Dosse im Ruppiner Land, ohne Existenz von Schleusen und umfangreichen Kanalbauten, ist schon schwieriger zu glauben.

Bütow weist aber nach, dass sowohl direkt als auch indirekt in den Archivdokumenten eine solche ablesbar ist. *„Seit dem 13. Jahrhundert lässt sich insbesondere am Beispiel der brandenburgischen Städte ein dezidiertes Nutzungsinteresse hinsichtlich kleiner Flussläufe beobachten. Auf diese Weise treten etwa die Stepenitz in der Prignitz, die Ucker in der Uckermark bzw. in Pommern und die Finow im Barnim innerhalb des überlieferten Urkundenmaterials als durchaus bedeutsame Schifffahrtswege hervor, was angesichts ihrer heutigen Gestalt bisweilen verwundern mag.“⁹*

[...] Im Falle der Havelnebenflüsse Rhin, Dosse und Jägelitz verhält es sich kaum anders, zumal sich auch deren Aus-

8 Bütow, STRASSEN IM FLUSS, Berlin 2015, S. 219ff

9 ebenda



sehen in späterer Zeit häufig durch verschiedene künstliche Einbauten, Flusslaufveränderungen oder Kanalisierungen gewandelt hat. Obwohl angesichts heutiger Zustände kaum rekonstruierbar ist, wie genau diese Flüsse im 13. oder 14. Jahrhundert ausgesehen haben mögen, so ist doch anhand der Schriftquellen zu konstatieren, dass sie als Schifffahrtswege durchaus erhebliche Relevanz besaßen.

Im Falle des Rhins, der im Ruppiner Land aus dem nordwestlich von Rheinsberg gelegenen Schwarzen See entspringt, lässt sich eine schifffahrtsbezogene Nutzung seit dem 14. Jahrhundert urkundlich nachweisen. Demnach hatten die vier Grafen Günther, Ulrich, Alf und Burchard von Lindow-Ruppin ihre »Stad zu Reppyn« im Jahr 1323 mit verschiedenen Privilegien ausgestattet. Hierzu gehörte auch die Erlaubnis, Getreide auszuführen. Allerdings durfte dies nur geschehen, sofern »unse stad tu reppyn also vele kornes hedde, dat uns unde em düchte, dat unse lant wes untberen müchte«. Folglich legten die Grafen unter der Berücksichtigung der Bedürfnisse ihres Landes fest, dass dieses zunächst ausreichend mit

Hauptorte der mittelalterlichen Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Oder, Entwurf: Sascha Bütow, H.-J. Uhlemann
 Grafik: Ellen Franke, Michael Sohn

Korn versorgt sein müsse, ehe es jedem Ruppiner Bürger offenstand, »körn ut tu vürende ane der ratlüde rat tu reppyn«. Diese freie Kornausfuhr schien nicht selten über den Wasserweg erfolgt zu sein. Ein Beleg hierfür stellt die so genannte Ruppiner Zollrolle dar, die vermutlich in das Jahr 1362 zu datieren ist. Dieses Dokument schrieb fest, dass ein »schep dat allerleye körn furt van den wispel 1 penn.« zu bezahlen habe. Wäre »es mer«, so mussten »ll penn.« entrichtet werden. Den gleichen Betrag hatte ein »Schepe« zu bezahlen, »dat eynen wispel moltes utfurt«. ¹⁰ Wie diese Festlegungen verdeutlichen, waren die Ruppiner Bürger wohl keineswegs die Einzigen, die ein Interesse an der Ausfuhr agrarischer Erzeugnisse bekundeten. Demgegenüber schienen Korn und Malz häufige Handelswaren gewesen zu sein, die auch aus anderen Teilen der Grafschaft Ruppין ihren Weg rhinabwärts an Alt-Ruppין vorbei nahmen. Hier wurden die Waren zunächst taxiert, ehe die Reise über den Ruppiner See sowie den Bützsee auf dem Rhin weiter in Richtung Havel erfolgen durfte. Als primäres Ziel dieser Schifffahrtsverbindung kam nach Johannes Schultze die Hansestadt Hamburg in Frage, was sich angesichts der generellen Handelsströme innerhalb der mittelalterlichen Mark Brandenburg als sehr wahrscheinlich erweist. Nicht zuletzt vermag diesen Verdacht ebenso eine aus späterer Zeit stammende Urkunde zu erhärten. Demnach schien die Kornausfuhr über den Rhin auch im 16. Jahrhundert derart lukrativ gewesen zu sein, dass sich Hartwig von Bredow auf Friesack 1585 für ein entsprechendes Privileg beim brandenburgischen Kurfürst Johann Georg einsetzte. Neben Merseburg, das über den Landweg zu erreichen war, wird in diesem Zusammenhang explizit auf Hamburg hingewiesen, das Hartwig von Bredow über Rhin, Havel und Elbe anzulaufen gedachte. ¹¹ "

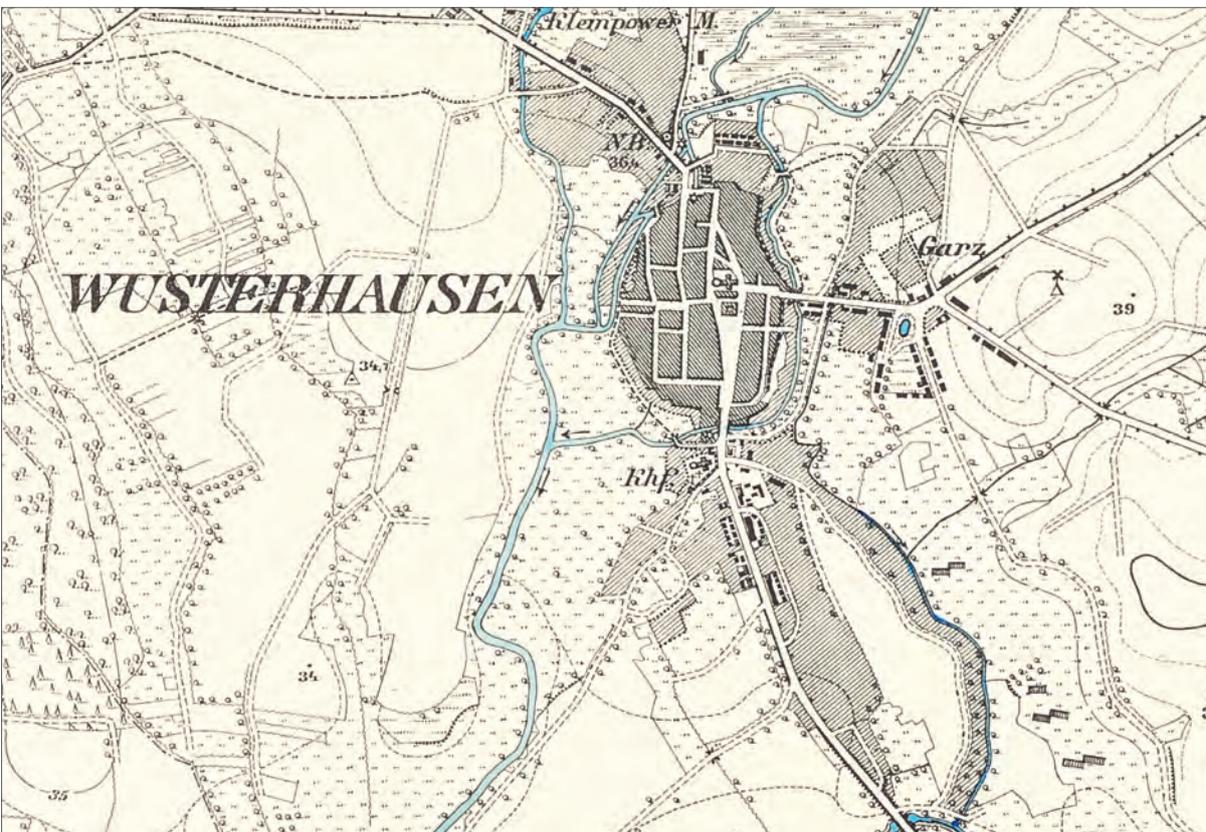
Weiter führt er aus:

„Der Rhin war allerdings nicht nur für den Fernhandel von Bedeutung. Ebenso lässt sich seine Nutzbarmachung für den lokalen Verkehr dokumentieren. Es ist kaum verwunderlich, dass zahlreiche Anlieger des Flusses über das Recht zur Fischerei im Rhin verfügten. Eine treffliche Quelle, die über derlei Flussrechte Auskunft gibt, ist das von Wolfgang Redorf 1525 angefertigte Landregister der Grafschaft Ruppין, nachdem diese ein Jahr zuvor an Brandenburg gefallen war. Folglich besaßen verschiedene Einwohner des Dorfes Vichel wie beispielsweise der Richter Michael Schulz das Recht, »im Rein zu fischen«. Über vergleichbare Fischereiprivilegien, die sich bis in den Rhinsee (Ruppiner See) erstreckten, verfügten die »inwohner zu Alten frissagk«. Wie das genannte Landregister ausführt, gaben sie im Gegenzug »sonderlich etzliche fische in einen Kahn vf den gronen Donnerstakg, zu speissen die Armen proprer deum vf denselbigen Tagk. Folgerichtig müssen dieselbige ihre Fische, die sie geben, auch so oft mit garn do fische gefangen werden, mit den Kähnen gegen Alten Ruppין führen.« Auch das Dorf Manker hatte »frey fischerey mit den harnen in den Rein«, der sich bis »an Ihrer feldtmarck erstreckt«. Darüber hinaus war der Großteil der Dorfeinwohner dienstverpflichtet gegenüber »den monnichen zum Prediger Closter zu Ruppין«. Der Einwohner Achim Seger dagegen diente »den Schoppen zu Ruppין« sowie »der herschafft« und hatte »vfs schlos zu fahren mitt Bawholtz vnd Küchenholtz zu Viermall des Jars, Ziegell erden vndt Korn führen.« Auch wenn der Kahn als Transportmittel in diesem speziellen Zusammenhang keine besondere Erwähnung findet, wird er doch wie im vorhergehenden Fall ebenfalls benutzt worden sein. Zusammenfassend wecken die herangezogenen Quellen den Eindruck, dass sowohl die Stadt Ruppין als auch die dortige Herrschaft aus dem Umland in einem nicht geringen Maß über den Rhin und die Seen, die mit ihm verbunden waren, versorgt worden sind. Als Transportmittel, mit dessen Hilfe solche Dienste abgeleistet wurden, taucht hier, wie auch andernorts schon beobachtet, der Kahn auf.

¹⁰ Siehe auch: Schultze, WASSERWEGE UND WASSERWEG-PROBLEME IM LANDE RUPPIN, 1935: „Auch die Stadt Neuruppin verdankt ihre Bedeutung nicht zum geringsten Teile ihrer Lage an diesem Wasserlaufe. Die Zollrolle der Stadt von 1362 nennt u. a. auch Abgaben von Schiffslasten an Malz und Getreide. Die Kornausfuhr kann nur den Rhin herunter zur Elbe nach Hamburg gegangen sein.“

¹¹ Bütow, STRASSEN IM FLUSS, 2015

Wie im Fall von Spree und Havel gingen mit einer derartigen Nutzung des Rhins als Wasserweg diverse Baumaßnahmen einher. Auch wenn diesbezügliche Hinweise in der urkundlichen Überlieferung nur spärlich aufzufinden sind, verdient doch ein aus dem späten 15. Jahrhundert stammendes Dokument, das sich auf das Dorf Linum bezieht, Aufmerksamkeit. Demnach übertrug der Havelberger Bischof Busso im Jahr 1490 seinem »capellan hern Balsio steueken [...] den Scheepgrauen Im lughe by lynem Jegen de lantwere an to rekende vward nha kremmen belegen mit aller vnd Islige nud vnd brukinge an water, vischerien vnd gresingen«. Dieses zugewilligte Nutzungsrecht verweist auf einen im Verlauf des Rhins von Menschenhand geschaffenen Schiffgraben, der dem Bischof von Havelberg als Besitzer des Landes Bellin, zu dem auch das hier genannte Dorf Linum zählte, zufiel. Gemäß den in der Urkunde getätigten Ortsangaben führte der Schiffgraben in Richtung der Stadt Kremmen, wodurch eine Lokalisierung im Umfeld des heutigen Kremmener Rhins wahrscheinlich ist. In seiner Nutzung oblag der Schiffgraben vollends dem angesprochenen Kaplan, der Pfarrer in Linum war. Im Gegenzug musste er den »grauen In de wide vnd lenge mach rumen vnd laten grauen esste vthbringen wo eme dat euen vnd beqweme isz, [...] Itzunde vnde de wyle hee de parre obnant suluest bewonet« Mit dem Besitz sowie der Nutzung des Schiffgrabens war also auch dessen Pflege, Räumung und Sauberhaltung verbunden, die offenkundig der reibungslosen Durchfahrt der Schiffe diente. Insofern erfolgten Maßnahmen zur Schiffbarmachung des Rhins – anders als noch Hans-Joachim Uhlemann annahm – keinesfalls erst im 18. Jahrhundert, sondern reichten weit in das Mittelalter zurück.“



Wusterhausen im 19. Jh.,
Ausschnitt aus dem Messtisch-
blatt 3140 von 1880

Neben der auf dem Rhin nachweisbaren Schifffahrt war auch am westlichen Rand des Ruppiner Landes mit der Dosse eine vergleichbare Nutzung anzutreffen. Die direkte Verbindung in die Havel ermöglichte einen Handel bis in den Hanseatischen Raum nach Hamburg. Bütow schreibt dazu:

„Neben Neustadt bildete dabei auch das wenige Kilometer flussaufwärts gelegene Wusterhausen einen wichtigen Anlaufpunkt der Dosseschifffahrt im Mittelalter. Gemäß dem Redorfschen Landregister waren »die von Wusterhausen [...] Zoll frey allerley Zoll zu Wasser vndt Lande, gleichmessig den andern merkischen Städten«. Offensichtlich fand ein Teil des Wusterhausener Handels auch entlang der Dosse statt. Dementsprechend ist zu beobachten, dass sich die Stadt die nötigen Verfügungsrechte über diesen Fluss angeeignet hatte: »Item sie haben frey den fluss an der Dosse, Das man den flus nit Verpauen muess mit fischwehren, auch Keinen Kain darauff haben magk, allein die von wusterhaussen muegen einen Kain daruf haben vndt fischen: es mues auch kein Steg darueber gemacht werden vmb befestigung willen des Landes, Auch von wegen des freyen flusses zu den mollen, die des orths allendthalben gelegen sein.« Nachweislich waren an der Dosse somit Einbauten wie Fischwehre und Stege, die über den Fluss führten, untersagt. Mit Blick auf die übrigen Verbote lässt sich erkennen, dass diese Maßnahmen einerseits die Wusterhauser Fischerei vor Konkurrenz schützen, andererseits die dortigen Mühlen in ihrem Betrieb nicht schaden sollten. Ein drittes Anliegen betraf das Verbot der Einrichtung neuer Überbrückungsmöglichkeiten über die Dosse, die im Sinne der Landesverteidigung unterbleiben sollten. Darüber hinaus dürften die genannten Verfügungen zur Gewährleistung des »freyen flusses« aber ebenso mit Blick auf die Dosseschifffahrt getroffen worden sein, die an dieser Stelle zwar keine Erwähnung findet, für die jedoch Fischwehre und unrechtmäßige Stege über den Fluss gleichfalls erhebliche Behinderungen hätten darstellen können. Nicht nur mit Blick auf die vom Rodan aus auf Wusterhausen zulaufende Flößerei waren solche Baumaßnahmen zu verhindern. Denn in der Dossesstadt selbst befand sich, wie das Register von Wolfgang Redorf ebenfalls ausführt, »ein saltz Kisten«. Dies weist auf eine Niederlage für Salz hin, wie bereits Karl Altrichter in seiner 1888 veröffentlichten Stadtgeschichte Wusterhausens feststellte. Als Herkunftsort des Salzes ist der hansische Handelsraum, vorrangig Lüneburg, anzunehmen. Von hier aus wurde die wertvolle Handelsware auf den Flüssen Elbe, Havel und Dosse nach Wusterhausen verbracht, wo es »am Fluss gestapelt wurde.« Die Zuführung des Salzes nach Wusterhausen war durch eine gräfliche Verfügung sichergestellt, die auch das Ruppiner Landregister näher ausführt: »vndt mues Kein frembtsaltzfuehrer darin, auch nicht vmbher vfs Landt biss an den Mollenfleiss demnitz [der Fluss Temnitz, S.B.], saltz fuehren.« Diese Bestimmung sollte zur Einhaltung der Wusterhauser Niederlage beitragen und verhindern, dass das Salz an der Stadt vorbei über Land an die Temnitz verbracht wurde, wobei dieser kleine Fluss in seinem Verlauf die östliche und südliche Grenze des Landes Wusterhausen bildete. Die in diesem Zusammenhang getätigte Formulierung »auch nicht vmbher vfs Landt« macht deutlich, dass insbesondere der Wasserweg für den Salztransport genutzt worden ist. Die Wichtigkeit der Dosse als »Salzstraße« findet ihre Entsprechung in einer Hafenanlage, die 1996 in der Innenstadt Wusterhausens archäologisch nachgewiesen werden konnte. Noch heute ist die Lage dieses Hafens durch die Straßenbezeichnung »Schifffahrt« im Stadtraum nachzuvollziehen. Als Hafeneinfahrt konnten die damaligen archäologischen Untersuchungen die heutige Dossestraße definitiv bestätigen. Insofern befand sich während des Mittelalters im Verlauf der heutigen Straße ein von der Dosse abzweigender künstlicher Wasserlauf, über den der Verkehr in die Stadt hinein verlief. Den Zeitpunkt der Errichtung dieses Hafens setzt die Forschung in Zusammenhang mit der Anlage der Stadt Wusterhausen im 13. Jahrhundert, da sich die »Schifffahrt« deutlich in demjenigen Gebiet befand, das von der mittelalterlichen Stadtmauer eingeschlossen wurde. Erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts schien die Hafenanlage ihre Bedeutung allmählich verloren zu haben, nachdem die Handelsaktivitäten auf der Dosse zurückgingen und somit der künstliche Schiffsgraben in die Stadt versandete.“

Ähnliche Erkenntnisse präsentiert Bütow auch für die benachbarte Prignitzer Stadt Kyritz und den dazugehörigen Fluss Jäglitz. Zusammenfassend konstatiert er:

„Wie gesehen, erlangten Rhin, Dosse und Jägelitz während dieser zeitlichen Periode eine wichtige Funktion, die sich zweifellos in umfangreichen wasserbaulichen Maßnahmen wie etwa in Wusterhausen niederschlug. Dementsprechend stellten diese kleineren Flüsse wichtige Verbindungen zu den Absatzmärkten heimischer Güter im Hanseraum her und dienten umgekehrt als Zubringer fremder Handelswaren in die Heimat. Aber ebenso bedeutsam wie diese auf den Fernhandel gerichteten Verkehrsspannungen waren auch die lokalen Verbindungen zu lukrativen Holz- oder Fischereirevieren, die einen lebhaften Flößerei- und Kahnverkehr evoziert haben dürften.“

Wie florierend die Situation in der Mark Brandenburg kurz vor dem Dreißigjährigen Krieg erscheint, beschreibt das Kapitel 13 in der von Christian-Theodorum Schosserum 1617 veröffentlichten *GRÜNDLICHEN BESCHREIBUNGK DER GANTZEN CHURFÜRSTLICHEN MARCK ZU BRANDENBURG*:

„Die ganze Marck Brandenburg ist wol etwz sandig / aber gleichwol an vielen orten gantz fruchtbar / an Getreytig / Weinwachs und allerley Notturfft / und ist mit vielen Fischreichen und Schiffreichen Wassern begabet / die das Land fruchtbar machen. Und auff welche Wasser man allerley Wahr schiffet / als von Fischen / Hering / Eisen / Mülsteinen / Saltz / Boykreide / Honig / Wein / Butter / Kесе / Hirse / Rocken / Weitzen / Gerste und Habern / Thon / Dalch / Flachs / Steine / Leder / Bley / Röte / Zucker / Vaß / Kupffer / Stahel / Alaun / Salpeter / Pech und Ther / sampt allerley Küchenspeyse und Zumuß / auff und nieder geführt / als da sind die Elbe / oder / Havel / Sprew / Warthe / Böber / und von kleinen Wassern unnd Seen die menge / unter welchen der Rhein bey den Städtlein Bellin / in der Mittelmarck / da ein Fehre ist / und die Uker / davon die Imwohner daran gessen / Rhenani und Ungarici genandt werden.“¹²

Vom Dreißigjährigen Krieg bis zur Napoleonischen Besetzung

Die Ausgangslage um 1650

Der Dreißigjährige Krieg (1618–1648) brachte für die mitteleuropäischen und insbesondere die mitteldeutschen Regionen einen brutalen Bruch in deren geschichtliche Entwicklung. Das Mittelalter endete damit in einer Jahrhundertkatastrophe, die, vergleichbar mit den Weltkriegern des 20. Jahrhunderts, ganze Länder und Regionen politisch, wirtschaftlich und sozial um mehrere Jahrzehnte zurückwarf. Das Ergebnis waren durch Krieg und Seuchen entvölkerte Städte und Landschaften, verfallene Bauwerke und Infrastruktur sowie ein dramatischer Verlust an Know-how und Fertigkeiten. Heutige Schätzungen gehen davon aus, dass sich die Bevölkerung des Heiligen Römischen Reiches in den Jahrzehnten des Krieges um ein Drittel verringerte.¹³

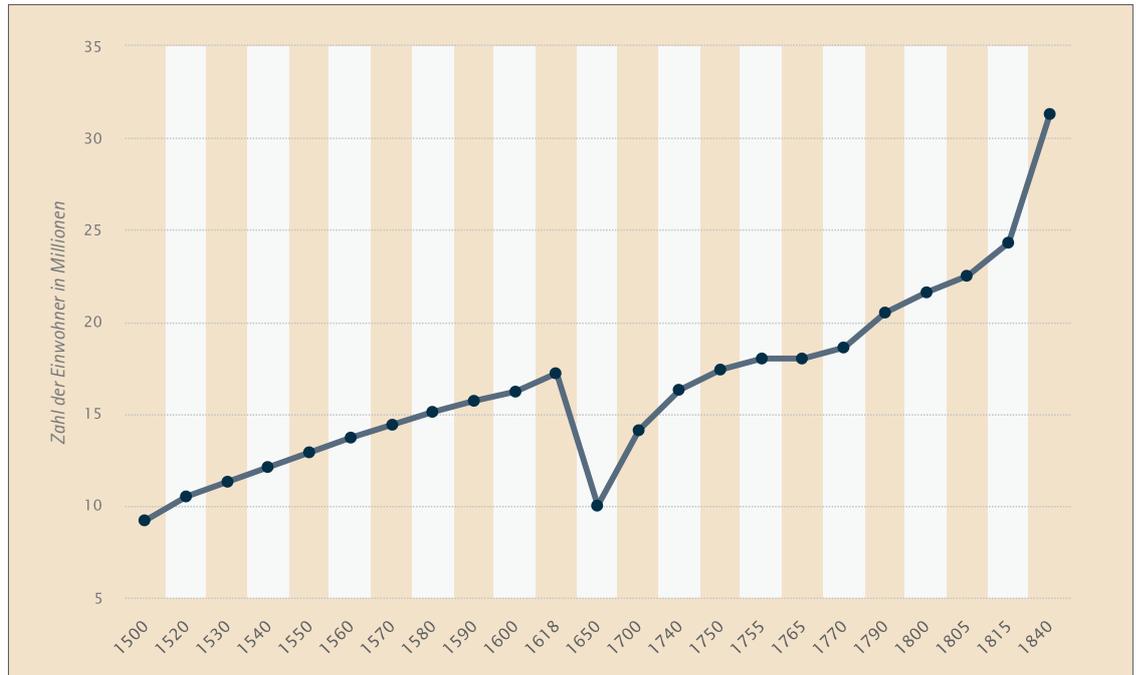
Die mit der Renaissance, Reformation und den kolonialen Entdeckungen im 16. Jh. gemeinhin als Neuzeit bezeichnete Epoche bekam durch den Krieg hundert Jahre später einen Einschnitt, der sich auf Brandenburg insofern besonders auswirkte, da es de-facto im Zentrum der militärischen Auseinandersetzungen lag. Mehrfach zogen marodierende Heerscharen und deren Überbleibsel darüber hinweg und ließen Land und Bevölkerung ausbluten.

„Aus diesen Aufzeichnungen läßt sich erkennen, daß der Krieg auch nach jenen schwersten Jahren Schönermark noch heimgesucht hat. Versprengte Trupps, die plündernd und marodierend durch die Mark zogen, brandschatzten besonders

¹² Ch.-Th. Schosserum, *KURTZE JEDOCH GRÜNDLICHE BESCHREIBUNGK DER GANTZEN CHURFÜRSTLICHEN MARCK ZU BRANDENBURG*, Magdeburg, 1617

¹³ Zahl der Einwohner im Heiligen Römischen Reich deutscher Nation in den Jahren von 1500 bis 1840, auf <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1096969/umfrage/einwohner-im-heiligen-roemischen-reich/>, Abruf 23.05.2024

Zahl der Einwohner im Heiligen Römischen Reich deutscher Nation in den Jahren von 1500 bis 1840, Deutlich ist der Einbruch während des Dreißigjährigen Krieges zu erkennen.
 Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1096969/umfrage/einwohner-im-heiligen-roemischen-reich/>, Abfrage 14. Dez. 2024
 Grafik: Sohn



auch den Kreis Ruppin. Neunzig Dörfer nebst dem Städtchen Wildberg waren zu Ende des Krieges fast gänzlich eingeäschert; nur noch vier gab es, deren sämtliche Stellen mit Bewohnern besetzt waren.¹⁴

Für die Flußschifffahrt bedeutete dies das Zusammenbrechen von Handelsbeziehungen, Verfallen der wasserbaulichen Anlagen, wie z.B. der ersten Kammerschleusen bei Rathenow, Brandenburg und Berlin oder dem ersten Finow-Kanal. Dazu kam das Verelenden der Städte als maßgebliche Initiatoren von Handel zu Wasser. Um diesen Tiefpunkt zu überwinden, bedurfte es einer neuen Machtkonstellation, die in der Lage war, Maßnahmen und Mittel zur (Wieder) Besiedelung und Förderung der Landstriche zu mobilisieren.

Eine in dieser Hinsicht förderliche Folge des Krieges war die Stärkung der Regionalmächte gegenüber der schwindenden, formal noch existierenden, kaiserlichen Zentralgewalt im Reich. Dies ermöglichte dem kurbrandenburgischen Fürstenhaus eigene Initiativen zur Verbesserung der Lebensverhältnisse zu entwickeln. Zur Abdeckung der lebensnotwendigen Grundbedürfnisse wie Nahrung, Kleidung und Heizung mussten erst wieder Menschen in den Weiten des Landes angesiedelt werden. Die Überwindung der Distanzen beim Transport von Getreide, Bau- oder Brennholz zwischen Stadt und Land war dabei eine Notwendigkeit.

Gleichzeitig entwickelte sich der außereuropäische Handel im 17. Jh. sprunghaft und Brandenburg wollte mit dem Anschluss an die Hafenstädte Stettin und Hamburg daran teilhaben. Politische Zwistigkeiten und Nachwirkungen des 30jährigen Krieges zwischen Kurbrandenburg und den Nachbarmächten ließen diesen freien Zugang zum Meer jedoch bis in den Beginn des 18. Jh. warten.

¹⁴ Lichterfeld, DIE LETZTEN JAHRE DES DREISSIGJÄHRIGEN KRIEGES UND DER UMBRUCH EINER NEUEN ZEIT, in Ruppiner Kreiskalender, 1915



Jacques Callot, PLÜNERUNGEN aus der Serie: Das Elend des Krieges, Stahlstich 1633

Aber auch im Inland waren Gegner des freien Handels zu überwinden. Die Städte, auf der ständigen Suche nach Einkommensquellen, forderten Niederlags-, Verkaufs- und Umladerechte, welche die Händler zwangen, Zwischenstopps mit Abgaben und aufwendigem Aus- und Einladen einzulegen. Solange die kurfürstliche Zentralmacht relativ schwach war, wurde der Verkehr hierdurch stark behindert und unwirtschaftlich gemacht. Dies verbesserte sich nachhaltig erst im Verlauf des 18. Jahrhunderts unter königlicher Regentschaft und Verwaltung.

„Solches heute unglaublich erscheinende Verfahren, die eigenen Wasserstraßen lahmzulegen, wußte man durch mancherlei Einwände gegen den Wasserverkehr überhaupt zu unterstützen. Die Schifffahrt sei nicht nur viel mehr Fährnissen durch die Natur sowie die Unredlichkeit der Menschen ausgesetzt, sondern bringe auch dem Lande keinen Nutzen, da die Schiffer, die ihren Verzehr mit sich führten, nichts zu verdienen gäben, vielmehr durch unbefugtes Handeltreiben und durch die Zuchtlosigkeit und Diebereien ihres Schiffsvolks Schaden zufügten, wogegen auf eine Schiffsladung viele Frachtwagen kämen und die Fuhrleute Geld in das Land brächten. Solche Einwände machten auch bei den oberen Stellen Eindruck. Jedenfalls setzte sich in Brandenburg erst der Große Kurfürst entschieden und ohne Schwanken für den Wasserverkehr ein. Dabei sprach allerdings die Erfahrung mit, daß die Mark nur diesen an sich ziehen konnte, da die Landwege zu schlecht und verrufen waren, so daß der Frachtwagenverkehr das Land möglichst umging. Man konnte demnach hier nie in den Landzöllen das einzubringen hoffen, was man in den Wasserzöllen verlor.“¹⁵

Die im 17. Jahrhundert beginnenden Anstrengungen zur Verbesserung der Binnenschifffahrt konzentrierten sich in Brandenburg auf die überregionalen Verbindungen zwischen Elbe und Oder und dem Anschluss von Berlin. Hier war der größte Bedarf und die Widerstände leichter zu überwinden. Das wichtigste Bauwerk hierfür war der 1669 fertiggestellte sogenannte Neue Graben, auch Müllroser oder später Friedrich-Wilhelm-Kanal genannt. Die 22,6 km zwischen Briskow an der Oder und der Spree bei Neubrück beinhalteten immerhin 13 hölzerne Kammer-Schleusen. Es war der erste

15 H. Rachel, WASSERWEGE UND SCHIFFFAHRT ZUR ZEIT DES GROSSEN KURFÜRSTEN, in Brandenburgische Jahrbücher, Teil 11, 1938

deutsche Kanal, der eine sogenannte Scheitelhaltung besaß.¹⁶ Er überbrückte damit eine Wasserscheide und es waren spezielle Grabenbauten zur Versorgung mit Wasser notwendig, um ihn in trockenen Sommern nicht leerlaufen zu lassen. Dies zeigt, dass basierend auf französische und italienische Erfahrungen, die preußischen Wasserbauer durchaus in der Lage waren, neue Lösungen im Wasserbau zu errichten.

Schifffahrt im friderizianischen Preußen

Für das Ruppiner Land bedeutete dies anfangs keinen Fortschritt. Auch mit der Gründung des Königreich Preußen und der Regentschaft Friedrich I. (1701-1713), bzw. dessen Nachfolger Friedrich Wilhelm I. (1713-1740) waren die wasserbaulichen Unternehmungen in der Mark überschaubar und hatten noch keinerlei Auswirkung auf das Ruppiner Land.

Auch wenn die baulichen Aktivitäten in dieser frühen Phase Brandenburg-Preußens noch begrenzt waren, wurde im administrativen und gesetzlichen Bereich die Notwendigkeit von Verbesserungen erkannt und angestrebt. Beweis dafür sind eine Reihe von Erlassen zu dieser Thematik.

So erscheint schon 1699, zwei Jahre vor der Gründung des Königreiches, für die Hauptstadt Berlin folgende detaillierte Verordnung:

„No. XVIII. VERORDNUNG, WIE ES ZU BERLIN BEY DER SCHLEUSSE UND CRAHN MIT BEFRACHTUNG DERER SCHIFFE ZU HALTEN, ETC.

Nachdem die Churfürstliche Brandenburgische Ampts-Cammer wahrgenommen, welchergestalt bey denen auf- und abfahrenden Schiffern allerhand Mißbrauch und Unordnung eingerissen, wodurch unter ihnen selbst, nicht allein viel Zanck und Streitigkeit, sondern auch dem Commercio Schaden und Hinderniß verursacht worden; Als ist dieselbe dadurch veranlasset, ein Interims-Reglement, wie es mit den auf- und abfahrenden Schiffern hinführo gehalten werden solle, Krafft dieses zu publiciren; Nehmlich:

- 1. Es soll ein jeder Schiffer, welcher auf dem Oder- Spree - Havel- und Elb- Strohm sich der Schiffarth gebrauchen will, possessioniret und dahin bedacht seyn, daß er ihm ein eigenes Schiff anschaffe, damit die Kauffmannschafft ihm die Güter und Waaren mit Sicherheit anvertrauen könne.*
- 2. Und weilen sonderlich bey denen Hamburger-Schiffen die Unordnung in der Auffahrt eingerissen, daß, wenn sie allda laden, mit zwey beladenen Schützen sich nicht vergnügen, besonders die Güter an sich ziehen, und mehr Gefäß dazu miethen, also daß sie offtmals mit vier und fünff Masten ablegen, wodurch denn geschiehet, daß ehe sie zu ihrer vollen Ladung kommen, die Kauffmanns-Güter etliche Wochen im Schiffe, sonderlich im Herbst, mit grossem Verderb und Schaden vergeblich liegen bleiben, oder doch zu rechter Zeit damit nicht ankommen, und also vor Winters nach BreBlow nicht gelangen können, ja offtmahls gar befrieren; So wird hiemit verordnet, daß alle und jede Schiffer im Früh-Jahr und bey vollem Wasser nicht mehr als mit einem Mast und zween Beyhängen; Im Sommer und Herbst aber, wann das Wasser klein und noch offen ist, mit zwey Masten und zwey Beyhängen ablegen und befrachtet werden sollen, wer dawider zu handeln sich unterstehet, soll mit einer namhafften Straffe angesehen werden; Massen die Hamburger Schiffer unterm 8ten Julii, 1698, Vorstellung gethan, daß dergleichen Einrichtung bey ihnen auch gemacht worden.*
- 3. Da auch denen Schiffen insgesamt zum Præjuditz und Nachtheil gereichet, wenn einer unter ihnen zu gleicher Zeit allhier zu Berlin und zu Hamburg sich in Ladung legen, und fremde Gefaß dazu mieten will, soll solches hierdurch*

¹⁶ „Die Chronisten des 18. Jahrhunderts waren sich darüber einig, daß der Beginn des glänzenden Aufschwungs, den Berlin nach 1670 nahm, maßgeblich auf die Eröffnung dieses Kanals zurückzuführen ist.“ Uhlemann in: Die Entwicklung der Märkischen Wasserstrassen von den Anfängen bis zur Gegenwart, Berlin 1992, Denkmale der Technik und Industrie im Land Brandenburg, Arbeitsheft 19 des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseums

abgeschaffet, demjenigen auch, so dawieder handeln wird, die Befrachtung allhier verboten werden; Jedoch werden zu schleiniger Überbringung der Churfürstlichen Güter und Waaren die also genannte Herings-Jagten oder Gellen, so zu der ordinairen Beschaffung eigentlich nichtgehören, reserviret, derer sich ein jeder nach Gelegenheit gebrauchen kan.

4. Müssen die Schiffer im Sommer, auch angehender Herbstzeit, wie es die Reihfahrt gibt, mit dreyßig Stück Güter sich vergnügen; Im Frühling aber, da wohl 100. ja 140. Stück an Leinwand, Garn und Rothfassern, Wachs, Wolle, Tüchern, ja oft etlich 100. Platen Kupffer herunter kommen, müssen drey bis vier Schiffer sich damit contentiren lassen, und werden die Factoren sich dahin zu bescheiden wissen, wie sie solche Güter allemahl gleich eintheilen, damit sowohl von den Garn-Fässern, Leinwand-Fässern und Küsten, Wachs und Roth-Fässern, als auch dem Kupffer einem jeden gleiche Portiones gegeben und keiner für den andern in der Fracht graviret oder verkürtzet werden möge.

5. Als man auch angemercket, daß unter den Schiffern, Steuer-Leuten und Kahnführern viel excesse vorgegangen, wenn zween oder drey Schiffe und Gefässe zugleich ankommen, da keiner dem andern Raum und Platz zur Ausladung gönnen wollen: Ist es dahin veranlasset, daß der erst ankommende zur Ausladung sich an den Krahn und Niederlage lege, die andern aber, wenn dieser gantz abgefertiget, bis an die sogenannte Hunde-Brück zurück bleiben soll. So bald die Ausladung geschehen, hat derselbe sich mit seinem ledigen Gefäß von dem Krahn zurück- und an einem solchen Ort zu halten, da er weder denen aus- und einladenden Schiffern, noch denen durch die Schleusse wollenden Gefässen hinderlich sey; Diejenige, so sich dieser Ordnung widersetzen, oder, wie bis anhero vielfältig geschehen Zänkerey, Schlägerey und andere Verdrüßlichkeiten anfangen, sollen durch militarische Hülffe zur Schuldigkeit angehalten, und dem Befinden nach mit 10. bis 12. Thaler abgestraffet werden.

6. Soll kein fremder Schiffer, es wäre dann, daß ihn der einfallende Frost an der Rückfahrt behindert, allhier liegen bleiben, sondern wieder zurück fahren, weilen dadurch im Früh-Jahr die meiste Unordnung und Verdrüßlichkeiten verursacht werden, wie denn ein jeder, er sey Fremder oder Einheimischer mittelmäßiger Schützen und Anhänge zu etliche 32 bis 40. Stück Güter anzuschaffen sich befließigen soll, dadurch das Commercium befördert, und so wohl im Früh-Jahr als Sommer und Herbst Kauffmanns- Güter damit auf- und abgefahren werden können; Dagegen die grosse Gefässe, worinne oft 100. Fässer, ohne die Anhänge, geladen werden, weilen solche die langsame Reisen und den Verderb der Güter verursachen, gänzlich abgeschaffet werden sollen.

7. Letzlich soll allen Schiffs-Knechten hierdurch verboten seyn einige Waaren und Güter vor sich mitzunehmen, oder solche unterwegs zu verhandeln, zumalen dadurch zu allerhand Unterschleiffe als auch sich über die Gebühr aufzuhalten Gelegenheit gegeben wird, und man nicht versichert seyn kan, daß der gebührende Zoll und Accise richtig davon abgegeben worden.

Zu Uhrkund dessen ist dieses Interims-Reglement ausgefertiget, mit dem Churfürstl. Amts-Cammer-Siegel bekräftiget, auch denen Schiffern zur Anweisung und Nachricht in dem Churfürstl. Zoll-Amte und Güter-Hause publiciret worden. So geschehen zu Cölln an der Spree, den 22. April. 1699."

Neben der äußerst interessanten Detailliertheit der Anordnungen, gibt das Papier auch reichlich Auskunft über Art und Weise der verschifften Güter und den offensichtlich harten Wettbewerb unter den Händlern und Schiffern. Schon zu dieser Zeit war das Schwarzhandeln der Schiffsbesatzungen unterwegs ein großes Problem und wurde deutlich sanktioniert, um die bestehenden Gebühren und Einnahmen der Obrigkeit nicht zu gefährden.

Dass die Schwierigkeiten damit noch nicht erledigt waren, zeigt ein weiteres Schreiben, das vier Jahre später notwendig wurde:

„No.XXIII. Verordnung über einige Punkte wegen der Schifffahrt.

Unsern Gruß und günstigen Willen zuvor.

Ehrbarer, wohlgeachter guter Gönner u. Freund! Ob man wohl vermeynet, daß durch die ad interim eingezogene Reihefahrt die Klagten der Commercirenden und deren Spediteurs abgestellt seyn würden, so finden sich wegen ein und anderer von den Schiffern einführenden Unordnungen dennoch von neuen Beschwerde wieder dieselbe. Dahero dann, weilselbige nicht zu dulden, von der Königl. Preußischen Chur-Märckischen Amts-Cammer, um alle möglichste Beförderung des Commercii zu thun, Euch hiemit anbefohlen wird, hinführo nicht zu verstaten, daß ein Schiffer mit vier Masten zugleich Ladung nehme, weniger fremde Schiffe dazu leihen, allermassen solches nicht allein die Kauffleute und die Waaren aufhält, als welche, wenn die Schiffer auf die Ladung bis 3. oder 4. Masten voll seyn, warten, zu rechter Zeit nicht an Ort und Stelle kommen, auch die Kauffleute bey gemietheten Schiffen ihre Sicherheit nicht haben, sondern sobald jemand eine Mast mit zwey Anhängen beladen, habet ihr ihm seine Abfertigung zu geben, um einen andern zu der Ladung heran zu ziehen; Und weil auch durch den Handel der Schreiber, Steuerleuthe und anderes Schiffsvolck, nicht alleine viele Unterschleiffe in denen Zölln und bey der Accise geschehen, indem sie unterwegs an die Städte und Dörffer anlegen, und herum hausieren gehen, ein vieles verkaufen und absetzen, sondern sich auch dadurch so sehr verspäten, daß sie öfters 8. Tage später anlangen, wodurch öfters geschiehet, daß die Waaren nicht verkauffet, noch zu rechter Zeit weiter spediret werden können, sondern beliegen bleiben müsten: Als habt Ihr, um solchem Übel abzuhelfen, denen Schiffschreibern und Schifflenten solchen Handel zu untersagen, mit der Verwarnung, daß wenn sie sich dessen nicht enthalten, oder dadurch einige Klagten von denen Kauffleuten verursachen würden, solche Waaren vor confisciret und verfallen geachtet seyn solten, wie dann auch dieserwegen gemessene Ordre an den Zoll-Director nach Lentzen abgehen wird.

Da auch von denen Spediteurs Klage geführt wird, daß die Schiffer sich unterfangen, bey der Einladung in Hamburg weitem Verding der Lieferung halber zu machen, daß sie selbst mit ihrem Gefäße fahren, und sodann die Waaren von hier bis Franckfurth an der Oder durch andere Kähne weiter schicken sollen, wodurch die Waaren öfters so wohl in Unsicherheit und Gefährlichkeit gerathen, als auch eine Unordnung und Unwissenheit bey denen Spediteurs und Kauffleuten entstehet, so daß dieselbe öfters nicht wissen, wem sie die Waaren anvertrauet; So habet ihr auch denen Schiffern dieses zu untersagen, daß sie sich solches hinkünftig enthalten sollen; oder da über ein- und den andern Klage geführt werden solte, gewärtigen, daß sie der Gebühr nach bestraffet werden, wobey ihr ihnen auch zu eröffnen, daß sie hinführo soviel möglich, selbst auf ihren Schiffen bleiben, und alle schleunige Beförderung der Reise sich angelegen seyn lassen sollen. Seynd euch zum Guten erböthig.

Geben Berlin, den 27. Decembr. 1713.

(LS.)

Königl. Preußische zur Amts-Cammer verordnete
Präsident, Räthe und Cammer-Meister."

Für den Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I. war Schifffahrt, seinem Spitznamen gemäß, vornehmlich auch ein Instrument die militärischen Belange, das heißt die Belieferung der Truppen mit Munition und Proviand abzusichern. Um den noch bestehenden Mangel an Fahrzeugen zu beheben, erließ er 1719 folgende Vorschrift:

„No. XXXI. Patent, zu Beforderung des Schiff-Baues auf der Elbe, Oder und Spree, und wegen der Freyheiten, so die Bauer der Schiffs-Gefässe geniessen sollen.

Wir Friderich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König in Preussen, Marggraf zu Brandenburg, des Heil. Röm. Reichs Ertz-Cämmerer und Churfürst. etc. Thun kund und fügen hiermit zu wissen: Nachdem Wir bey jetzigem Getreyde-Mangel wahrgenommen, daß die Zufuhre des Getreydes zu Wasser so wohl nach Unseren Residentzien als anderen Unsern an der Elbe, Spree und Oder gelegenen und Garnison haltenden Städten weit grösser seyn könnte und würde, wenn es nicht an denen dazu bequemen Schiffs - Gefässen bisher mercklich gefehlet hätte; Daher Wir auch genöthiget worden, zu Transportirung einer Quantität Getreydes und Mehls aus Unseren Stettin- und Cüstrinischen Magazinen die dazu erforderte Schiffe verschiedene mahl zu pressen.

Damit aber eines Theils diesem Mangel der Schiffs-Gefässe um so eher abgeholfen, andern Theils auch das mutuelle Commercium Unsers Konigreichs Preussen und Herzogthums Pommern mit Unseren Chur-Märckischen und anderen Reichs-Landen über Stettin nach Magdeburg und anderen benachbarten Städten auf denen Flüssen der Oder, Spree und Elbe um so mehr befördert werden möge: So wollen Wir allergnädigst, daß nicht nur alle Unsere an jetztgedachte drey Flüsse gelegene Städte, und die darinn befindliche Kauffleute und Schiffer die Zahl der zu Transportirung des Getreydes tüchtigen Schiffs-Gefässe auf gedachten Flüssen so viel möglich vermehren, sondern auch einem jeden Bürger, Kietzer und Einwohner in und bey den Wasser-Städten, wo noch keine von Uns privilegirte Schiffer-Gilden sind, frey stehen soll, ein und mehrere zu Abführung Getreydes und anderer Waaren bequeme grosse Kahne oder Schiffe bauen und verfertigen zu lassen; Wie Wir dann denenjenigen, welche innerhalb den beyden ersten Jahren dergleichen neue Schiffs-Gefässe, so wenigstens 16. Winspel Getreyde laden können, werden bauen und aufs Wasser bringen lassen, die Bau-Freyheit nach der Taxe des neuen Schiffs-Gefässes à 8. pro Cent aus der Accise- Casse des Orts ihrer Wohnung baar bezahlen, auch den Eigenthümern solcher neuen Gefässe die Freyheit von Einquartirung und Servis auf ein Jahr lang geniessen lassen wollen. Diejenigen aber, so nach Ablauf der beyden ersten Jahre, und also in Anno 1722. erst ihre neue Schiffs-Gefässe aufs Wasser bringen, sollen zwar die Bau-Freyheit à 8. pro Cent baar, nicht aber die Freyheit von Einquartirung und Servis bekommen.

Wir befehlen demnach allen Unseren Commissariaten und Steuer-Räthen, auch Magistraten und Accise-Einnehmern in Unseren an der Elbe, Spree und Oder belegenen Städten hiermit in Gnaden, diese Unsere allergnädigste Willens-Meynung denen Kauff- und Schiffsleuten auch gesamten Einwohnern und Kietzern jedes Orts sofort gehörig bekannt zu machen, und denen, welche dergleichen neue Schiffs-Gefässe wenigstens von 16 Winspel Getreyde-Ladung würcklich gebauet und aufs Wasser gebracht haben, die hierin verschriebene Accise-Freyheits-Gelder nach der Taxe auf vorhergegangenen allerunterthänigsten Bericht zahlen, und der geordneten Exemption würcklich geniessen zu lassen; Und sollen übrigens Unsere Commissariate in denen Provintzien, und Steuer-Räthe in der Chur-Marck-Brandenburg alle halbe Jahre von dem Success dieser Sache an Unser General- Kriegs-Commissariat allerunterthänigsten Bericht abstaten. Uhrkundlich haben Wir dieses Patent eigenhändig unterschrieben, und mit Unserm Königlichen Insiegel bedrucken lassen.

So geschehen und gegeben zu Berlin, den 23. Octobris 1719.

Fr. Wilhelm.

(L.S.)

F. W. v. Grumbkow."

**No. XXXI. Patent, zu Beförderung des Schiff-Baues auf der
Elbe, Oder und Spree, und wegen der Freyheiten, so die Bauer der
Schiffs-Gefässe genießen sollen. De dato Berlin, den 23ten
Octobris 1719.**

Wir Friderich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König in Preussen, Marggraf zu Brandenburg, des Heil. Röm. Reichs Erz-Cämmerer und Churfürst. zc. Thun kund und sügen hiermit zu wissen: Nachdem Wir bey jetzigem Getreyde-Mangel wahrgenommen, daß die Zufuhre des Getreydes zu Wasser so wohl nach Unseren Residenzien als anderen Unsern an der Elbe, Spree und Oder gelegenen und Garnison haltenden Städten weit grösser seyn könnte und würde, wenn es nicht an denen dazu bequemen Schiffs-Gefässen bisher mercklich gefehlet hätte; Daher Wir auch genöthiget worden, zu Transportirung einer Quantität Getreydes und Mehls aus Unseren Stettin- und Cüstrinischen Magazinen die dazu erforderte Schiffe verschiedene mahl zu pressen.

Damit aber eines Theils diesem Mangel der Schiffs-Gefässe um so eher abgeholfen, andern Theils auch das mutuelle commercium Unseres Königreichs Preussen und Herzogthums Pommern mit Unseren Chur-Märckischen und anderen Reichs-Länden über Stettin nach Magdeburg und anderen benachbarten Städten auf denen Flüssen der Oder, Spree und Elbe um so mehr befördert werden möge: So wollen Wir allergnädigst, daß nicht nur alle Unsere an jetztgedachte drey Flüsse gelegene Städte, und die darinn befindliche Kauffleute und Schiffer die Zahl der zu Transportirung des Getreydes tüchtigen Schiffs-Gefässe auf gedachten Flüssen so viel möglich vermehren, sondern auch einem jeden Bürger, Krieger und Einwohner in und bey den Wasser-Städten, so noch keine von Uns privilegirte Schiffer-Gilden sind, frey stehen soll, ein und mehrere zu Abführung Getreydes und anderer Waaren bequeme grosse Rahne oder Schiffe bauen und verfertigen zu lassen; Wie Wir dann denenjenigen, welche innerhalb den beyden ersten Jahren dergleichen neue Schiffs-Gefässe, so wenigstens 16. Wimpel

Getreyde laden können, werden bauen und aufs Wasser bringen lassen, die Bau-Freyheit nach der Taxe des neuen Schiffs-Gefässes à 8. pro Cent aus der Accise-Casse des Orts ihrer Wohnung baar bezahlen, auch den Eigenthümern solcher neuen Gefässe die Freyheit von Einquartirung und Servis auf ein Jahr lang genießen lassen wollen.

Diejenigen aber, so nach Ablauff der beyden ersten Jahre, und also in Anno 1722. erst ihre neue Schiffs-Gefässe aufs Wasser bringen, sollen zwar die Bau-Freyheit à 8. pro Cent baar, nicht aber die Freyheit von Einquartirung und Servis bekommen.

Wir befehlen demnach allen Unseren Commissariaten und Steuer-Räthen, auch Magistraten und Accise-Einnehmern in Unseren an der Elbe, Spree und Oder belegenen Städten hiermit in Gnaden, diese Unsere allergnädigste Willens-Meynung denen Kauff- und Schiffsleuten auch gesamten Einwohnern und Kiechern jedes Orts sofort gehörig bekannt zu machen, und denen, welche dergleichen neue Schiffs-Gefässe wenigstens von 16. Wimpel Getreyde-Ladung würcklich gebauet und aufs Wasser gebracht haben, die hierin verschriebene Accise-Freyheits-Gelder nach der Taxe auf vorhergegangenen allerunterthänigsten Bericht zahlen, und der geordneten Exemption würcklich genießen zu lassen; Und sollen übrigens Unsere Commissariate in denen Provinzien, und Steuer-Räthe in der Chur-Marck Brandenburg alle halbe Jahre von dem Succes dieser Sache an Unser General-Kriegs-Commissariat allerunterthänigsten Bericht abstatten. Ubr kundlich haben Wir dieses Patent eigenhändig unterschrieben, und mit Unserm Königlichen Inseigel bedrucken lassen. So geschehen und gegeben zu Berlin, den 23. Octobris 1719.

Fr. Wilhelm.

(L.S.)

F. W. v. Grumbkov.

No. XXXII.



Märkische Wasserstrassen um 1650 mit den Bauten unter dem Großen Kurfürsten (nach Uhlemann)
 Grafik: Sohn



Der Anreiz zum Bau von Kähnen sollte nicht nur im Erlass einiger Steuern bestehen, sondern für die Schiffseigner auch in der Befreiung von Einquartierung und Dienst in der Armee für ein Jahr. Wenn man bedenkt, dass zu dieser Zeit keine Kasernen existierten, sondern Soldaten und Offiziere kostenfrei in Wohnhäuser der Einwohner der Garnisonsstädte untergebracht wurden, ist eine Befreiung von dieser Belastung durchaus beachtenswert. Ob sich allerdings der gewünschte Effekt einstellte, ist nicht bekannt.

Ausschnitt des Ruppiner Land auf der Karte MARCHIONATUS BRANDENBURGICI PARTES DUÆ, RUPPINI COMITATUS ET PRIGNITIS REGIUNCULA aus dem Jahr 1721.
 Quelle: Landesarchiv Berlin, Signatur: F Rep. 270 Nr. 2148/1

Der Kreis Ruppin im 19. Jahrhundert

Das aus dem französischen hergeleitete, auch im friderizianischen Preußen herrschende Ancien Régime¹⁷, geprägt von feudalen Privilegien, ständischer Gesellschaftsstruktur und absolutistischer Herrschaft, hatte mit dem Sieg Napoleons bei Jena und Auerstedt ausgedient. Noch während der Besatzungszeit zwischen 1806 und 1810 konnten die preußischen Vordenker an der Verwaltungsspitze der im ostpreußischen Königsberg residierenden Regierung, grundlegende staatsrechtliche Änderungen durchsetzen.¹⁸ Sie eröffneten Preußen die Möglichkeit politisch und wirtschaftlich gegenüber den westlichen Nachbarn aufzuholen.

Auch wenn die in den vierziger Jahren wirkenden restaurativen und konservativen Kräfte vieles abschwächten oder auf halbem Wege ausbremsten, waren die geschaffenen Institutionen eine solide Grundlage für eine dringend notwendige Entwicklung in Wirtschaft, Transport und Wissenschaft. Das dies nicht konfliktfrei ablief, wird letztlich durch die Revolution 1848 unterstrichen.

Zusätzlich trafen gerade in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch Preußen eine Folge globaler, bzw. übernationaler, heute oft vergessener Katastrophen, die sich am Ende in jeder Stadt oder jedem Dorf an der Einwohnerstatistik ablesen ließen.

Schon 1816 führte das durch den Ausbruch des Vulkan Tambora in Indonesien bedingte Wetter weltweit mit wochenlangen Niederschlägen und Kälteperioden zu Missernten und Krankheiten.

1831 kam über Russland eine Cholera-Epidemie ins Land, die mit Schüben in den nachfolgenden Jahren tausende Menschenleben kostete.

Es setzte sich mit weiteren Missernten in den vierziger Jahren europaweit fort. Hungersnöte und Arbeitslosigkeit trieben die Menschen aus den ländlichen Regionen in die wachsenden Städte oder gleich auf die Auswandererschiffe.

Dass sich tausende Menschen bereitfanden, unter teils sehr harschen Bedingungen in den Torfgräbereien zu arbeiten, muss auch vor diesem Hintergrund gesehen werden.

Der Torf-Boom – Eine frühkapitalistische Erfolgsgeschichte

Jede Entwicklungsstufe menschlicher Gesellschaftsordnungen hatte ihre spezifische Art den lebensnotwendigen Energiebedarf zu decken. Menschliche Siedlungen waren ohne eine mechanische oder wärmespendende Energiequelle nicht möglich. Für die Bewegung und den Betrieb von Mühlen, Hammerwerken oder Sägewerken gab es Wind-, Wasser- oder tierische Muskelenergie (Mühlen und Göpel). Zum Erzeugen von Wärme jedoch wurde bis zum industriellen Abbau von Braun- und Steinkohle in der 2. Hälfte des 19. Jahrhundert ausschließlich Holz oder Holzkohle und Torf verbrannt. In einigen Regionen kam auch Kuhdung zur Verbrennung. Da Holz auch gleichzeitig das Hauptbaumaterial für technische Anlagen, Schiffe, Brücken oder Gebäude war, stieg der Preis Anfang des 19. Jh. wegen zunehmender Knappheit erheblich. Insbesondere im Umkreis größerer Siedlungen und Städte war die Verfügbarkeit erschöpft. Wo die geologischen Bedingungen es gestatteten, wurde der Torf für einige Jahrzehnte zum bevorzugten Brennmaterial, nicht nur in Haushalten,

¹⁷ Das Ancien Régime (französisch für „alte Regierungsform“) bezeichnet die politische und gesellschaftliche Ordnung in Frankreich vor der Französischen Revolution von 1789. Es war geprägt von der absolutistischen Herrschaft der Bourbonen, einer ständischen Gesellschaftsstruktur und feudalen Privilegien. Der Adel und die Geistlichkeit genossen besondere Rechte, während die breite Bevölkerung, insbesondere Bauern und Bürger, hohe Abgaben leisten musste. Microsoft Edge Copilot vom 30.3.2025

¹⁸ Sammlung der für die königlichen Preußischen Staaten erschienenen Gesetze und Verordnungen von 1806 bis zum 27sten Oktober 1810. Als Anhang zu der seit dem Jahre 1810 edierten Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, Berlin 1822

sondern auch in der Ziegel- oder landwirtschaftlichen Industrie. Der sich schnell verbreitende Einsatz von Dampfmaschinen forcierte die Tendenz zusätzlich. Zur Entstehung und Entwicklung des Torfabbaus im Rhinluch schreibt Dr. Haagen im RUPPNER KREISKALENDER von 1930 mit recht völkisch-nationalistischer Klangfarbe:

„Schon im 16. Jahrhundert wurde im Rhinluch Torf gegraben; jedoch befriedigte das Rhinluch lediglich die lokalen Bedürfnisse der umliegenden Dörfer und Städte, die aus ihm ihr Brennmaterial bezogen. Wie auch sonst an Mooren hatte sich ein Eigentumsrecht des einzelnen noch nicht herausgebildet; es blieb Allmende der anliegenden Ortschaften.

Friedrich Wilhelm I., dem es ja lag, Land lieber durch mühevollen und kostspieligen Pionierarbeit als mit dem Schwert zu erwerben, ließ das Luch von Ingenieuren vermessen und von seinen Soldaten, die in der Zeit zwischen der Frühlings- und Herbstparade ohne rechte Beschäftigung waren, Abzugsgräben anlegen, wodurch viel Land für die Kultur gewonnen ward. Sein großer Sohn, der diese Ader von seinem Vater geerbt hatte, setzte sein Werk fort, zog gleichzeitig Torfgräber aus Ostfriesland hinzu, um die Torfgewinnung fachmännisch und im großen zu betreiben; [...]

Der preußische Staat konnte auch billig liefern, weil er über äußerst billige Arbeitskräfte verfügte: Strafgefangene wurden zu dieser ungesunden Arbeit kommandiert, wie das Luch schon in den vorhergehenden Jahrhunderten eine Verbrecherkolonie beherbergt hatte, die an den kurfürstlichen Hof jährlich eine bestimmte Quote an erlegtem Wild abzuliefern hatte. Zur Überwachung der Torfgräbereien wurde in Fehrbellin 1787 eine eigene Behörde, die Rhin-Torf-Inspektion, eingesetzt.



Torfstücke,
Heimatmuseum Wustrau
Foto: Verfasser

Allein das Staatsunternehmen gedieh nicht recht; trotz seines geringen Preises und seiner wirklich guten Beschaffenheit fand der Torf in der Hauptstadt keinen rechten Absatz; der Berliner gab den Buchen- und Kieferkloben entschieden den Vorzug, die gleichfalls trotz des bedenklich schwindenden Holzbestandes in der Umgebung Berlins äußerst billig waren. Noch weniger rentierte sich die Torfgewinnung im 19. Jahrhundert. Nach Durchführung der Separation (1832) ging auch das aufgeteilte Luch in Privatbesitz über, so daß sich der Staat gezwungen sah, das Abbaurecht von Privatpersonen zu erwerben; er zahlte durchschnittlich 50 Taler für den Morgen Torffläche. Infolge dieser Aufwendungen kam er noch weniger auf seine Rechnung und tat daher 1851 das einzige Vernünftige: er liquidierte das ganze Unternehmen und verkaufte sein Abbaurecht an Privatpersonen.

Deutscher Unternehmergeist, deutsches Organisationstalent, [...], brachten nun zustande, was der Fiskus nicht vermocht hatte: aus der Torfgewinnung reichen Gewinn zu ziehen; ein lehrreiches Kapitel übrigens für alle unentwegten Jünger des Sozialisierungsgedankens. Glückliche Umstände kamen hinzu: Das Holz wurde teurer, die Einwohnerzahl Berlins wuchs stark. Trotz der schwierigen Rechtsverhältnisse bei der Anlage der zum Abtransport des Torfes notwendigen Kanäle, trotz der scharfen Konkurrenz der verschiedenen Torfkompagnien wurden Gewinne erzielt, die über alle Erwartungen hinausgingen; und doch war der Preis für die Erwerbung des Abbaurechts von 30 auf 200, zuletzt 300 Taler gestiegen. Unter allen ‚Torflords‘ wurde der größte Alexander Gentz, nachdem sein Vater Johann Christian den Impuls zu größerer Ausbeute gegeben hatte, nachdem er, um mit seinen eigenen Worten zu reden, „ein Torfgräber und zugleich ein Schatzgräber“ geworden war. Alexander Gentz beschäftigte 1000 Arbeiter bei den Torfgräbereien, befrachtete täglich 10 volle Schiffsloadungen, erwarb eine Torffläche im Werte von 600 000 Talern und baute oder erweiterte auf eigene Kosten den Fehrbelliner Kanal und den Schwarzen Graben. Der Erlös für den Verkauf des Abbaurechts aus allen im Rhinluch gelegenen Torfwiesen betrug 10 Millionen Taler.

Der stärkste Abbaubetrieb herrschte am westlichen Ufer des Kremmer Sees bei dem Dorfe Linum und umfaßte 8000 Morgen. 4000 Arbeiter fanden jährlich bei den Torfgräbereien während der Torfsaison gut bezahlte Arbeit, viele von ihnen allerdings auch ein frühzeitiges Ende. Sie wohnten in zeltartigen, mit Stroh gedeckten Torfhütten während der vier Monate dauernden Saison; der ‚Torfmeier‘ jedoch, der vielfach einer der von Friedrich dem Großen aus Ostfriesland herbeigeholten Familie entstammte, blieb auch im Winter auf seiner ‚Faktorei‘; ‚sein Herz hängt‘, sagt Fontane in seinen Wanderungen, ‚nur am Luch und an der weiten grünen Ebene, auf der, wie ein Lagerplatz, den die Unterirdischen verlassen haben, der Torf in schwarzen Kegeln steht‘.

Reicher Gewinn floß nicht nur in die Taschen der Torfunternehmer, auch für die anliegenden Dörfer wurde die Torfgräberei eine Quelle des Segens; die Besitzer von Torfwiesen wurden wohlhabende Leute. So löste das Dominium Wustrau aus dem Verkauf des Abbaurechts nach und nach die Summe von 600 000 Talern, woraus die Gräfllich Zieten-Schwerinsche Fideikommißstiftung errichtet wurde. Viele Dörfer bauten sich neue Kirchen; so konnte sich das Dorf Langen eine Kathedrale für 60 000 Taler leisten, bei deren Einweihung der Patron, Herr v. d. Hagen, aus noch nicht geklärten Gründen in weißer Kaschmirhose erschien.

Schneller als alle Beteiligten erwartet hatten, kam das Ende; seit 1875 mußte der Torf der Steinkohle weichen. Die Unternehmer schlossen ihre Torfgräbereien oder gerieten in Konkurs.“

Bei Berghaus ist 1854 in seinem **LANDBUCH DER MARK BRANDENBURG UND DES MARKGRAFHUMS NIEDER-LAUSITZ** unter § 23, **DIE TORFLAGER** zu lesen:

„Die Ortschaften endlich, welche, zur Grafschaft Ruppın gehörend, durch ihre Besitzungen im Rhin-Luch an der Ausbeutung seines Torfs beteiligt sind, sind, von W. nach O. gezählt: Nakel, Barsikow, Gantzer, Manker, Protzen, Langen und

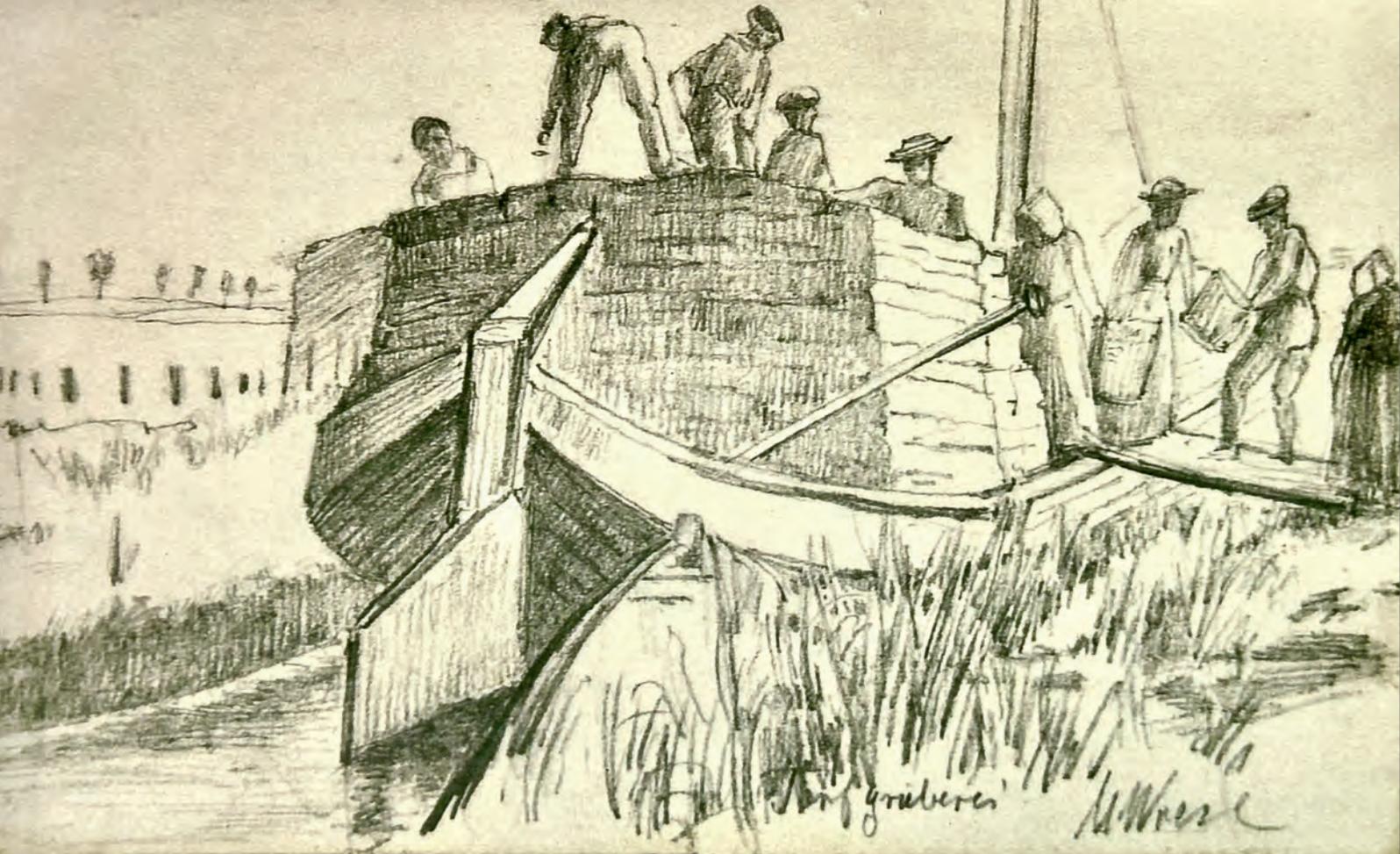
Wustrau. Auf der Südseite des Luchs sind es im Ost-Havellande: Cremmen mit einer Grundfläche von mehreren tausend Morgen auf der Nord- und Westseite der Stadt, wo der Torf 4' bis 5' (ca. 1,5 m) tief steht; Staffelde, Flatow, innerhalb dessen Gränzen das Bruch zum größten Theil ausgebeutet ist; Linum, sonst der Hauptsitz der Rhin-Torfgräbereien, als sie für landesherrliche Rechnung verwaltet wurden, was mit dem Jahre 1851 aufgehört hat, wo ihre Ausbeütung dem Privat-Gewerfleiß überlassen worden ist. Jetzt ist Hakenberg oder Hackenberg dieser Hauptsitz. Drei in diesem Dorfe angesessene Grundbesitzer beschäftigen viele hundert Menschen mit dem Stechen des Torfs. Früher, unter königlicher Verwaltung, kaufte Fiscus den Morgen Torflandes für 4 Thlr. und verkaufte sodann um Johannis für reichlich eben so viel den Ertrag an Gras von den noch nicht in Angriff genommenen Grundstücken; jetzt wird der Morgen schon mit 240 Thlr. bezahlt, nur um das Recht zur Ausbeütung des Torfs zu erlangen, während der Grund und Boden dem Verkäufer des Torf-Nutznießungsrechts verbleibt. Von den weiter gegen W. hin gelegenen Ortschaften haben Antheil am Rhin-Luche: das Dorf Tarmow, wo der Torf 40" tief zu stehen pflegt und über den eigenen Wirthschaftsbedarf gewonnen wird; die Stadt Fehrbellin, das daran stoßende Dorf Feldberg, wo man nur den eigenen Bedarf ausbeütet, was auch von Lenzke gilt, der letzten Ortschaft im Ost-Havellande, die am Rhin-Luch Antheil hat."

Auch in Neuruppin selbst wurde der Brennstoff lange benutzt wie folgender Absatz aus einem Beitrag von Erwin Ebell in der Märkischen Heimat vom Juli 1941 zeigt:

„Von Weiden- und Erlenbüschen etwas getarnt, lagen am Stadtufer mehrere Tuchfabriken. Ihre Grundstücke stießen nicht unmittelbar an den See. Zwischen ihnen und dem Ufer lag noch ein städtischer Wiesenstreifen, der jedoch mit Benutzungsrecht für die Fabriken grundbuchlich belastet war. Die Benutzung erstreckte sich auf Zuleitung des Seewassers sowie auf Anlagerecht für große Lastkähne und das Recht, deren Frachten über die städtische Wiese auf die Fabrikgrundstücke zu befördern. In der Hauptsache handelte es sich um Torf, der auf großen Zillen aus dem nahen Luch geholt wurde. Im Laufe des Sommers wurde der ganze Jahresbedarf an Torf angefahren, und es entstanden auf den Fabrikhöfen dann große Torfmieten in Form der ägyptischen Pyramiden. Sie wurden kunstvoll und ganz symmetrisch ausgeschichtet, wenn sie auch aus begreiflichen Gründen als Pyramiden immer unvollendet bleiben mußten und keine Spitze hatten. Die Dampfkessel der Fabriken wurden zu ZWEI DRITTELN MIT TORF UND ZU EINEM DRITTEL MIT ENGLISCHER STEINKOHLÉ gespeist."

In unsern Gräbereien werden noch Arbeiter zum Mähen und Heuen im Accord angenommen. Reflectirende wollen sich bei dem Torfmeister Stolle auf Gentschleuse oder bei dem Aufseher Wittkopf in den Bechlin=Dabergoßer Wiesen melden.
Neu=Ruppin, den 16. September 1871.
J. C. Gents & Comp.

Anzeige der Torfgräberei Gents, Gemeinnütziger Anzeiger für den Ruppiner Kreis und die Umgegend, Nr 110/1871, BLHA Signatur: 6B Ruppin 1449



Heutzutage ist dieses Gewerbe komplett in Vergessenheit geraten. Glücklicherweise bemühen sich die Heimatmuseen Wustraus und Fehrbellins um die Bewahrung von Artefakten und Zeugnissen dieser harten, fast unmenschlichen Arbeit.

In einem Artikel der Festschrift zur 700-Jahr-Feier Neuruppins beschreibt Robert Stute 1939 detailliert die Vorgänge beim Torfabbau:¹⁹ „Um einen Anhalt für manche Maße zu haben, sei vorweg bemerkt, daß ein Stück Torf gewöhnlich etwa 11 Zoll (288mm) lang, 5 Zoll (130mm) hoch und 4 (105mm) Zoll breit war. Der Unternehmer kaufte den im Boden stehenden Torf, die Torfmasse, von den Besitzern der Torfwiesen. In den besten Zeiten wurden für die

Ausbeutung eines Morgens bis 200 Taler bezahlt. Meist wurde im Verträge festgelegt, daß der Torf nicht tiefer als 8 Klemmen (1 Klempe ist die Höhe eines Torfstücks) herausgenommen werden durfte, auch wenn er tiefer stand, um die Bildung von tiefen Wasserlöchern zu vermeiden. Die Mächtigkeit des Torfes schwankte zwischen 4 und 12 Klemmen, war aber an einigen Stellen noch bedeutender. Der Unternehmer war verpflichtet, die ausgetorften Flächen (Untergründe) zu planieren. Die Gras- und Streunutzung dieser Untergründe stand immer dem Besitzer der Wiesen zu. Außerdem mußten die Flächen in einer vertraglich festgelegten Zeit ausgetorft sein. Geschah das nicht, so fielen die Flächen bei Verfall der ganzen Kaufsumme an den Besitzer des Grund und Bodens zurück. Um den Torf verfrachten zu können und um die abzutorfenden Wiesen einigermaßen trocken zu bekommen, war das Gebiet der Torfgräberei-

¹⁹ aus Robert Stute, Torfgewinnung im Rhinluch, in 700 Jahre Ruppín - Festschrift zur Siebenhundertjahrfeier der Stadt Neuruppín und des Kreises Ruppín, Neuruppín, 1939



en mit einem Netz von Kanälen und Gräben durchzogen. Die Torffelder (siehe Skizze: Anlage einer Torfgräberei) lagen immer rechts und links von einem Hauptkanal, der schiffbar war. An diesen wurden rechtwinklig 10 Klemmen tiefe, schiffbare Nebenanäle angeschlossen. Diese Kanäle liefen mit einem Abstände von 200 bis 300 Meter parallel zueinander. Sie umfaßten zwei Torffelder, die durch einen Zuggraben rechtwinklig zum Hauptkanal getrennt wurden. Die Sohle dieses Zuggrabens lag eine Klempe tiefer als die abgetorfte Wiese. Der Zuggraben traf in einem rechten Winkel auf den Hauptzuggraben, der unter den Schiffahrtskanälen mittels einer viereckigen Trommel (Düker) durchgeführt wurde. Am Ende dieses Hauptzuggrabens stand eine Dampfschnecke, die das Wasser hochpumpte und in einen Kanal, meistens Hauptkanal, abführte. Die Schnecke entwässerte die ganze Torfgräberei, wenn diese nicht allzu

groß war. Die Nebenanäle waren an ihrer Einmündung in den Hauptkanal abgerundet, um das das leichte Einfahren der Torfkähne zu ermöglichen.

Vom Zuggraben aus wurde mit dem Austorfen in der Richtung auf den Nebenanal begonnen. Das Beginnen nannte man Aufschneiden. Vier bis fünf Mann arbeiteten zusammen. Sie bildeten eine Arbeitseinheit oder einen „Pflug“. Zu einem Pflug gehörten der 1. und 2. Gräber (Stichler und Aufleger), der Setzer, der Banker und der Wasserschipper; der letzte aber nur dann, wenn sehr viel Wasser vorhanden war, sonst mußte der Banker

Die Zeichnungen auf dieser und der folgenden Seite zeigen anschaulich die Szenerie auf einem Torfstich und der Wohnsituation der Arbeiter vor Ort im Wustrauer Luch.
Zeichnungen: Max Wiese, Sammlung: Rieger

das Wasserschaukeln mitübernehmen.

Das Arbeitsgerät des 1. Gräbers (Stichlers) war der Stichel [...], ein glattes Stahlblatt, das etwa 32 Zentimeter breit und 12 Zentimeter hoch und mit einem 2 Meter langen glatten Stiel versehen war. Der 2. Gräber (Aufleger) führte den Aufleger [...]. Dieses Gerät bestand aus einem Stahlblatt, das etwa 31 Zentimeter lang und 11 Zentimeter breit war. Das Blatt war in einem Z förmigen Halter ausgeschmiedet, auf dem ein etwa 50 Zentimeter langer und mit einer Krücke versehener Stiel befestigt war. Vor dem Blatt saß ein Stück Leder, das die Hand des Gräbers schützen sollte. Zum Setzer gehörte eine vierzinkige Forke. Die Zinken waren gerade und schlank; sie liefen schräg zum Zinkenhalter. Der Banker benutzte eine Bankschippe mit gebogenem Blatt. Die Schippe bestand ganz aus Holz, sie war nur an ihrer Schneide mit Stahl vorgeblattet. Zu des Bankers Ausrüstung gehörte außerdem die Planierschippe, die bis auf ihr gerades Blatt genau so aussah wie die Bankschippe. Das Werkzeug des Wasserschippers war eine hölzerne Wurfschaufel.

Theodor Fontane berichtet in seinen *WANDERUNGEN DURCH DIE MARK*, daß als Grabewerkzeug ein Stichel mit zwei rechtwinklig abgeboenen Flügeln verwendet würde, womit drei Einschnitte auf einmal eingedrückt würden. Trotz vielen Nachfragens ist auch den ältesten Leuten, die in Torfstichen arbeiteten, weder im Rhinluch noch im Havelländischen Luche von einem solchen Stichel etwas bekannt. Torfgräber erklärten mir, daß sie es für ausgeschlossen hielten, daß man auf die Dauer gleich drei Einschnitte auf einmal machen könnte, weil kein Mensch diese Anstrengung aushalten würde. Soweit ich feststellte, wurden im Havelländischen Luch die gleichen Geräte wie im Rhinluch verwendet.

Das auszutorfende Stück Land, ein Torfgraben, war 10–12 Stück Torf breit, und zog sich vom Zuggraben zum Nebenkanal. Die Reihenfolge des Austorfens ist der Einfachheit und Übersichtlichkeit halber in beiliegender Skizze dargelegt (s. Skizze: Anlage einer Torfgräberei, S. 38).

Vor Beginn des eigentlichen Torfens fing der Banker an, Rasen und Erde vom ersten Torfgraben abzuräumen, bis der feste Torf freilag. Der Banker schnitt den Torfgraben auf, d. h. er buddelte ein Loch, in dem der zweite Gräber stehen konnte. Oben auf dem festen Torf stand auf einem Brett, das eine Torfstücklänge breit und solange wie der Torfgraben war, der erste Gräber (Stecher). Durch das untergelegte Brett wurde vermieden, daß der oberste Torf zertreten wurde. Gleichzeitig war das Brett das Maß für die Länge der Torfstücke. Der erste Gräber stach am Brett senkrecht nach unten. Wenn er das in der ganzen Grabenbreite getan hatte, so trennte

er die Torfstücke quer zum Brett ab. Er begann mit dem Abtrennen in der Mitte und stach erst nach rechts und dann nach links bzw. umgekehrt ab. Eine Schicht Torfstücke von der Oberfläche bis auf den Grund des Torfgrabens hieß eine „Bank“. Unter dem ersten Gräber, ihm mit dem Gesicht gegenüber, stand der 2. Gräber, der mit seinem Ausleger das Stück Torf unten abtrennte und seitlich auf das unausgetorfte Land (Obergrund) auf ein dort liegendes Brett, 63 mal 63 Zentimeter, warf, das auf zwei keilförmigen Leisten ruhte. Der Setzer nahm darauf das nasse Stück Torf mit seiner Forke und setzte es mit den anderen Stücken zusammen in einen „Diek“. Der nächste Graben wurde ungefähr nach zehn Torfgrabenbreiten seitlich von ersterem angelegt. Wenn zwei Gräben nebeneinander ausgetorft wurden, so arbeitete man mit Doppelpflug, d. h. sämtliche Arbeiter waren doppelt besetzt. Damit die Leute des einen Pfluges die Angehörigen des anderen nicht behinderten, war ein Pflug in der Arbeit immer ein Stück vor dem anderen voraus. Es legte dabei der eine 2. Gräber nach rechts, der andere nach links aus. Man unterschied dann einen rechten und linken Setzer. Die Setzforken waren danach entweder von links nach rechts, oder von rechts nach links abgeschrägt. Um unnötige Arbeit beim Abfahren des Torfes zu ersparen, bemühte man sich, den gestochenen Torf auf Obergrund zu setzen. Wenn in späteren Jahren mehrere Gräben nebeneinander ausgehoben waren, so war es beim Arbeiten mit dem Doppelpflug nicht möglich, nach beiden Seiten auf Obergrund auszusetzen. Es mußte dann der eine Setzer auf Untergrund setzen. Man



ließ am Anfang des Torfgrabens keinen Bord für den Zuggraben stehen. Man nahm lediglich ein oder zwei Klempen unmittelbar am Graben weniger weg und bildete so ein niedriges Ufer. Dadurch erreichte man, daß, wenn der Untergrund planiert werden sollte, weniger Erde zum Ausgleichen des Zuggrabens bewegt werden mußte.

Der gestochene Torf zog sich im Diek am Torfgraben entlang, und zwar lag ein Stück genau auf dem anderen. Es gab der Diek ein genaues Spiegelbild von der Mächtigkeit des Torfes. Wenn z. B. der Torf 8 Klempen tief stand, mußten 8 Stücke aufeinandergelegt werden, stand er nur 4 Klempen tief, so wurden nur 4 Stücke aufeinander geschichtet.

Zum Trocknen wurde der Torf ausgelegt; meist geschah das durch Frauen. Man nahm die Torfstücke vom Diek ab und setzte einen „Wasserring“ unmittelbar an den Torfgraben und einen „Landring“ an die andere Seite des Diek. Jeden Tag wurde eine Schicht ausgelegt. Zwischen den einzelnen Stücken blieb etwas Luft, um das Trocknen zu begünstigen. Bei der untersten Schicht (Scherlage) lagen die Stücke mit ihrer Länge rechtwinklig zum Graben, und zwar zwei Stück Torf gegeneinander. Bei der nächsten Lage (Heftlage oder Heftstein) lagen die Seitenstücke lang zum Graben, die Mittelstücke wie die Scherlage. Scher- und Heftlage wechselten in Wasser- und Landring ab, bis der Diek ausgelegt war. Letzte Lage war aber immer die Scherlage. Reichte der Torf des Dieks für eine weitere Lage nicht aus, so wurde nicht mehr auf beiden Seiten, sondern nur einfach in den „Engring“ gelegt. Blieben noch Stücke übrig, so bilde-



ten diese Stücke den ‚Waldspur‘ (Wallspur?).

Bei gutem Wetter wurde der Torf nach 5 – 6 Wochen umgesetzt. Es kamen dann die oberen Stücke nach unten, die unteren nach oben, mit Ausnahme derjenigen, die in der untersten oder den beiden untersten Schichten lagen. Unterdessen waren die Torfstücke schon sehr zusammengetrocknet und wurden nun auf der 1. bzw. der 1. und 2. Lage der beiden alten Ringe umgesetzt. Die Art der Lagen war beim Umsetzen genau wie beim Auslegen. Da die Torfstücke durch das Trocknen aber sehr viel kleiner geworden waren, benutzte man Scherlage und Heftlage nicht so oft wie beim Auslegen. Man wechselte dafür soviel mehr im Engring zwischen a und b (siehe Skizze). Das Trocknen wurde durch diese weniger dichten Lagen sehr begünstigt.

War der umgesetzte Torf gut durchgetrocknet, so wurde er in Klaftern oder Mieten auf dem Kanalbord zusammengefahren.

Nun wurden die untersten, noch feuchten Schichten in „Stutzen“ gesetzt. Ein Stutzen hatte 26 Stück Torf. Die fünf untersten Lagen hatten 4 Stück, die 6. hatte 3 Stück, die 7. 2 und die 8. 1 Stück Torf. Das Ganze bildete einen viereckigen Hohlraum mit Spitze.

Ein Klafter hatte 2000 Stück Torf. Man kannte Mieten bis zu 16 Klaftern. In diesen Mieten trocknete der Torf nach, bis er verladen wurde. Das Zusammenfahren auf den Kanalborden geschah mit Hundeleiterwagen. Die Wagen hatten breite Räder (Puffräder), um das Einsinken zu verhindern. Stand der Torf auf Untergrund, so mußte wegen des weichen Bodens eine Unterlage bis zum Kanalbord geschaffen werden. Beim Einfahren in Mieten wurde der Torf gleichzeitig sortiert, und zwar in die Klassen 1 – 3. Klasse 1 war ganz schwerer Fabriktorf und ging meist nach Spandau.

Der Preis war Anfang der 70er Jahre 12 Mark je Klafter. Die 2. Klasse war Haushaltstorf, der meist nach Berlin ging und ebenfalls 12 Mark kostete, aber nicht ganz so schwer war. Die 3. Sorte war leichter Torf, der je Klafter 4 Mark kostete und in den Brennöfen der Ziegeleien verbrannt wurde. Er ging meist nach Hegermühle und Birkenwerder.

Was die Heizkraft guten Brenntorfes betrifft, so war sie der Braunkohle ebenbürtig, auch die Aschenbildung war nicht größer. Leichter Torf verbrannte sehr schnell und bildete sehr viel Asche.

Der Torf wurde nur auf dem Wasserwege verladen, und zwar in besondere Torfkähne. Man unterschied Kahn, Bock und Zille. Unter Kahn verstand man einen eichenen Spitzkahn, der 50 bis 60 Klafter faßte. Der Bock war ebenfalls aus Eichenholz. Sein Bug war abgestumpft und hatte einen runden Kopf; er faßte ebenfalls 50 bis 60 Klafter. Die Zillen waren aus

Kiefern- oder Fichtenholz gefertigt, faßten aber 60 bis 80 Klafter. Die Zillen waren ursprünglich böhmische Kähne, die meist mit Obst nach Berlin kamen. Sie fuhrten aber ihrer geringen Lebensdauer wegen nicht wieder nach Böhmen zurück, sondern wurden in Berlin an Schiffer verkauft, die sie dann zum Torffahren benutzten.

Ein Torfkahn mit einem Laderaum von 50 bis 60 Klaftern wurde an einem Tage von 4 Mann vollgetragen. 4 Jungen „krabben“ die viereckigen Maßkiepen (43 Zentimeter mal 43 Zentimeter mal 58 Zentimeter lichte Weite) voll. Im Kahn packten zwei Frauen, denen meist der Schiffer half, den Torf. Der Lohn für Mann und Frau war gleich. Der Tagesverdienst betrug rund 4 Mark.

Es ist heute kaum zu glauben, was in den Torfgräbereien an Arbeit ge-



leistet wurde. Ein gut eingearbeiteter Pflug stach an einem Tage 15 bis 20 000 Stück Torf.

Folgendes Beispiel möge die Leistung noch veranschaulichen:

Eine Bank soll 8 Stück Torf (Klempen) tief und 10 Stück breit gewesen sein. Das waren also in einer Bank 80 Stück. 150 Bank waren ein Tagewerk oder 12 000 Stück. Anderthalb Tagewerk waren einer Tagesleistung oder 18 000 Stück gleich. Der Lohn für den Pflug, mit Ausnahme des Lohnes für den Wasserschipper, der 1,50 Mark Tagelohn bekam, schwankte je Person und Tag zwischen 3 und 4 Mark.

Große Gräbereien beschäftigten bis 1800 Leute. Aus weit entfernten Dörfern im Norden des Kreises kamen die Arbeiter, aus Zechlin, Rheinsberg, Frankendorf. Am Sonnabend wurde um 10 Uhr ausgelohnt, damit

die Arbeiter nach Hause konnten. Die gar zu weit entfernt Wohnenden gingen nur alle 14 Tage nach Hause. Am Sonntag kamen sie dann wieder und hatten auf dem Hundewagen Lebensmittel, Kleidungsstücke usw. für die nächste Arbeitswoche mitgebracht.

Alle Arbeit war Akkordarbeit. Bei Tagesgrauen, manchmal schon $\frac{1}{2}$ 3 Uhr, begann die Arbeit. Man machte daher früher Feierabend, um nicht den ganzen Tag in der Prallsonne arbeiten zu müssen. Während der Arbeit wurden die Zeichen für die Pausen mit einer für die ganze Gräberei sichtbaren

Fahne und einer Glocke gegeben. Sehr oft wurden aber die Pausen gar nicht innegehalten, nur um recht viel zu verdienen. Das Mittagessen mußte der Banker für jeden Pflug an dem Feuer, das jeder Pflug auf dem Kanalbord unterhielt, während der Arbeitszeit kochen.

Die Männer schliefen in rohr- oder strohgedeckten Hütten zu ungefähr 30 Mann zusammen. Die Schlafhütten waren etwa 8 Meter lang und 6 Meter breit. Das Dach reichte an beiden Seiten bis auf die Erde. Die Hütte hatte eine Tür und in der hinteren Giebelwand ein kleines Fenster. Im Innern zog sich rechts und links von einem meterbreiten Gang eine Strohschütte hin, auf der die Arbeiter schliefen. Viele brachten auch Bettzeug und Decken mit.

Vor den Hütten befanden sich Kochstellen, nebenan die Hütten für die Hunde. Frauen und Kinder blieben über Nacht nicht im Luch; sie wohnten in den benachbarten Dörfern und gingen nach Feierabend nach Hause. Die Kinder arbeiteten sehr oft schon vom 8. Lebensjahre an mit.

Jede größere Gräberei hatte ihr „Comptoir“. In ihm wohnten der Obermeister, die Torf- und Schirrmeister (Scharwerker). Es wurden Lebensmittel, Bier und Branntwein feilgeboten. Das Mittagbrot der Torfgräber bestand meist aus Erbsen oder Bohnen oder auch aus Pellkartoffeln mit Speck. Nach Feierabend wurde viel gefischt. Die Kanäle und Gräben waren äußerst fischreich und enthielten neben Weißfischen, Barschen und Hechten besonders viel Schleie und Aale, aber auch Welse. Nebenbei sei bemerkt, daß auch die Sumpfschildkröte vorkam.

Alte Torfgräber erzählen, daß es gar nicht selten war, daß in Kanälen des Langener Luches bei einem Zuge mit der „Senke“, das ist ein über einen viereckigen oder runden Rahmen gespanntes Netz, auf einmal 30 bis 40 handlange Barsche und Plötzen gefangen wurden.

Ein Festtag war es für die ganze Gräberei, wenn ein neuer Hauptkanal zum ersten Male befahren wurde. Dann war der Torfkahn bekränzt, der Obermeister bekam ein weißes Band um den Arm, die Torfmeister ein blaues. Dann wurde gefeiert, wie es heute noch bei Erntefesten üblich ist.

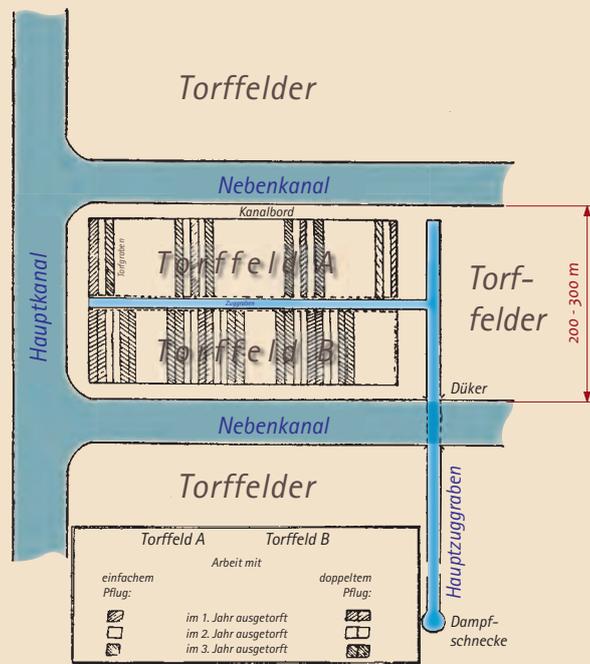
Zur Blütezeit der Torfgräberei lagen oft 50 Kähne zusammen in einem Kanal und warteten auf Ladung. Über 10 000 Torfkähne gingen damals in einem Jahre nach Berlin.“



Torfstecherwerkzeuge:

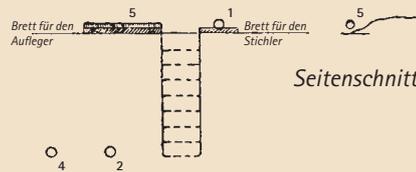
- 1 Aufleger
- 2 Aufleger
- 3 Aufleger
- 4 Spaten
- 5 Stichel
- 6 Bankschippe

Heimatmuseum Wustrau
Fotos: Michael Sohn

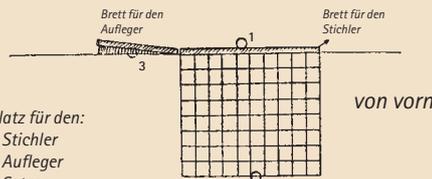


Torffeld A		Torffeld B	
Arbeit mit			
einfachem Pflug:		doppeltem Pflug:	
	im 1. Jahr ausgetorft		
	im 2. Jahr ausgetorft		
	im 3. Jahr ausgetorft		

Torfgraben



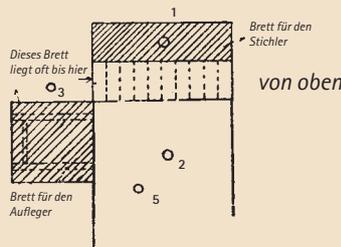
Seitenschnitt



von vorn

Platz für den:

- 1 Stichler
- 2 Aufleger
- 3 Setzer
- 4 Wasserschipper
- 5 Banker



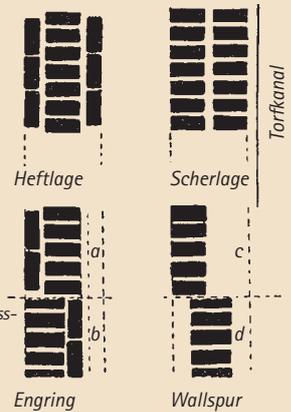
von oben

Reihenfolge

Scherlage
Heftlage
u.s.f. bis Scherlage
Engring a+b u.s.f.
Wallspur c oder d

Engring a
Engring b
Engring a u.s.f.

Waldspur c wenn die Schlusslage Engring a ist, sonst d auf b



Stuken

Skizze zur Anlage einer Torfgräberei nach Stute 1939, Bearbeitet von M. Sohn

Das Gebiet zwischen Wustrau, Linum und Kremmen mit bereits zahlreichen Torfstichen, Ausschnitt aus Messtischblatt von 1816



Grundriss der Neuen Mühle zur
Zeit des Schleusenbaus 1833 vor
dem Kauf durch Kohlbach,
Kartenausschnitt der
Schleusenbaustelle,
BLHA Signatur:
57 WSD K4385-1a



Die Neue Mühle

Ein für die Region spezielles Gewerbeobjekt, das auch die Schifffahrt betraf, war die Neue Mühle bei Alt Ruppin. 1838 erwarb der Hallenser Kaufmann Karl-Friedrich Kohlbach die veraltete und baufällige Mühle vom Domänenfiskus.²⁰ Sie war die einzige der ursprünglichen drei königlichen Mühlen in Alt Ruppin, die nach der Vertiefung des Rhin erhalten blieb. Um die nun durch das höhere Gefälle deutlich stärkere Wasserkraft besser ausnutzen zu können, startete Kohlbach ein umfangreiches Modernisierungs- und Umbauprogramm.²¹

„Kohlbach versucht zunächst in einer Interimsmühle in der bisherigen Form weiterzuwirtschaften, wohl um die Ver-

²⁰ Bezeichnung für die königlich-preußische Vermögensverwaltung

²¹ Chronik von Alt Ruppin, Bd.II, Museum Neuruppin

hältnisse in Neuruppin, die ihm unbekannt waren, erst genau kennenzulernen. Im Jahre 1839 ging er aber ans Werk. Er beantragte die Genehmigung für einen gänzlichen Neubau der Mühle und er brachte dazu zwei ganz neue Ideen mit: 1. Er wählte für das Mahlwerk statt der bisherigen ‚altdeutschen‘ das amerikanische System. An die Stelle der Sandsteine traten die großen Mühlsteine französischer Art, meist Steine von 1,10 bis 1,30 m Durchmesser. Diese zerrieben das Getreide, ohne daß es vorher angefeuchtet zu werden brauchte. Es wurde also ein trockenes Mehl erzeugt. Die Mühle hatte vier Stockwerke. Der mühselige Transport der Säcke wurde durch Becherwerke vermieden, Laufrohre besorgten die Verbindung zwischen den Stockwerken und Mahlgängen. So wurde das ganze Mahlverfahren vereinfacht und das Mehl war sauber und trocken.

2. Kohlbach wollte sich nicht auf das Vermahlen fremden Getreides beschränken, sondern wollte selbst Getreide aufkaufen, mahlen und das Mehl mit Gewinn weiterverkaufen. Die Nähe der rasch wachsenden Hauptstadt versprach für ein solches Geschäft reichen Gewinn. Ein solcher Mühlenbetrieb nach streng kaufmännischen Grundzügen war für die Umgebung etwas ganz Neues. Dazu wollte er sich durch Anlegung einer Ölmühle auch diesen Teil des Mühlengewerbes zunutze machen. Aber er hatte einen langen Kampf zu bestehen, ehe er seinen Plan verwirklichen konnte.“

Etwas weiter schreibt der Chronist:

„Die Kohlbachschen Betriebe entwickelten sich günstig. Das Mehl ging meist an die Berliner Bäckermeister. Diese schätzten das Neumühler Mehl ganz besonders. Der Verkehr nach Berlin erfolgte zu Wasser, da Bahnverbindungen noch nicht bestanden und der Landverkehr zu umständlich war. Zweimal in jedem Monat fuhren die Kähne des Alt-Ruppiner Schiffers Grothe mit Kohlbachschen Mehl nach Berlin. Später hatte Kohlbach eigene Kähne.“



Der Komplex der Neuen Mühle um 1900, Sammlung: Sohn

Warenausfuhr per Kahn nach 1850

In einer STATISTIK ÜBER DEN WASSERVERKEHR IN BERLIN²² ist folgende Übersicht über den Brennstoffbedarf der Hauptstadt zwischen 1860 und 1865 enthalten:

Es ist offensichtlich, wie der Torf- und Brennholzbedarf in den fünf Jahren von 1860 bis 65 annähernd gleich blieb, während der Kohlebedarf, zunehmend über die Eisenbahn geliefert, stetig zunahm. Die jährlichen Schwankungen

Im Jahre.	Auf Land- und Wasserwegen:			Auf Eisenbahnen:			Zusammen.		
	Brennholz	Torf.	Stein- und Braunkohlen und Koaks.	Brennholz	Torf.	Stein- und Braunkohlen und Koaks.	Brennholz	Torf.	Stein- und Braunkohlen und Koaks.
	Klafter		Tonnen	Klafter		Tonnen	Klafter		Tonnen
1860	183 686	125 492	1.567 324	850	115	429 176	184 536	125 607	1.996 500
1861	169 724	109 780	1.292 796	705	15	667 773	170 429	109 795	1.960 569
1862	167 011	100 287	1.479 230	899	14	1.083 570	167 910	100 301	2.562 800
1863	170 642	118 314	1.114 049	761	3	1.366 621	171 403	118 317	2.480 670
1864	208 846	118 894	599 276	1 013	5	2.147 764	209 859	118 899	3.747 040
1865	148 739	102 427	927 489	1 006	5	2.279 541	149 745	102 432	3.207 030

Verbrauch von Brennmaterial in Berlin in den Jahren 1860 bis 1865
Tabelle aus DER WASSERVERKEHR DER STADT BERLIN IN DEN JAHREN 1840 BIS 1872

hatten zum Teil sehr unterschiedliche Ursachen. Das Wetter spielte in Bezug auf die Eisfreiheit der Gewässer und den niederschlagsbedingten Wasserstand bei der Schifffahrt eine große Rolle. Zum anderen wirkte sich die Weltpolitik aus: „1870. Die Kriegereignisse wirkten lähmend auf den Schifffahrtsverkehr. Zu dieser allgemeinen Ursache kam noch das späte Aufgehen des Eises zu Anfang und das frühe Zufrieren zu Ende des Jahres, so dass sich bei fast allen Waarengattungen ein nicht unerhebliches Minus gegen das Vorjahr zeigt; doch fielen manche Güter, während die Eisenbahnen fast ausschliesslich zum Transport der Truppen und des Kriegsmaterials benutzt wurden, der Schifffahrt zu. Die Zahl der Fahrzeuge überhaupt ergiebt 53878, die Zahl der beladenen 30360; die Gesamtfracht betrug 46.516 500 Ctr., im Durchschnitt auf das Schiff 1532 Ctr. Grössere Bauten wurden wegen Mangel an Arbeitskräften und der Unsicherheit der Verhältnisse nicht ausgeführt, daher blieb die Einfuhr von Baumaterial gering. Brennmaterial stieg zu sehr hohen Preisen, weil wegen des zu frühen Frostes die Zufuhr behindert war. Englische Kohle konnte, so lange die Französische Flotte an der Preussischen Küste kreuzte, nur schwer herangeschafft werden. Von Getreide und Hülsenfrüchten wurden besonders viel Erbsen eingeführt, welche in der hier errichteten Erbsenwurstfabrik zur Armeeverpflegung verwendet wurden.“²³

Eine weitere vorhandene Statistik des Schiffsverkehrs durch die Tiergarten Schleuse²⁴ am Beginn des Ruppiner Ka-

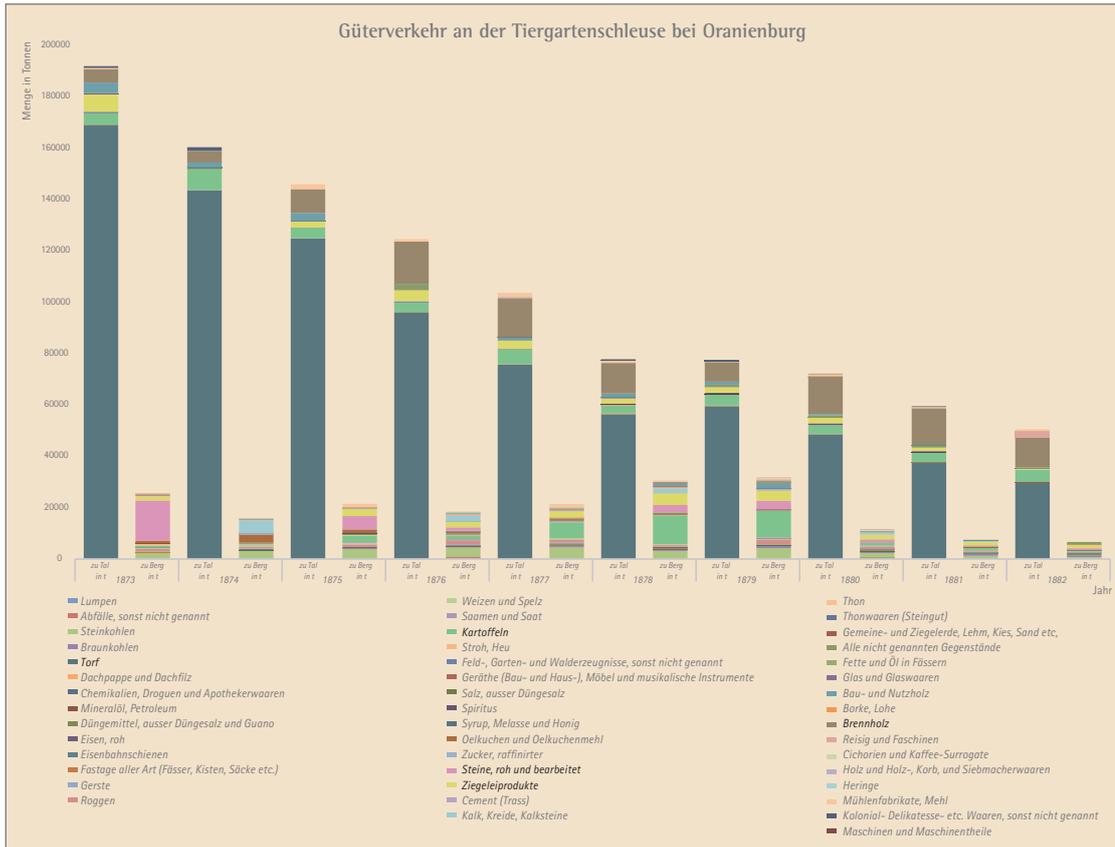
²² siehe: Kapitel V. DER WASSERVERKEHR DER STADT BERLIN IN DEN JAHREN 1840 BIS 1872, in DER VERKEHR AUF DEN DEUTSCHEN WASSERSTRASSEN, in: BAND VII DER STATISTIK DES DEUTSCHEN REICHS, Kaiserliches Statistisches Amt, Berlin 1874

²³ ebenda

²⁴ Zusammenstellung aus DER VERKEHR AUF DEN DEUTSCHEN WASSERSTRASSEN, Ausgaben 1872 bis 1882, Kaiserliches Statistisches Amt,

nals aus den 1870ziger Jahren belegt den anfangs übergroßen Anteil des Torfs am Ruppiner Kahn-Frachtgut, aber auch dessen stetige Abnahme.

Diese Fahrten, die ausschließlich zwischen dem Linumer bzw. Kremmener Raum und Berlin stattfanden, verloren



Statistik über den Güterverkehr an der Tiergartenschleuse von 1873 bis 1882
 Grafik: Sohn

stetig an Bedeutung. Die langsame Ansiedlung von Industrie im Bereich des Ruppiner Sees und die steigende Ausfuhr von Agrar- und Forstprodukten konnte diesen Umfang nur unzureichend ausgleichen.

Die auf der folgenden Seite beispielhaften Ausfuhr-Statistiken für die Jahre 1873, 1877 und 1880 zeigen die Veränderungen bei den Anteilen, wobei der Gesamtumfang der exportierten Güter sich in diesen acht Jahren auf fast ein Drittel reduzierte. Der Torf überzog alle anderen Exportgüter zwar immer noch um ein Vielfaches, daneben stellten mit großem Abstand aber Brennholz, Kartoffeln und Produkte aus den Ziegelbrennereien (Ziegel und Drains) die drei nächst größeren Warengruppen. Der Brennholzexport stieg erheblich von 5.290 t 1873 auf 15.332 t im Jahr 1877 um sich 1880 mit 14.890 t auf ähnlichem Niveau zu bewegen.

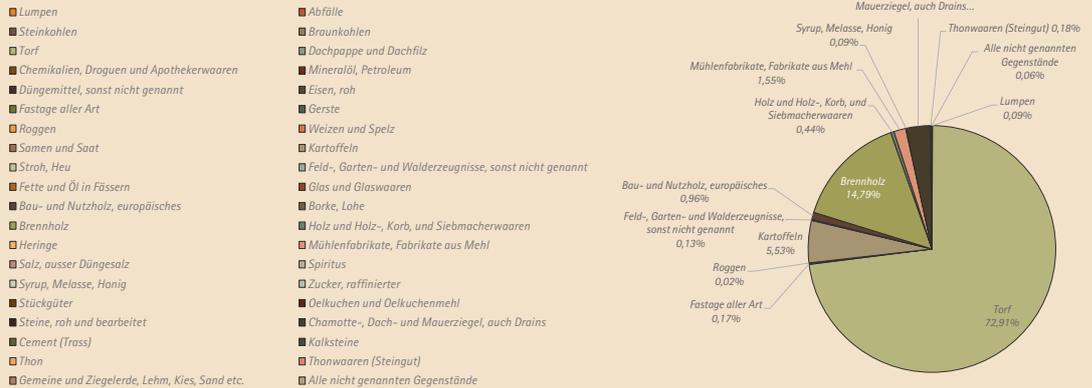
Der Ruppiner Gütertransport talwärts an der Tiergartenschleuse im Jahr 1873
100% Gesamttransportmenge entsprechen 192 000 t
Grafik: Sohn

Export Güterverkehr 1873 an der Tiergartenschleuse Oranienburg



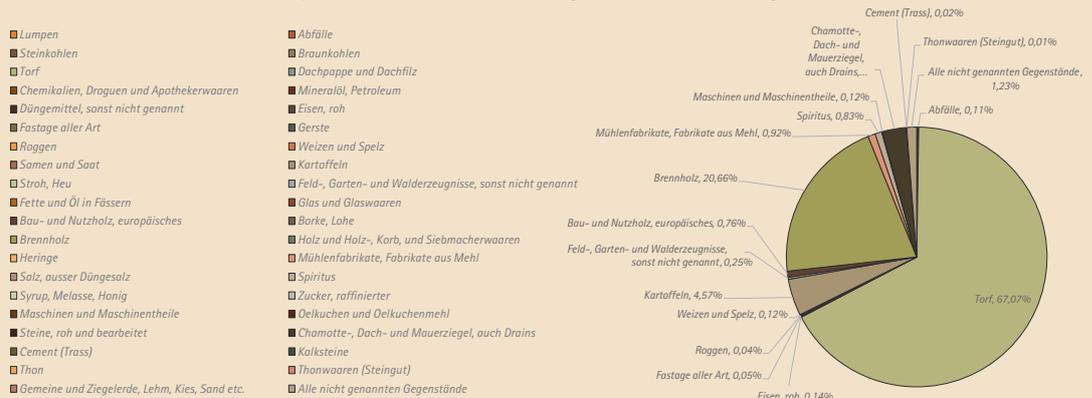
Der Ruppiner Gütertransport talwärts an der Tiergartenschleuse im Jahr 1877
100% Gesamttransportmenge entsprechen 103 600 t
Grafik: Sohn

Export Güterverkehr 1877 an der Tiergartenschleuse Oranienburg



Der Ruppiner Gütertransport talwärts an der Tiergartenschleuse im Jahr 1880
100% Gesamttransportmenge entsprechen 72 000 t
Grafik: Sohn

Export Güterverkehr 1880 an der Tiergartenschleuse Oranienburg





Die zahlreichen Fotos aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts belegen die Art und Weise der Kahnfrachten für Berlin.

Ausschnitt aus: HÄUSER IN NEUKÖLLN AM WASSER 14-22 (Märkisches Ufer),

Ein Kahn mit Torfladung, am Wagen vor dem Kahn steht Linumer Torf.

Foto: A. Schwartz, 1890, Sammlung

Stiftung Stadtmuseum Berlin
Reproduktion:

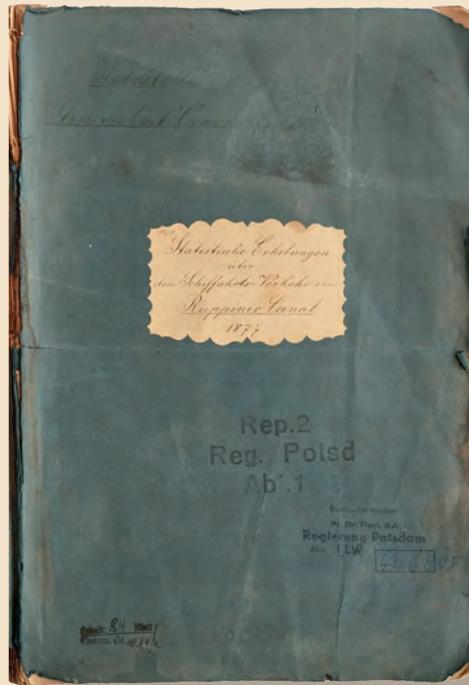
Dorin Alexandru Ionita

Mit Brennholz beladene Zille zwischen zwei Ziegelkähnen auf der Spree.

Ausschnitt aus Foto von Hermann Rückwardt, 1882, Quelle: bpk Berlin

Die Akte Rep 2A 1 LW 4468 – Statistische Erhebungen über den Schiffsverkehrs-Verkehr im Ruppiner Kanal 1877

Titelseite der Akte
Rep 2A 1 LW 4468
STATISTISCHE ERHEBUNGEN ÜBER
DEN SCHIFFFAHRTS-VERKEHR IM
RUPPINDER KANAL 1877,
Quelle: BLHA



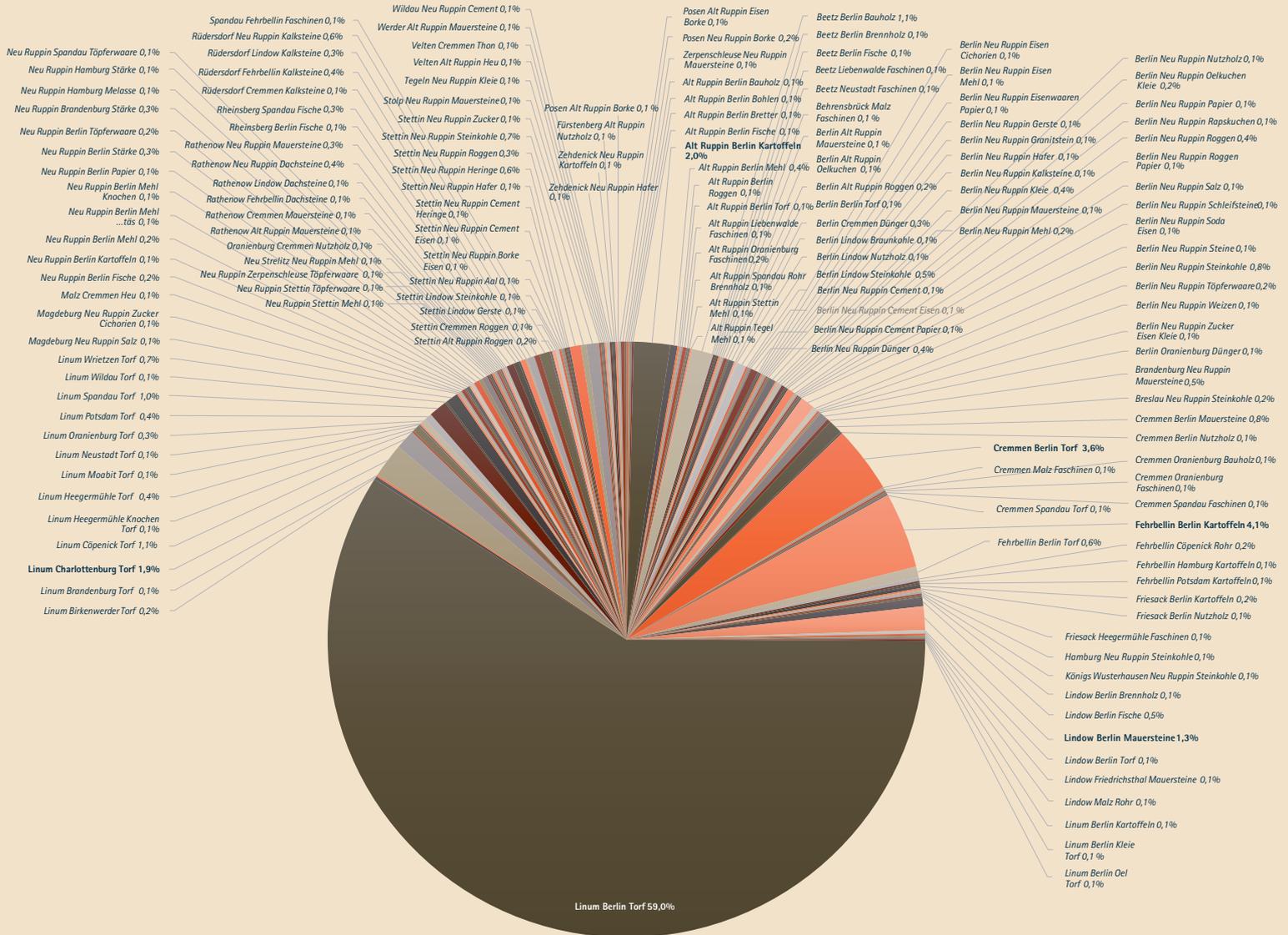
Seite 5 mit Eintragungen
vom März 1877
der Akte Rep 2A 1 LW 4468
STATISTISCHE ERHEBUNGEN ÜBER
DEN SCHIFFFAHRTS-VERKEHR IM
RUPPINDER KANAL,
Quelle: BLHA

Ordnung N ^o	Ort	Ordnung in Beleg	Ordnung in Beleg	Ordnung in Beleg	Ursprung oder Bestimmung der Belegungen.			Bemerkungen über die Belegungen, wie in Beleg, und sonst alle nötigen Notizen
					Ordnung in Beleg	Ordnung in Beleg	Ordnung in Beleg	
61	7/4	Grupp	Breit	200	Breit	Grupp	100	
2			Breit	100	Grupp			
3				100				
4				100				
5	7/4		Breit	100	Grupp			
6				100	Grupp			
7			Breit	100	Grupp			
8			Breit	100	Grupp			
9			Breit	100	Grupp			
70	7/4	Grupp	Breit	100	Grupp			
1	7/4	Grupp	Breit	100	Grupp			
2			Breit	100	Grupp			
3				100				
4			Breit	100	Grupp			
5	7/4		Breit	100	Grupp			
6			Breit	100	Grupp			
7				100				
8				100				
9				100				
10			Breit	100	Grupp			

Die auf den vorhergehenden Seiten gezeigten Übersichten zum Warenverkehr des Kaiserlichen Statistischen Amtes basieren auf Zählungen des Königlichen Steueramtes an bestimmten Punkten im Wasserstraßennetz. Ein Exemplar einer solchen Liste, die alle Schleusungen des Jahres 1877 durch die Tiergartenschleuse enthält, existiert als Original im Brandenburgischen Landeshauptarchiv. Vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des Jahres sind alle Fahrzeuge mit Fracht, Tonnage, Herkunftsort und Zielort penibel vermerkt, insgesamt 3001 Einträge. Während die vorhergehenden mehrjährigen Statistiken einen Eindruck über den Trend im Verlauf des 19. Jahrhunderts geben, ist diese Mappe im A3 Format eine Momentaufnahme für ein Jahr an einem Ort. Die Übertragung dieser Zahlen in ein Tabellenkalkulationsprogramm ermöglichte die Gesamtbewegungen nach verschiedensten Aspekten zu analysieren.

Das auf der gegenüberliegenden Seite abgebildete Tortendiagramm ist eine Auswertung nach den Kriterien: WELCHE FRACHT WURDE VON WELCHEM HERKUNFTSORT ZU WELCHEM ZIELORT transportiert und wie groß ist deren Anteil am Gesamtumfang des Jahres 1877. Zu diesem Zeitpunkt war der Torfabbau und dessen Abfuhr nach Berlin auf dem Höhepunkt. Dies wird mit einem überwältigenden Anteil von fast 60 % aller unter Ladung stattfindenden Schiffsbewegungen deutlich. Es gibt dahinter keine Warengruppe die auch nur annähernd einen zweistelligen Prozentbereich erreicht. Nicht einbezogen wurden Leerfahrten, die einen hohen Anteil der Fahrten überhaupt ausmachten. Zu dieser Zeit fehlte noch ein modernes Frachtmangement um diese zu vermeiden. Dafür waren einfach die geeigneten Kommunikationstechniken noch nicht verfügbar.

Analyse Herkunftsort - Zielort - Fracht



100% Gütermenge entsprechen 124.962 t

Die Industrialisierung treibt den Gütertransport im Ruppiner Land

Dieser Prozess begann recht zögerlich in den zwanziger Jahren und steigerte sich dann über die Jahrhundertmitte stetig. Die Pioniere für Neuruppin waren die Bilderbogen-Druckereien und die Tuchmacherfabrikanten der Familie Ebell. Der Einsatz der Dampfmaschine war der Beginn einer zwingend stetigen Versorgung mit Kohle oder alternativen Brennstoff. Dafür kam zu dieser Zeit nur die Kahnschifffahrt in Betracht. Die Errichtung von Schornsteinen für Dampfkessel war somit das sichtbare Zeichen für eine industrielle Produktionsweise und ist bei den Neuruppiner Stadt-Ansichten nach 1835 auch ablesbar.

Ausschnitt aus einer Ansicht von Neuruppin mit den beiden ersten Dampfkessel-Schornsteinen aus dem Jahre 1846. Ganz rechts aus dem Jahre 1834 der Schornstein der Ebell'schen Tuchfabrik am Seetor. Links am Scheunentor der Schornstein aus dem Jahre 1835 des Ölmühlen-Besitzers Rousset. Beide, wie beschrieben, mit quadratischem Querschnitt. Quelle: Museum Neuruppin



Im Werk *DIE NEUERE GESCHICHTE DER STADT NEU-RUPPIN* von 1863 schreibt Ferdinand Heydemann:

„... Bis zum Jahre 1835 waren alle größere in unserer Stadt befindliche Fabrikwerke nur durch Pferdekraft in Bewegung gesetzt worden. Da begannen in diesem Jahre zugleich zwei Fabriken die Dampfkraft zu benutzen, und zwar eine TUCHFABRIK und eine OELMÜHLE. Die erste gehörte den drei Brüdern Heinrich, Louis und Karl Ebell, Söhnen des Tuchfabrikanten Christian Ebell. Sie ließen den zum Betriebe mit Dampf nothwendigen Schornstein im Sommer und Herbst 1834 bauen. Die im Oktober eintretende schlechte Witterung zwang sie, den Bau desselben so schnell als möglich zu vollenden und ihn nicht zu der Höhe von 100 Fuß emporzuführen, die er ursprünglich haben sollte; man mußte sich mit 89 Fuß [28 m] begnügen. Seine Benutzung fand erst im folgenden Jahre statt. Die Oelmühle war im Besitz eines Kaufmanns Rousset. Später ist sie von den Brüdern Karl und Wilhelm Ebell, Söhnen des Tuchfabrikanten Karl Ebell, angekauft und in eine Tuchfabrik umgewandelt worden. Der zu derselben gehörige Dampfschornstein wurde im Frühjahr und Sommer 1835 gebaut und ist gerade 100 Fuß [31,4 m] hoch. Beide Schornsteine sind ihrer Gestalt nach viereckig, liegen nicht weit

vom Seeufer, und zwar der eine in der Nähe des Seethors, der andere in der Nähe des Scheunenthors. Sie haben dazu beigetragen, unserer Stadt, namentlich von dem jenseitigen Seeufer aus gesehen, ein hervortretenderes und malerischeres Ansehen zu geben und ihr Wesen und ihren Charakter auszudrücken. Das Letztere thun sie dadurch, daß sie andeuten, daß das Gewerbe und die Handthierung in ihr den Weg der Neuzeit, die Fabrikthätigkeit, eingeschlagen hat. Wenn man nämlich in früheren Zeiten nach den Mauer- und Thorthürmen die Wehrhaftigkeit oder nach den Kirchthürmen den religiösen Sinn einer Bevölkerung beurtheilte, so schließt man jetzt aus diesen Rauchthürmen und der Menge von schwarzen Wolken, die sie ausspeien, auf die Art und den Umfang der Gewerbethätigkeit in einer Stadt. Diesen beiden Schorn-



steinen reihte sich im Jahre 1840 ein dritter an, der für eine Tuchfabrik auf einem Hofe in der Ferdinandstraße errichtet wurde, doch trat er, da er mitten unter Häusern versteckt lag, nicht so, wie die beiden anderen, für den Anblick heraus. Seit dem 21sten September 1860, wo diese Fabrik abbrannte und nicht wieder eingerichtet wurde, steht er unbenutzt da. Eine geraume Zeit verging, ehe die Fabrikthätigkeit in unserer Stadt noch andere Dampfschornsteine nothwendig machte. Erst im Jahre 1857 wurde wieder ein solcher für die Tuchfabrik des TUCHFABRIKANTEN HAAGEN am See in der Nähe des Scheunenthors errichtet, und im vorigen Jahre, 1861, ist dies für eine SPINNEREI DES TUCHMACHERGEWEKES gleichfalls unweit des Sees in der Nähe des Seethores geschehen, so daß sich jetzt [1863] VIER DAMPFSCORNSTEINE am See und zwar paarweise, immer ein viereckiger und ein runder zusammen, erheben, indem man bei den neueren, auf ihren horizontalen Durchschnitt gesehen, die Kreisform angewandt hat."

Der Stolz auf diese Zeugnisse der Industrialisierung ist deutlich herauszuhören, heutzutage werden rauchende Schornsteine dagegen eher negativ konnotiert.

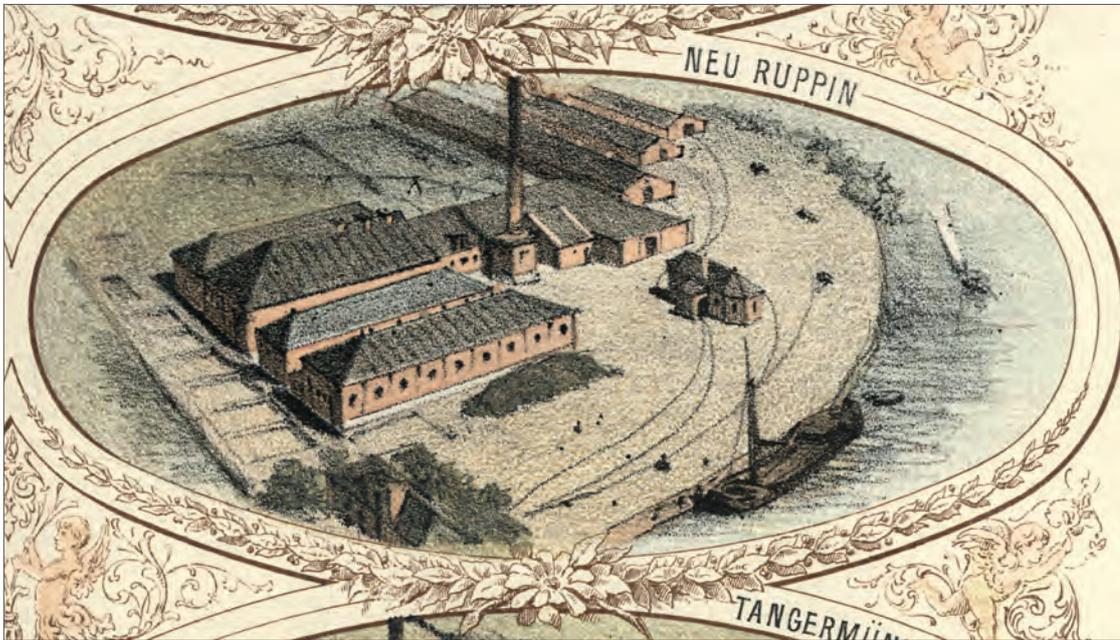
Ausschnitt aus der Vorzeichnung zu einer Ansicht von Neuruppin um das Jahr 1858 von Julius Gottheil. Der Blickpunkt auf die Stadt liegt weiter nördlich als beim Panorama von 1846. Diese Zeichnung wurde anschließend für einen Stahlstich im Rahmen des sogenannten Brandenburgischen Albums verwendet. Ein auffälliger Zeichenfehler ist das Fehlen des rechten Teils des Kirchenschiffs der Pfarrkirche. Quelle: Hamburger Kunsthalle, Kupferstichkabinett I bpk Foto: Christoph Irrgang



Der Prozess setzte sich in den Sechziger und Siebziger Jahren zügig fort, weitere Fabriken und Produktionsstätten mit Dampftrieb entstanden; 1863 die Sägemühle von Rüdiger & Hegermann nördlich der Stadt, 1868 die erste Stärkefabrik des niederländischen Unternehmers H. A. Scholten südlich der Stadt, zu der sich 1875 eine Zweite gesellte, gegründet vom ehemaligen Scholten-Direktor Mente Reitsema und dessen Schwager Carl E. Bölke. In ihrer Dissertation zu den Unternehmungen van Scholtens in Deutschland schreibt Dorien Knaap 2004 [Übersetzung durch Autor]:

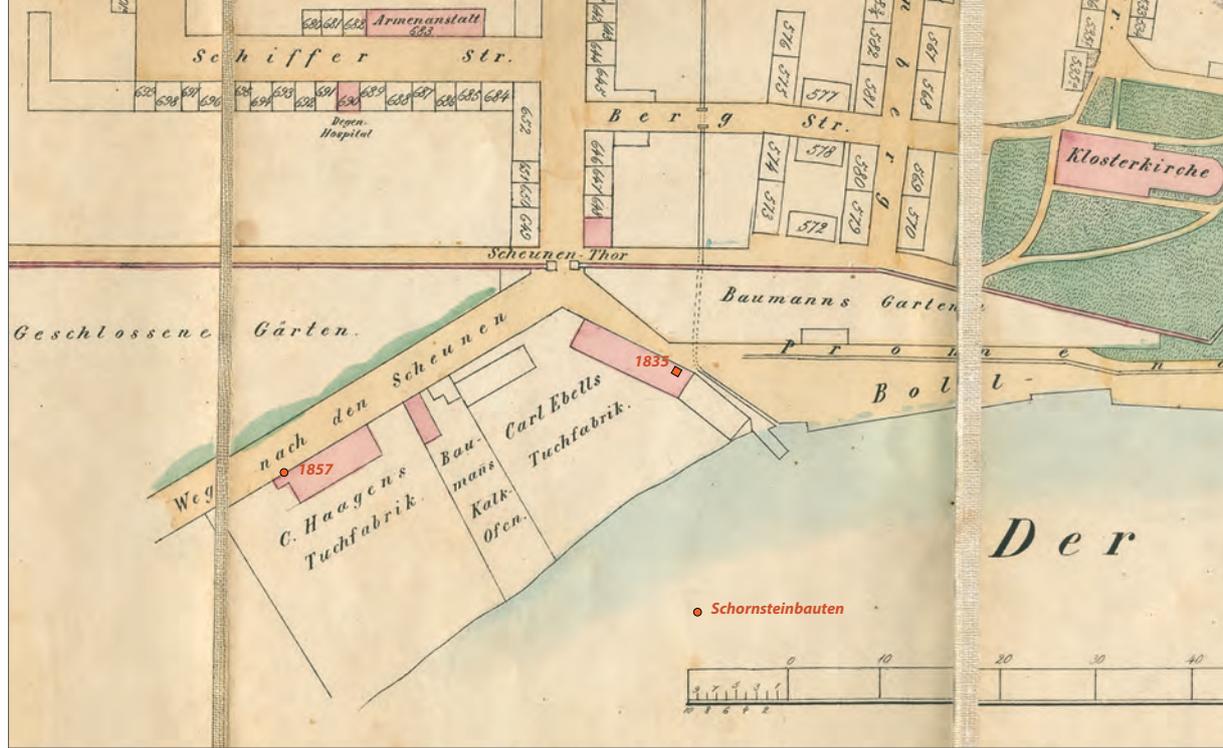
„...Als Scholten sich im April 1865 entschloss, seine Fabrik in der Havelregion zu errichten, spielten neben dem Vorhandensein von Kartoffeln noch eine Reihe von Faktoren eine Rolle. Genau wie in den Niederlanden war die Lage am Wasser entscheidend. [...] Aus der näheren Umgebung brachten die Bauern die Kartoffeln selbst mit Karren über die Straßen. In den weiter entfernten Kartoffelanbaugebieten, wie rund um Ruppin und Görzke, organisierten die Kommissionäre Schiffe für den Transport zur Fabrik. [...] Die Lage am See machte den Ort laut W.A. Scholten äußerst geeignet für die Errichtung einer Kartoffelmehlfabrik. Die Anwesenheit der verschiedenen Wasserwege würde die Anlieferung von Kartoffeln nahezu problemlos machen. Durch die Vermittlung des Kartoffelkommissionärs Rosenträger, der bis dahin im Dienst der Brandenburger Fabrik gestanden hatte, wurde im Oktober 1868 ein Stück Land von einem gewissen Herrn Beuster gekauft. [...] Das einzige Problem in Ruppin war, dass das Wasser am Ufer sehr flach war. Ein Teil musste eingedeicht werden, um genügend Tiefgang für die Anlage von Schiffen zu gewährleisten. Direkt nach dem Kauf wurde bei der Hohen Regierung in Potsdam ein Antrag auf Eindeichung des Ufers gestellt.“

Erst in den achtziger Jahren übernahm die Eisenbahn vermehrt diese Aufgabe. 1864 wurde in Neuruppin das Gaswerk eröffnet. Natürlich war auch dieses auf die Anlieferung der notwendigen Kohle per Kahn angewiesen und erzeugte zusätzliche Nachfrage. Neben den unmittelbar am Seeufer gelegenen Fabriken kamen immer weitere im



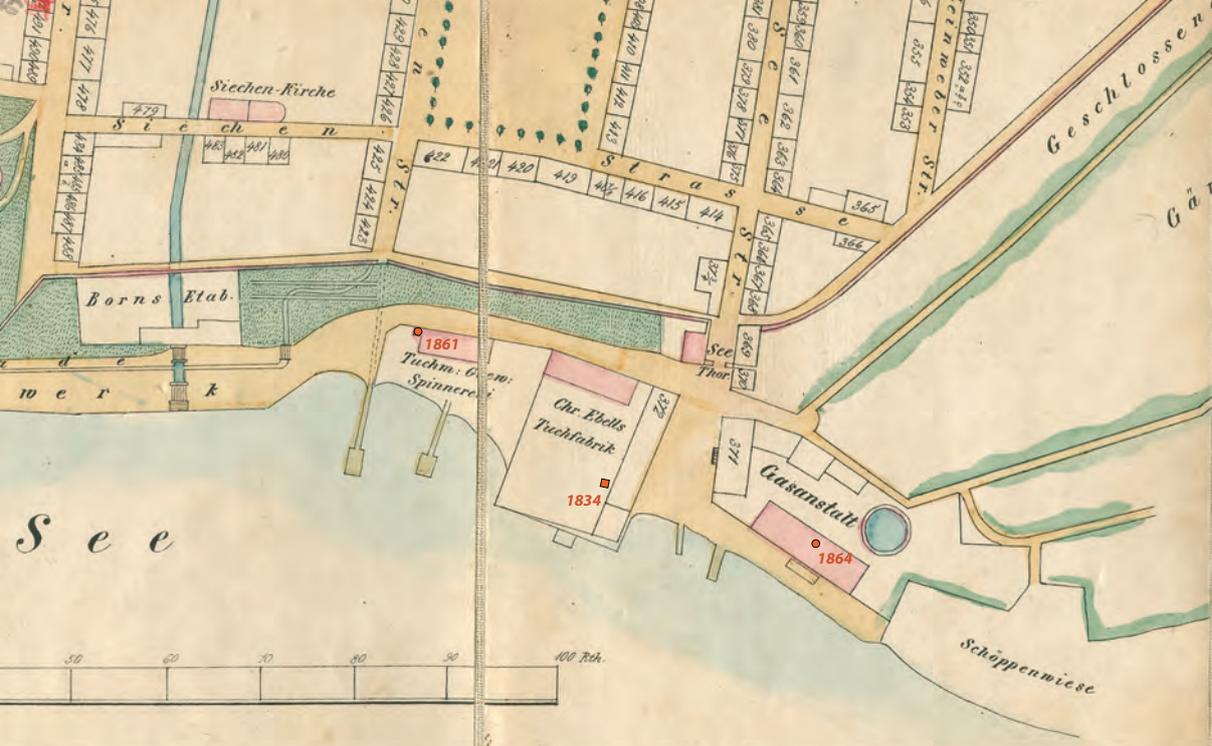
Zeichnung der W. A. Scholten
Stärkefabrik in Neuruppin,
Ausschnitt aus einem Jubilä-
umsblatt zum 50. Jahrestag der
Gründung des Unternehmens
1889.
Quelle:
www.beeldbankgroningen.nl

Ausschnitt des Seeufers aus
 einem Stadtplan von Neuruppin
 aus dem Jahr 1867.
 Nachträglich markiert sind die
 ersten Schornsteinbauten in
 Seenähe.
 Quelle: Sammlung Bredow

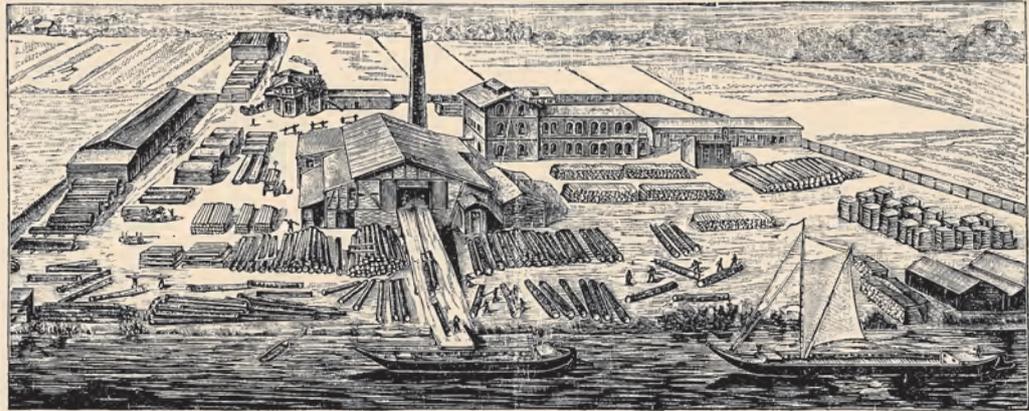


Ausschnitt aus einem Panorama
 von Neuruppin aus der Zeit
 kurz nach 1868.
 Es stellt einen guten Vergleich
 zum Kartenausschnitt oben
 dar und die Schornsteine der
 markierten Dampfkesselanlagen
 sind gut erkennbar.
 Entlang des Bollwerks sind
 insgesamt 15 Segelkähne
 dargestellt.
 Lithographie von C. Frühsorge
 Quelle: Museum Neuruppin





Rüdiger & Hegermann



Dampfsägewerk, Holzhandlung und Zimmergeschäft

Neu-Ruppin

Fernsprecher Nr. 40.

Gegründet 1863.

Das Dampfsägewerk von Rüdiger & Hegermann, Holzschnitt aus der Anzeige im Adressbuch von 1908



Die erste Tuchmacherfabrik mit Dampfkessel der Familie Ebell in der Knesebeckstraße am Sektor.

Gemäde von R. Schulz aus dem Jahr 1879, Museum Neuruppin

Stadttinneren gegründete Anlagen hinzu, die mit Dampf betrieben, auf die Brennstoffversorgung über das Wasser angewiesen waren. Darunter die Maschinenfabriken und Eisengiessereien Friesicke und Naucke. Auch Händler für Kohlen und Baustoffe mit Anlieferung per Kahn siedelten sich an, so z.B. Carl Tourneau 1865 mit eigenem Verlade-Bollwerk in der Warzecha-, heutigen Regattastrasse oder der Großhändler Knöllner, der seine Firma schon 1844 gründete.

„Carl Eduard Knöllner aus Burg bei Magdeburg eröffnete

als junger Mann mit Hilfe des Joh. Christian Gentz 1844 in der Friedrich-Wilhelm-Straße Nr. 450 eine Handlung mit Materialwaren, Weinen, Tabak, Geschirr usw. [...]

Dazu trat ein lebhaftes Bankgeschäft, 1862 wurde eine Dampfdreschmaschine angeschafft, der bald eine zweite folgen mußte, um den Bedarf der umliegenden Güter zu befriedigen. Der zunehmende Warenverkehr erforderte Einrichtung eines Speichers am See mit Anlegebrücke, wo die Waren vom Rhein, von Hamburg, Schlesien entladen wurden und hier von den Verbrauchern sogleich abgeholt werden konnten. 1874 folgte ein großer Speicher hinter dem Geschäftshaus, sowie auf dem Hof der Bau einer Destillation.“²⁵

Vergleichbares geschieht auch in den kleineren Orten im Ruppiner Land. Für Alt Ruppın schreibt der Chronist²⁶:
„Die sogenannten Gründerjahre machen sich auch hier in Alt-Ruppın bemerkbar, die Industrie bahnt sich überall ihren Weg. Hier sind 1884 auch schon verschiedene Betriebe, welche mit Dampfmaschinen arbeiten. Gleich am Anfang der Stadt, von Neuruppın kommend, liegt die Dampfschneidemühle des Herrn Zimmermeister Schultz und reges Leben herrscht auf seinem hart an der Chaussee gelegenen Bauplatz. Eine zweite Dampfschneidemühle, verbunden mit Stärke- und Syrupfabrik, liegt am anderen Ende unserer Stadt und ist Eigentum des Herrn Garmatter. Ebenfalls hat Herr Deter eine Dampf-Lohmühle auf seiner Gerberei aufgestellt. Dieselbe hat sich zu einer ganz beträchtlichen Ausdehnung entwickelt und versendet ihre Fabrikate nach nah und fern. Die hervorragende Qualität der Erzeugnisse dieser Gerberei und Lohmühle haben solche Anerkennung gefunden, daß andere weit überflügelt wurden und die Lohmühle nachdem sie vor einigen Jahren durch ein Schadenfeuer zerstört war, schöner und größer aufgebaut werden konnte. Größere Unternehmungen sind hier noch die Ziegelei der Herrn Heinrich und Böldicke, sowie die Kalkbrennerei des Herr Milcke und die seit langen Jahren hier bestehenden Schiffbauereien.“

Schaut man an das nördliche Ende der Ruppiner Wasserstraße, befinden wir uns im Umkreis der Stadt Lindow und deren anliegende Gewässer. In dieser Region gab es im 19. Jh. etliche Ziegeleien. Bei weitem nicht so bedeutend wie das Torfgeschäft, haben sie trotzdem einen größeren Anteil am Kahntransport beansprucht. Dies galt nicht nur für den Abtransport der Produkte aus den Ziegeleien, sondern auch für die Anlieferung des benötigten Brennmaterials in Form von Kohle oder Torf. Dies war auch der Beweggrund für den Ausbau des Lindower Rhins.

„Die Schiffbarmachung der Strecke zum Gudelacksee kam erstmalig 1856/57 zustande. Sie ist vor allem für die Ziegeleien bei Lindow und für die Verschiffung von Holz aus der Staatsforst wichtig gewesen. 1865 erfolgte hier eine Vertiefung des Wasserlaufes, worauf 35 Jahre später, um 1900, die Begradigung, wie sie heute vorhanden ist, vorgenommen wurde.“²⁷

Dank einer hervorragenden Zuarbeit von Horst Hartwig aus Berlin, Ersteller und Gestalter des Webportals zur Ziegeleigeschichte Brandenburgs, kann hier ein detaillierter Überblick gegeben werden.

Um 1870 existierten zwischen Vielitz und Gühlen, inklusive Lindow, zehn Ziegel- oder Kalkbrennereien. Zum Teil gingen deren Ursprünge zurück bis in das Mittelalter, als für den lokalen Bedarf, wie das Kloster in Lindow oder nach Stadtbränden, Steine benötigt wurden. Deren Lage an dem Vielitzer und Gudelacksee unterstreicht die Bedeutung des Wasserweges. Ursache der relativ abgelegenen Ansiedelung ist die hervorragende Qualität des hier verfügbaren Thons und Kalks.

„Der diluviale echte Lehmboden findet sich nur sehr untergeordnet am Ostrande des Blattes [Messtischblatt, d.A.] ent-

²⁵ Johannes Schultze, Geschichte der Stadt Neuruppın, 4. Auflage, 2012, S. 175/176

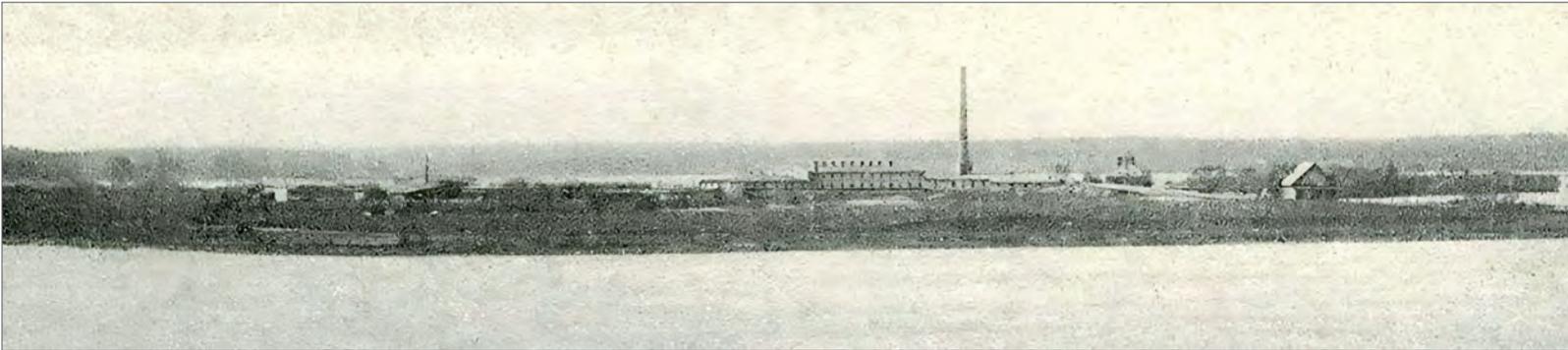
²⁶ Chronik von Alt Ruppın, Bd.II, Museum Neuruppın

²⁷ Schultze, Wasserwege und Wasserweg-Probleme im Lande Ruppın, 1935

lang des Vielitz-See's, auf dem Lindower Werder und an zwei Stellen bei Klosterheide. Er stellt hier die oberste Verwitterungsrinde des Diluvialthonmergels dar. Ueber dem völlig unverwitterten kalkhaltigen Thone liegt hier eine nur wenige Decimeter mächtige Schicht eines ausserordentlich thonigen, nur wenige ihm ursprünglich nicht eigene Geschiebe führenden Sandes, der einen sehr fetten, fruchtbaren, im Hochsommer allerdings bisweilen steinharten Boden liefert. Fast überall erlangte dieser Boden seinen reichen Gehalt an thonigen Theilen durch die Thätigkeit des Menschen. Der in geringer Tiefe lagernde Thon ist nämlich ein ausgezeichnetes Material zur Ziegelfabrikation und in den zahlreichen Ziegeleien jener Gebiete wurde der Thon früher und wird es z. Th. auch jetzt noch, nicht in tieferen Gruben gewonnen, sondern wegen seiner geringen Tiefenlage in bequemerer Weise in der Art abgebaut, dass man die dünne Verwitterungsrinde entfernte, auf 2-3 Fuss Tiefe den Thon abstach, die so entstandenen Vertiefungen mit dem Fortschreiten der Arbeit durch Aufbringung des von einer neuen Fläche abgedeckten Verwitterungsbodens wieder einebnete und weiter zum Ackerbau benutzte. In Folge dieses sehr zweckmässigen Verfahrens wurde aber dem Boden eine so grosse Menge unverwitterten Thones beigemengt, dass sein Gehalt an thonigen Theilen wesentlich erhöht, der Kalkgehalt der obersten Bodenschicht wieder zugeführt und der Acker bedeutend fruchtbarer gemacht wurde. Daher rührt der prächtige Stand



Ausschnitt aus der TOPOGRAPHISCH-STATISTISCHEN KARTE DES REGIERUNGS-BEZIRKS POTSDAM von Rappard, 1877, bearbeitet 2025 von H. Hartwig mit Eintragung der Ziegel- und Kalkbrennereien um Lindow



Ausschnitt einer Postkarte von Lindow mit der Ziegelei auf dem Werder, 1906 gelaufen, Quelle: Stiftung Brandenburg



Ausschnitt des Gudelacksee mit der Insel Werder aus dem Messtischblatt 3043 von 1877, Sammlung Sohn

*des Weizens und der Gerste, die ausserordentliche Ueppigkeit und der Körnerreichthum des Roggens auf dem Werder bei Lindow und am Westrande des Vielitz- See's."*²⁸

Horst Hartwig schreibt:

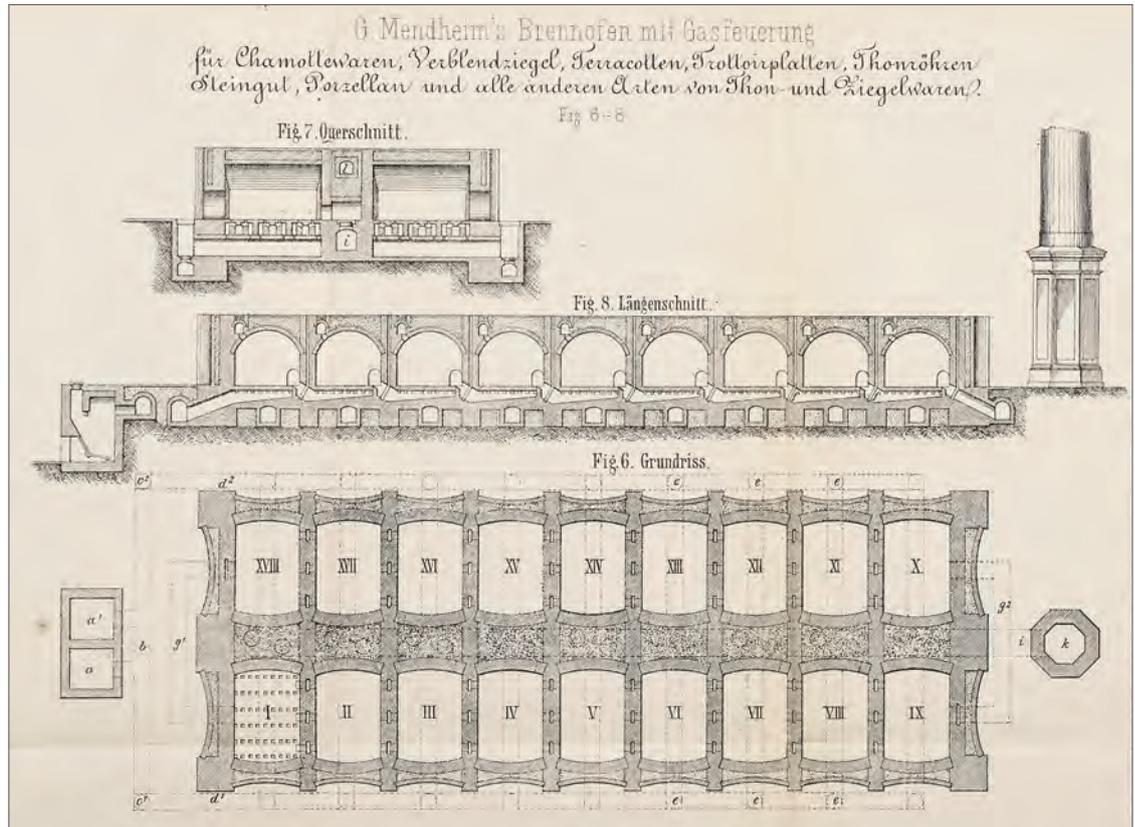
„Die meisten Ziegeleien um Lindow und Vielitz waren kleinere Betriebe mit periodischen Einkammer-Öfen (bis 30-50.000 Ziegel pro Brand, jährl. 4 bis 500.000), es wurde auch Kalk in diesen Öfen gebrannt, daher wurde im Laufe des 19. Jahrh. oft der Standort auf Karten als Zgl., Z. für Ziegelei oder auch als KO. für Kalkofen angegeben.“

Die technisch ausgereifteste und größte Ziegelei entstand auf der Insel Werder im Gudelacksee. Nach Hartwigs Recherchen geht sie zurück auf eine erste Anlage im 16. Jahrhundert. 1551 wird sie als Amtsziegelei mit Bezug auf den Übergang des Klostersgutes zu einer Staatsdomäne genannt.

1697 erscheint sie auf einer Karte von Lorenz Ridderstriem als Ziegelscheune. Im 18. Jh. scheint sie längere Zeit still gelegt worden zu sein. Wann der Betrieb wieder aufgenommen wurde, ließ sich noch nicht ermitteln, jedenfalls begann 1862 der Bau eines für diese Zeit technologisch hochmodernen Gas-Ziegelofens. Besitzer ist zu dieser Zeit der auch in Neuruppin mit seiner Kalkbrennerei am Scheunentor vertretene Baumann.²⁹ Der Gasofen mit 18 Kammern war

²⁸ Erläuterungen zur geologischen Specialkarte von Preussen. Berlin 1888, S. 23

²⁹ siehe Stadtplan-Ausschnitt auf S.52



Der Mendheim'sche Gasofen,
aus Ludwig Ramdohr,
DIE GASFEUERUNG, von 1877,
II. Theil, Tafel VI

der Erste seiner Art und wurde vom Ingenieur und Pyrotechniker Georg Mendheim aus Berlin entwickelt. Diese neue Feuerungstechnik sparte bis zu 30% an Brennmaterial ein und ließ den Brennprozess mittels der Steuerung der Gaszufuhr optimal regeln. Das gewählte Brennmaterial (Torf, Holz oder Kohle) wurde erst unter Sauerstoffabschluss erhitzt, damit die brennbaren Gase austraten, welche dann in die Brennkammer zur Frischluft geleitet wurden. Dies ergab eine sehr hochwertige Qualität an Ziegeln, welche in Bauzeitschriften in Verbindung mit Neubauten in Berlin wie dem Empfangsgebäude der Ostbahn, dem Fabrikgebäude der Königl. Porzellanmanufaktur Charlottenburg, der Zentralturnanstalt in der Linienstraße oder der Villa der Frau Stadtrat Seeger in Berlin lobend erwähnt wurden.

„Ueber Oefen mit überschlagender Flamme äußerte sich Herr Ingenieur Mendheim sehr anerkennend.

Er habe in keinem anderen Ofensystem bisher einen so gleichmäßigen Brand erzielen sehen, wie in diesem. Er habe Gelegenheit gehabt, derartige Oefen auf der Baumann'schen Ziegelei in Lindow zu beobachten. Nach dem ganzen Verlauf des Brennprozesses in diesen Oefen sei es selbstverständlich, daß nach dem Anprall der Flamme am Gewölbe das diesem zunächst befindliche Brennngut die stärkste Gluth bekomme, während allmählig nach der Sohle zu die Temperatur geringer werde. Hierauf habe man beim Einsatz der Waare Rücksicht zu nehmen, und empfehle es sich



deshalb, Waare, die eine höhere Temperatur zur Gare bedürfe, nach oben zu bringen, und die, welche den geringsten Feuergrad brauche, nach unten. In Lindow habe man mit gutem Erfolge unten poröse Steine gebrannt. Der in denselben enthaltene Brennstoff habe durch seine Verbrennung zur Erhöhung der Temperatur auch an der Sohle beigetragen. Zugleich folge aber aus der Einrichtung des Ofens und der dadurch bedingten

Abnahme der Temperatur vom Scheitel zur Sohle, daß es nicht angezeigt sei, bei diesen Oefen über eine bestimmte Höhe hinauszugehen.“³⁰

Um 1890 wurde die Ziegelei auf dem Werder vom Berliner Bauunternehmer Rudolf Mücke als *MÜCKE'S WERKE LINDOW I/M.* übernommen. Mücke, gelernter Zimmermann, war in den Bauboom der Reichshauptstadt gut involviert und betrieb neben der Ziegelei auch eine Schneidemühle, und Kunsttöpferei. Er war damit für seine Hausprojekte weitgehend unabhängig von anderen Zulieferern und konnte vom Keller bis zum Dachstuhl aus eigener Fertigung bauen. Aus dieser Zeit stammt ein Ziegelfund in Weißensee, Ecke Lehder- und Gustav-Adolf-Strasse, der den Brandstempel der Mücke'schen Ziegelei in Lindow trägt. So wie dieser, kamen Millionen Ziegel per Kahn aus Lindow nach Berlin.

Ab 1900 wurde Wilhelm Galle Eigentümer des Werkes. Einträge in Adressbüchern zu seinem Namen finden sich 1901, 1920 und 1923. Zur Jahrhundertwende

„... gehörten dazu: Ziegelei, Schneidemühle, Töpferei, Schlosserei, Tischlerei und Landwirtschaft. -- ein Millionenbetrieb, der 300 Arbeiter beschäftigte. Heute [1929, d.A.] arbeiten in der Hauptsaison etwa 80 Arbeiter, da ein grosser Teil des Betriebes wegen Unrentabilität geschlossen ist. Die Ziegelei stellt im Jahre ungefähr 4.000.000 Steine her.“³¹

In Vorbereitung der ab 1900 betriebenen Schiffbarmachung des Grabens zwischen Gudelack- und Vielitzsee, wurde deren wirtschaftliche Notwendigkeit geprüft. Unterlagen im BLHA³² geben daher auch Auskunft über die betrieblichen Aktivitäten um 1905 in dieser Region. Wesentlich waren die beiden verbliebenen Ziegeleien auf dem Werder und in Seebeck. Die damaligen Schätzungen der Tonvorkommen auf Grund weniger Bohrungen weckten großen Optimismus. Entsprechend hoch, und aus heutiger Sicht unrealistisch, waren die Annahmen der Geschäftsentwicklung. Der Ziegeleibesitzer wieder schrieb 1907 in einem Brief an den Wasserbauinspektor Jaenicke, offensichtlich als Antwort auf dessen 6 Anfragen vorher:

„In ergebener Beantwortung Ihrer werthen Anfragen vom 29ten d. M. theile Ihnen zu 1./2. mit, daß die Tonläger zu den Feldmarken Seebeck, Vielitz, Strubensee, Glambeck und Grieben gehören, zu 3. bestehen jetzt 2 Ziegeleien und sind nach Erbauung des Canal's noch mehrere Ziegeleien in Aussicht, zu 4. würden bei etwa 20 Ziegeleien, je zu etwa 5.000.000 [Ziegel, d.A.], 100 Millionen auf dem Wasserwege versendet werden, zu 5. halten die Tonläger unabsehbare Zeit vor, zu 6.

Pflasterziegel mit Ziegelstempel MÜCKE'S WERKE LINDOW I/M. (Lindow in d. Mark), Abmessung 22 x 10,5 x 5,8 cm, Gewicht 3.065g, Handstrichziegel mit Spuren eines Abstreichholzes auf der Rückseite. Hartbrandstein (auch „klinkerhart“ genannt) für starke Beanspruchung, witterungs- und wasserbeständig. Foto: H. Hartwig

³⁰ Tonindustrie-Zeitung, Band 1, Seite 75. 1877.

³¹ Becker, E. Lindow - Stadt, Kloster und Umgegend in Vergangenheit und Gegenwart. Lindow, 1929

³² BLHA-Akte 27CNeuruppin189

Ansicht der Ziegelei in Seebeck
von Osten.
Foto vom letzten Ziegeleimeister
Bruno Lukner
aus dem Jahr 1940



Ansicht der Ziegelei Seebeck von
Nordwesten.
Im Hintergrund ist der Vielitzsee
und die Ortschaft Vielitz am
gegenüberliegenden Ufer
erkennbar.
Foto vom letzten Ziegeleimeister
Bruno Lukner
aus dem Jahr 1940



würden jährlich bei etwa 20 Ziegeleien u. etwa 6.000.000 120 Millionen produziert werden, hierzu kommen die auf dem Wasserwege bezogenen Kohlen, wovon zu jeder Million 3000 Ctr gehören, ferner gebrauchen unsere Landwirthe große Mengen an künstlichen Dünger, Briquetts, Stalldünger etc., welche der Frachtersparniß wegen, gern auf dem Wasserwege bezogen werden. Stets gern zu weiteren Auskünften bereit.

Hochachtend
... Wieder“

Letztendlich ist die Argumentation wohl erfolgreich gewesen. Der Kanal wurde erweitert und bis 1910 schiffbar gemacht.

Zu dieser Zeit war nur noch eine weitere Ziegelei in der Region aktiv. Diese wurde 1898 durch den oben schon zi-



Das ehemalige Ziegeleigelande bei Seebeck, nach Architektur-Studie von Zappe-Architekten Berlin von 2022 und freundlicher Genehmigung durch H.-J Hartmann, Grafik: Sohn

tierten Lindower Maurermeister HERMANN WIEDER und den ansässigen Kaufmann LESSER MICHAELIS am Vielitzsee bei Seebeck erbaut. Der Bedarf in der Kaiserlichen Hauptstadt Berlin war noch immer immens und die sehr guten Tonvorkommen um den Vielitzsee beförderten das Vorhaben.

Die Fabrik wurde nach neuesten Erkenntnissen errichtet und beinhaltete ab 1910 eine Dampfmaschine für die Mechanisierung von Transport- und anderen kraftaufwändigen Fabrikationsprozessen. Die Ruine des Maschinenhauses ist auch heute das Einzige, was die Zeit überdauert hat.

Beide Unternehmer kamen noch vor dem 1. Weltkrieg in Finanznöte, sodass 1911 ein PAUL HAESECKE den Anteilseigner Michaelis ersetzte. Nach dem 1. Weltkrieg verschärfte sich die wirtschaftliche Lage derart, dass 1919 eine Zwangsversteigerung erfolgte. Aus ihr ging der Posener Ziegeleibesitzer und Doktor der Philosophie WILHELM BACH als neuer Besitzer hervor. Er zog daraufhin vom inzwischen polnischen Posen nach Berlin-Halensee, während in Seebeck ein Verwalter die Geschäfte führte. Nach Recherchen des heutigen Eigentümers des Ziegeleigrundstücks waren die Geschäfte in den Zwanzigern durchaus erfolgreich. Die Jahresproduktion lag auf etwa dem gleichen Niveau wie bei der Konkurrenz auf der Insel Werder im Gudelacksee.

Der Transport der Produkte soll, nach Aussage des 2010 verstorbenen Sohnes Ernesto Bach, mit zwei Kähnen und einem Motorboot nach Berlin erfolgt sein. Im Kaufvertrag von 1919 ist ein „Steinkahn“ als Teil des erworbenen Umfangs erwähnt. Eine Suche im Binnenschiffsregister ergab für die Jahre 1927 bis 33 einen 1905 gebauten, hölzernen Finowkahn mit der Kennung Neuruppin 360. Er war auf die Fa. Julius Bach in Seebeck eingetragen und wurde von den Schiffern Franz Menne oder Wilhelm Görn geführt. Ein zweiter Kahn oder Motorboot konnte dort nicht gefunden werden. Allerdings wird im Kaufvertrag von 1937 an Riesenberg unter MITVERKAUFTES INVENTAR erwähnt:

„die beiden vorhandenen Ziegelkähne mit allem Zubehör, ... ferner das Motorboot, was als Stosser für die Ziegeleikähne gedacht ist.“

Vom Ziegelwrack im Gudelacksee geborgener Ziegel, vermutlich 2. Hälfte 19. Jh., Foto: Sohn



So ist davon auszugehen, dass unter der Bach'schen Eigentümerschaft ein zweiter Ziegelkahn angeschafft wurde, dessen Antrieb in einem Stoßboot bestand, ein kleines Boot mit Dieselmotor, dass am Heck neben dem Ruder vertäut war.

Bei den Recherchen taucht für die Firma Wilhelm Bachs der Name Julius Bach auf (zB. Schiffsregister, Briefkopf und Adressbuch). Es ist der Name seines Großvaters, der die Gesellschaft gründete und später an Söhne und Enkel übergab.

Mit der Machtübernahme der Nazis wurde es für den jüdischen Besitzer zunehmend schwieriger. Die Frau und Kinder flohen vor der

1937 erzwungenen Veräußerung des Unternehmens nach London, der Inhaber jedoch starb im selben Jahr in Berlin.

Als arischer Nachfolger erwarb der Mildenerger Ziegeleibesitzer Fritz Riesenberg die Ziegelei, die nach seinem Tod 1943 und der kriegsbedingten Beschlagnahme durch die Wehrmacht ihrem Ende entgegen sah. Nach 1945 wurde der Ringofen abgebrochen.³³

In diesen Kontext passt ein Wrackfund am Nordufer des Gudelacksees. Von welcher Ziegelei die Ladung des noch immer beladenen Kahns stammt, ließ sich noch nicht feststellen. Ein 2023 geborgener Ziegel mit den Maßen 250 x 120



Die Ladung des Ziegelwrack im Gudelacksee Foto: Roger Blum, 2023

³³ Aufzeichnungen und Recherchen von Heinz-Jürgen Hartmann und Notizen des Wilhelm-Bach-Sohns Ernesto Bach, 2004

x 65 mm trug leider keinen Stempel. Von der Bauweise und Größe des Kahns ausgehend ist eine vage Schätzung für das Ende des 19. Jh. denkbar. Kähne im Finow-Maß konnten erst nach dem Ausbau des Lindower Rhins ab 1900 bis in den Gudelacksee gelangen (siehe auch S. 189).

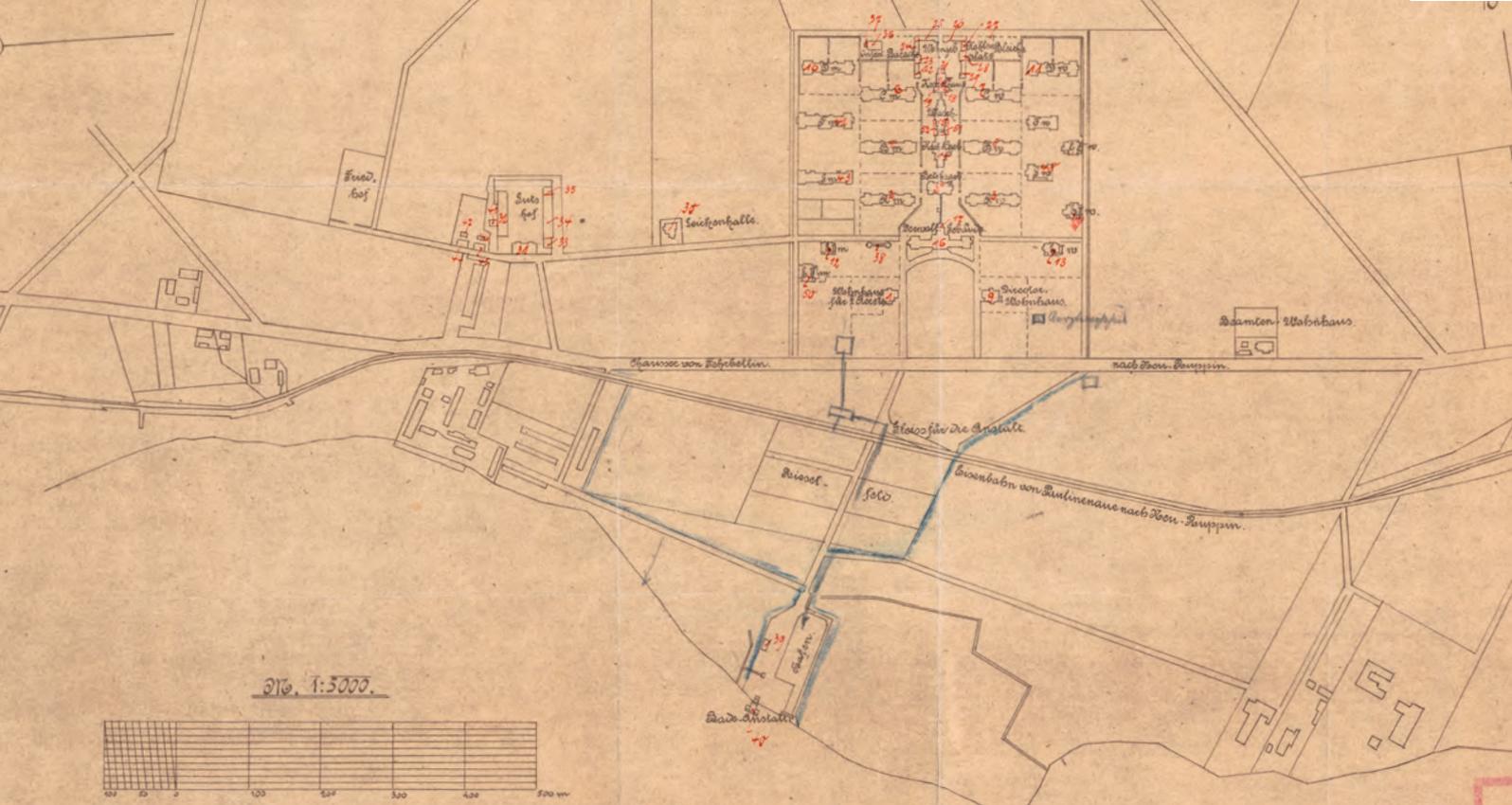
Besondere Kunden der Schifffahrt einer Behördenstadt

Ein sehr spezieller Nutzer der Ruppiner Wasserstrasse stieß 1894 dazu. In diesem Jahr begannen die Bauarbeiten für die neue Landes-Irrenanstalt zwischen Neuruppin und Treskow. Die Anlage war völlig autark konzipiert und wurde über einen eigenen Hafen am Seeufer mit Brennstoffen und Baumaterial versorgt. Die Verbindung dazwischen erfolgte neben einer Straße durch eine muskelbetriebene Schmalspur-Lorenbahn.

Aus den Erhebungen der Preußischen Wasser-Bauverwaltung ist ersichtlich, welche Güter die Irrenanstalt über den Hafen jährlich bezog³⁴. Die größte Menge war Koks; 1902 betrug die Lieferung 2513t, 1904 2334t, 1905 2016t, 1906

Aufnahme der Irrenanstalt am Treskower Berg mit Blick über den Ruppiner See.
Oben links die Stärkefabriken von ReitsemaßBölke und Paul Mantel, ehemals Scholten.
Oben rechts der Anstalts-Hafen.
Junkers Luftbild Nr. 251 von 1930
Quelle: Landesarchiv NRW, Signatur: RW 0229, Nr. 2512





Karte zum Entwurf der
Provinzial (Landes) Irrenanstalt
Neuruppin
mit Hafenanlage am See,
1893,
BLHA-Signatur:
55 Provinzialverband v k 81b

1235t, 1907 2955t und 1908 2485t,
Daneben bekam die Anstalt
Steinkohle in der Menge von 1000t
in 1902, 480t in 1904, 838t in 1905,
800t in 1906, 935t in 1907 und
957,5t in 1908 geliefert.

Offensichtlich waren auch immer wieder Arbeiten an den Außenanlagen im Gange, so gab es fast jährliche Lieferungen in der Kategorie „Erde, Kies, Kreide“ über 104t in 1905, 164t in 1906, 130t in 1907 und 139,5t in 1908.

Ein weiterer Nutzer der Binnenschifffahrt war die Garnison. Laut Ausschreibung in der Märkischen Zeitung von 1900 verbrauchte das 1.

Abbildung des Hafens der Provinzial (Landes) Irrenanstalt aus der Zeit um 1900



Bataillon des Infanterie-Regiments 24 pro Jahr 120 Tonnen Kartoffeln, 15000 Salzheringe, 200 kg Butter und 10000 Liter Milch. Solche Mengen waren nur per Kahn lieferbar und gaben den Schiffern ein stetiges Auftragsvolumen. Das gleiche galt in kleinerem Maße für das Gerichtsgefängnis.

Nach einem relativ konstanten Frachtaufkommen in den Jahren vor dem 1. WK reduziert sich der Verkehr mit dessen Beginn zu Wasser deutlich. Das Schleusenbuch von Alt Ruppin gibt in den Jahren 1911 bis 1918 dazu beredte Auskunft.³⁵

Jahr	1911	1912	1913	1914	1916	1917	1918
Zahl der Schleusungen	1477	1485	1433	817	590	583	659

Zu den Frachttarten und -mengen ist für die Altfriesacker Schleuse 1916 angegeben:
Richtung aus der Elbe (flussauf) in Tonnen:

Sand Kies Lehm	Steine Dachziegel Tonröhren	Stein- und Braunkohlen	Rohstoffe für die Industrie	Industrie- erzeugnisse	Dünge- mittel	Bau- und Brennholz	Erzeugnisse der Viehzucht und der Landwirt- schaft
1995	2849	18559	17	274	160	407	1166

Richtung zur Elbe (flussab) in Tonnen:

Steine, Tonröhren Dachziegel	Düngemittel	Bau- und Brennholz	Erzeugnisse der Viehzucht und der Landwirtschaft
2563	15	11001	1838

Nach dem Krieg setzt eine zeitnahe Erholung ein. Für Alt Ruppin wird notiert:

Jahr	1919	1920	1921	1922
Zahl der Schleusungen	966	1227	1848	1770

Wie vielfältig die Nutzung des Wassertransportes in den Jahren bis 1914 im Ruppiner Kreis war, belegt die Erfassung der gelöschten und geladenen Güter im Wasser-Baukreis Neuruppin zwischen 1905 und 1908 aus der oben schon erwähnten Akte 27C NEURUPPIN 349 im BLHA. Als Beispiel soll hier das städtische Bollwerk in Neuruppin angeführt werden, da es für viele kommunale und private Kunden Neuruppins der zentrale Umschlagplatz war. Für das Jahr 1908 wird folgender Warenverkehr aufgelistet:

35 DER VERKEHR AUF DEM RUPPNER SEE. Von Hans Ritter, Lehrer, in RUPPNER KREISKALENDER, 15. Jahrgang 1925,



Szene am Bollwerk Neuruppin
um 1900.
Postkartenausschnitt
Sammlung: D. Exner

Entladene (Einfuhr) Güter:

Zement, Kalk:	120t	aus Rüdersdorf
Erde, Kies, Kreide:	150t	von der Stärkefabrik
harte Brennholzscheite:	996t	aus Fürstenberg
Fische, Heringe:	100t	aus Stettin
Steinkohlen:	2390,75t	aus Cosel
Braunkohle:	471t	aus Aussig
Mauersteine, Fliesen, Tonröhren:	100t	aus Stettin
sonstige:	2460t	aus Stettin
	865,5t	aus Magdeburg
	962t	aus Cosel
	653t Rohr	aus Alt Friesack
	4402t Presskohlen	aus Königswusterhausen

Geladene (Ausfuhr) Güter:

Kartoffeln:	62,5t	für Berlin
weiche (Holz)Schnittware:	301t	für Spandau,
Fastage:	60t	für Magdeburg
sonstige:	100t	für Berlin

Aus dem Schriftverkehr der Verwaltung mit allen kommerziellen Nutzern des Wassertransports zu deren Umschlagzahlen und -gütern pro Jahr lässt sich eine Liste der Ablagen, Lösch- und Verladestellen für den Baukreis Neuruppin in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg erstellen.

Die Aufzählung reicht von 1 bis 44, von denen jedoch 2 Verladestellen noch nicht identifiziert werden konnten.

1	Ablage Döringsbrück	23	Strommeisterbezirk Fehrbellin
2	Städtische Ablage (Bollwerk), Neuruppin	24	Holzhandlung, Sägewerk P. Rüdiger, Neuruppin
3	Städtische Ablage, Alt Ruppin	25	König Et Zieten, Bürstenhölzerfabrik, Neuruppin
4	Mühle Gebr. Mau, Wustrau	26	Ladestelle der Minimax Gesellschaft, Neuruppin
5	Mühle Schütt, Neumühle	27	Zausch, Stein- und Kalkgesellschaft, Neuruppin
6	Gutsverwaltung, Karwe	28	Maurermeister Lindemann, Neuruppin
7	Gutsverwaltung, Gnewikow	29	Fürst, Kohlenhändler, Neuruppin
8	Landesirrenanstalt, Treskower Berg	30	Zimmermeister Lempe, Neuruppin
9	Mantel, Stärkefabrik, Neuruppin	31	Zimmermeister Metzeltin, Neuruppin
10	Reitsemä Et Bölke, Stärkefabrik, Neuruppin	32	Maurermeister Hirschberg, Neuruppin
11	Gutsverwaltung, Wustrau	33	Ziegeleibesitzer Schiller, Treskow
12	Kaufmann Tourneau, Neuruppin	34	Ziekow Zimmermeister, Alt-Friesack
13	Ablage Alt Friesack	35	?
14	Hartziegelwerk, Neuruppin	36	?
15	Städtische Ablage, Kremen	37	Plagemann Zimmermeister, Lindow
16	Ablage Rehwinkel/Zermützel	38	Wieder, Ziegeleibesitzer, Lindow/Seebeck
17	Galles-Werke, Lindow/Insel Werder	39	Baumhammel, Kalkbrennerei, Lindow
18	Crewell, Bürstenholzfabrik, Neuruppin	40	Grennbach, Alt Ruppin
19	Ablage der Stadt Fehrbellin	41	Boeldecke, Kalkbrennerei, Alt Ruppin
20	Ablage des Schiffseigner Lenz, Wustrau	42	Jacobs, Rittergut, Treskow
21	Strommeisterbezirk Neuruppin	43	Speck, Lichtenberg
22	Strommeisterbezirk Döringsbrück	44	Knöllner, Neu-Ruppin

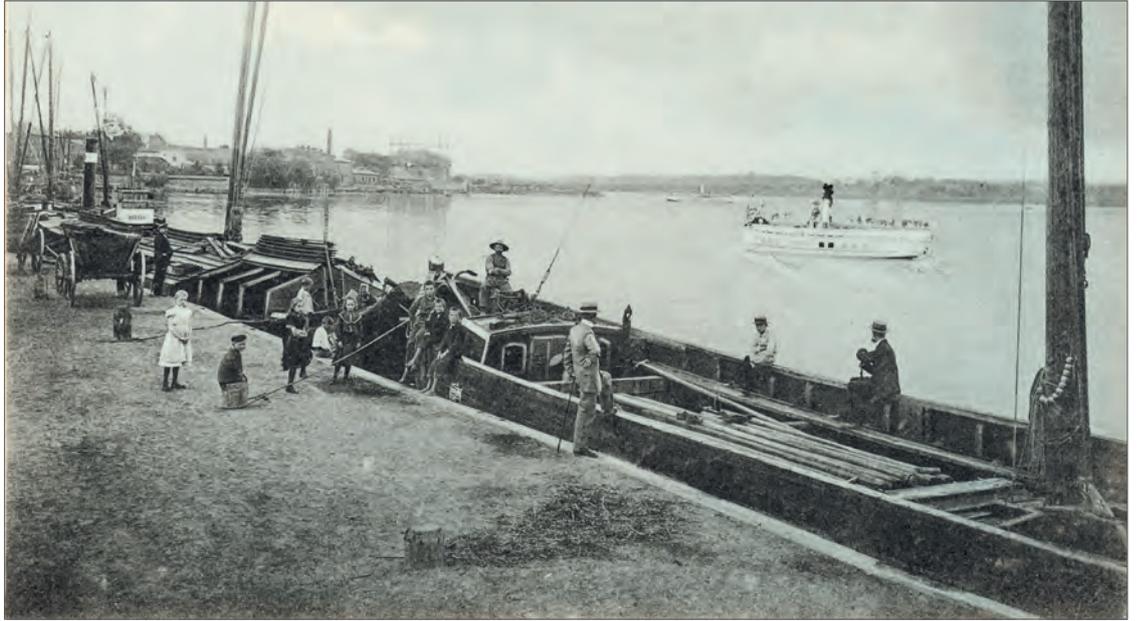
Der Neuruppiner Lehrer Hans Ritter schreibt im 1925 erschienenen Kreiskalender:

„Die aufwärts fahrenden leeren Schiffe haben, von der Elbe kommend, ihre Ladung in Neuruppin gelöscht und nehmen nun Holzladung in unsern nördlichen Wäldern.

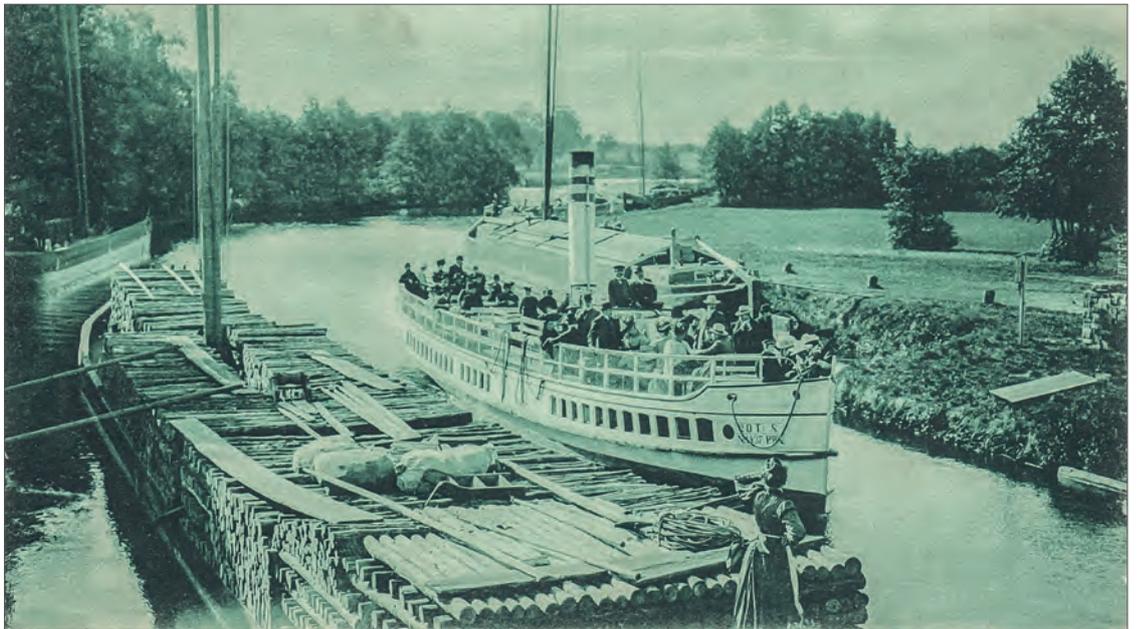
Die Frachtschiffe werden durch Dampfkraft, Segeln oder Treideln fortbewegt. Die größten Frachtschiffe, die unsern See befahren, sind 40,2 m lang und 4,6 m breit. Zwei Frachtkähne hintereinander dürfen geschleppt werden. – Neben den Frachtkähnen befördern größere Motorkähne besonders Stückgut. So besaß Neuruppin vor dem Kriege einen regelmäßigen Frachtschiffverkehr nach Stettin (Ohms, Altruppin), nach Magdeburg (Frießecke, Altruppin) und nach Berlin. Jetzt, 1924, besteht nur noch der letztere.“

Von den Zwanzigern bis in die sechziger Jahre

Das städtische Bollwerk in
Neuruppin um 1900.
Die Szenerie sieht nach ent-
spanntem Sonntagsausflug aus.
Der Dampfer ist eine Montage
des Fotografen.
Postkartenausschnitt,
Sammlung: Museum Neuruppin



Blick von der Schlossbrücke
Alt Ruppin zum Ruppiner See.
Zwischen dem mit Stammholz
hochbeladenen Kahn und der
Ablage im Hintergrund schiebt
sich der Dampfer HILDEGARD
langsam in Richtung Brücke.
Postkarte um 1909
Sammlung: Sohn



Die gravierenden wirtschaftlichen Folgen des verlorenen Weltkrieges verschonten auch Brandenburg und das Ruppiner Land nicht. Geldentwertung und immense Reparationsleistungen trafen besonders die unteren Bevölkerungsschichten. Dazu kamen wieder Epidemien wie die zwischen 1918 und 1920 grassierende Spanische Grippe, die nach Schätzungen in Berlin und Brandenburg mehrere 10000 Opfer forderte. Ab den Zwanziger Jahren wuchs der Schiffsverkehr wieder langsam, da insbesondere der Ausfuhr der Ruppiner Holzprodukte für die Hauptstadt lukrativ war. Insgesamt war jedoch aus den boomenden Vorkriegsjahren eine gealterte Überzahl an Schiffen vorhanden, die nicht mehr in Fahrt zu bringen waren. Viele Privatschiffer waren durch die Inflation überschuldet und konnten sich weder einen Neukauf noch die Verschrottung ihrer alten Kähne leisten. Den Rückgang der Schifferpopulation unterstreichen auch die Zahlen der Standesämter Neu- und Alt Ruppins. Schiffer-Hochzeiten und -Geburten fanden kaum noch statt. Der niedrige Stand des Transportbedarfs zu Wasser wurde nur noch von einzelnen Privatschiffern oder Werkskähnen, die größeren Unternehmen gehörten, abgewickelt. Dazu gehörte immer noch die Versorgung der Region mit Kohle und mit Baustoffen. Eine Liste der Gebühren (Tarife) für das Lagern und Umladen von Gütern am Neuruppiner Bollwerk von 1927 gibt darüber Auskunft.³⁶

Ruppiner Hobel- u. Sägewerk

Carl Knöllner

F 661 Nutzholzhandlung F 661

Gleisanschluß — Wasserverladung

empfehl

Schalbretter, astr. Seiten, Blockbretter und
Bohlen, Kantholz, Balken, Dachlatten

Laubhölzer Rammfähle Lohnschnitt

prima nord. Dielung, Fuß- od. Scheuerleisten, Stabbretter, Brunnen-
stiele, Baumpfähle, Koppelpfosten, Sperrplatten, Tischlerplatten,
— Kattleim, gedämpfte Buchen-Felgen, eichene Speichen —

Anzeige der Fa. C. Knöllner aus dem Jahr 1929 mit Hinweis auf die Wasserverladung. Sammlung: Sohn

Es sind zu zahlen:

Ufergeld:

von Gütern, welche über das Bollwerk aus- oder eingeladen werden, und zwar:

1. von Kohlen, Kartoffeln und Getreide für je 100 kg	5 Rpf.
2. von Heu oder Stroh für je 100 kg	10 Rpf
3. von Rohr für je 60 Bund	20 Rpf
4. von Brennholz (Kloben, Knüppel und Reiser) für je 1 rm	5 Rpf
5. von Mauer-, Dach- und Hohlsteinen für je 1000 Stck	50 Rpf
6. von Sand-, Feld- und Kalksteinen für je 1 cbm	30 Rpf
7. von sonstigen Gütern für je 100 kg	10 Rpf
8. von Holz je Festmeter	50 Rpf

Lagergeld

von Gütern, welche länger als 2 Tage auf der Ablage liegen, für jeden folgenden Zeitraum von 7 Tagen, und zwar:

1. von Mauer-, Dach- und Hohlsteinen für je 1000 stck	40 Rpf
2. von Holz für je 1 rm	30 Rpf
3. von sonstigen Gütern für jedes Quadratmeter belegter Fläche	20 Rpf

Wird die festgesetzte Lagerzeit (3 Wochen) überschritten, so verdreifacht sich das Lagergeld.

³⁶ aus Schiffs-Kalender für das Elbegebiet, 1929, S. 290

rechts:
Der hölzerne Finow-Maßkahn
des Schiffers Otto Horn aus
Wulkow mit der Kennung Pbn
N6367, Bj 1904, liegt in den
dreißiger Jahren vor der Schloss-
brücke in Alt Ruppin.
Foto: Otto Krentz
Sammlung: D. Neuparth

links:
Postkartenausschnitt mit
Stammholz beladenen Steven-
kähnen auf dem Tornowsee.
Erkennbar ist, dass die
Segelstenge zum Verladen der
Stämme benutzt wurde,
vor 1915
Sammlung: Sohn

Schiffsliegegeld

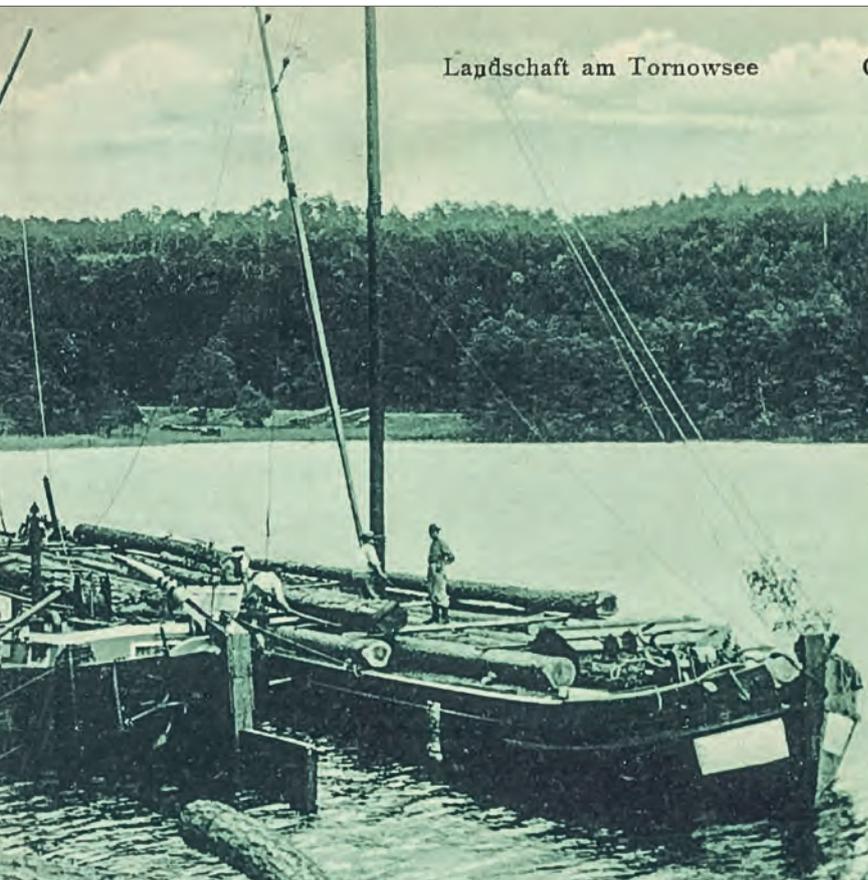
für Fahrzeuge, welche beim Ein- oder Ausladen oder aus anderen Gründen länger als 7 Tage an der Ablage liegen, für jeden weiteren Tag 1 RM.

Befreiungen.

Fahrzeuge und Güter, welche dem Preußischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehören oder die Kanal- oder Stromanlagen fördernden Zwecken dienen, sind von sämtlichen Abgaben befreit.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Anlege- und Lagerplätze werden von Städtischen Aufsichtsbeamten angewiesen. Eine Haftung für die gelagerten Gegenstände wird nicht übernommen. Der Bollwerksverwaltung steht das Recht zu, ihrerseits die Lagerfrist zu bestimmen.
2. Angefangene Tarifeinheiten werden bei der Abgabeberechnung für voll gerechnet.
3. Dieser Tarif tritt am 14. Tage nach dem Tage seiner Bekanntmachung an Stelle des bisherigen in Kraft.





Rübenverladung am Bollwerk
Neuruppin in den dreißiger
Jahren.
Foto: Hans Schönbrodt
Sammlung: Museum Neuruppin

Festgestellt:

Potsdam, den 2. Dezember 1927

Eine noch immer und auch weiterhin florierende Branche für den Schiffstransport war die Agrarindustrie. Dazu gehörten die Mühlen an den Gewässern. Neumühle, Wustrau und Altfriesack verschifften ihre Produkte ausschließlich zu Wasser. Auch Zuckerrüben wurden während der Erntekampagne per Kahn zu den Zuckerfabriken gebracht.

Die Spitzenposition hielten jedoch die Stärkefabriken. Seit der Gründung der Ersten in den sechziger Jahren des 19. Jh. hatte sich deren Kapazität auf Grund steigender Nachfrage stetig vergrößert. Daran hatten auch der Krieg und die Wirtschaftskrise nichts geändert. Mitte der zwanziger Jahre existierten schließlich drei Fabriken parallel, die Landwirtschaftliche Stärkefabrik e.G.m.b.H. (ehemals Scholten) mit einer Verarbeitungskapazität von 10.000 Zentnern Kartoffeln pro Tag, die Fabrik von Reitsema & Bölke (inzwischen R. Bergemann gehörig) und die Fabrik von Paul Mantel. 1925 feierte Reitsema & Bölke das Fünfzigjährige Firmenjubiläum. Die dazu veröffentlichte Darstellung illustriert die Rolle der Binnenschifffahrt für das Unternehmen.

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 wird auch im Ruppiner Land die Wirtschaft auf die Vorbereitung des Krieges ausgerichtet. Zwar ist das industrielle Potenzial zur Rüstungsproduktion marginal, dafür hat sich die landwirtschaftliche Produktion dem Ziel der Eigenversorgung und Autarkie unterzuordnen. Insofern sind vorhandene Anlagen zur Verarbeitung agrarischer Erzeugnisse kriegswichtig und werden vergrößert und ausgebaut.

Daneben ist gerade in und um Neuruppin die Ansiedelung militärischer Verbände mit umfangreichen Bauaktivitäten verbunden.

Für die Flußschifffahrt hat dies jedoch nur geringe Vorteile. Gerade die militärischen Belange wurden hauptsächlich über die Bahn und Straßen versorgt. Hier spielte Zeit eine große Rolle.

Im Verlaufe des Krieges und der vierziger Jahre kehrte sich der scheinbare Vorteil in das Gegenteil um. Auf Grund zunehmenden Rohstoff- und Personalmangels wurde zivile Produktion eingeschränkt oder ganz stillgelegt. Mit den Bombardierungen 1945 kurz vor Kriegsende hatten die Kampfhandlungen dann auch Neuruppin erreicht.

Der Neubeginn nach 1945

Nach Kriegsende und sowjetischer Besetzung galten die ersten Anstrengungen der Beseitigung von Zerstörungen und der Wiederherstellung einer funktionierenden Infrastruktur um sowohl die Bevölkerung als auch die Truppen zu versorgen. Die Befehle der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) dazu waren eindeutig, allen voran der sogenannte SHUKOW-BEFEHL 72 vom Juni 1945. Dessen

Ziel war die schnellstmögliche Inbetriebnahme der deutschen Industrie auf sowjetischem Besatzungsgebiet. Dabei spielten Transportkapazitäten zu Lande und zu Wasser eine strategische Rolle. Demgemäß erließ die Militäradministration im Februar 1946 den Befehl Nr. 29.³⁷

Teil dieses Befehls war die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft Binnenschifffahrt unter deutscher Führung aber sowjetischer Kontrolle. Ein Schreiben an die Landräte und Oberbürgermeister der Provinz Brandenburg vom 23.3.1946 gibt über die Details Auskunft.³⁸

*„An die
Herren Landräte und Oberbürgermeister
der Provinz Mark Brandenburg
Nachrichtlich: den Herren Oberlandräten*



Verladearbeiten von Mauersteinen am Bollwerk Neuruppin. Im Hintergrund vermutlich MS MARIE, Heimathafen Dömitz, Schiffer Richard Berlin, erbaut 1924 in Itzehoe als Schleppkahn, gemäß Kennung 2-174D fotografiert zwischen 1947 und 1957.

Sammlung: Rieger

Betr.: Schiffstransporte gemäß Befehl Nr. 29 der SMA.

Der auf Grund vorgenannten Befehls neu gebildeten „Arbeitsgemeinschaft Binnenschifffahrt“ ist die Aufgabe gestellt, allen Anforderungen an Schiffsraum gerecht zu werden. Für das II. Quartal 1946 sind zur Beförderung von Gütern auf dem Wasserwege in der Sowjetischen Okkupationszone 1 Million to Schiffsraum veranschlagt. Der erforderliche Schiffsraum ist vorhanden.

³⁷ Der SMAD-Befehl Nr. 29/46 vom 1. Februar 1946 regelte die Reorganisation der deutschen Direktionen der Wasserstraßen in der sowjetischen Besatzungszone und hatte das Ziel, die Binnen- und Küstenschifffahrt effizienter zu gestalten

³⁸ In BLHA Akte 206 MfWA 2116, Sitzungen AG Binnenschifffahrt 1947-48

Die Deutsche Reichsbahn kann die immer stärker werdenden Anforderungen an Waggons nur bedingt erfüllen und muss entlastet werden. Es ist demzufolge allen Dienststellen und Betrieben Ihres Befehlsbereiches von der Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Binnenschifffahrt“ Kenntnis zu geben und darauf hinzuweisen, vom Wassertransport ausgiebigsten Gebrauch zu machen.

Wir geben Ihnen nachstehend die Schifffahrtswege bekannt, die bereits befahrbar sind.

- 1.) Fürstenberg/Oder- Hohensaaten/Oder, b/Stettin (östliche Grenze)
- 2.) Hohensaaten - Eberswalde - Oranienburg - Spandau - Berlin
- 3.) Liebenwalde - Zehdenick - Bredereiche
- 4.) RUPPNER GEWÄSSER (z.Zt. NOCH BLOCKIERT)
- 5.) Oder-Spree-Kanal, Fürstenwalde - Fürstenberg - Beeskow
- 6.) Berlin - Königswusterhausen, Königswusterhausen - Storkow z.Zt. noch gesperrt.
- 7.) Erkner - Rüdersdorf
- 8.) Berlin - Spandau - Potsdam - Werder - Brandenburg - Premnitz- Rathenow - Havelberg - Wittenberge
- 9.) Brandenburg - Genthin - Burg b/Magdeburg
- 10.) Brandenburg - Parey

Anmeldungen von Schiffstransporten nehmen folgende Haupt-, Neben und Meldestellen der Arbeitsgemeinschaft Binnenschifffahrt entgegen:

Hauptstelle: Berlin O 17, Rotherstr. 3 (Herr Seel, Leiter der Schifffahrtsstelle)

Nebenstellen:

Zehdenick	Herr Kober
Brandenburg	Herr Nauck
Wittenberge	Herr Stürmer

Meldestellen:

Fürstenberg/Oder	Herr Ziegast
Hohensaaten	
Parey	Herr Wange

Umschlaghaefen sind folgende:

Westhafen Berlin	
Spandau	
Potsdam	Spediteur Brose
Königswusterhausen	Spediteur Eduard Pfaffe
Zehdenick	
Wittenberge	Spediteur G. Albrecht
Parey/Elbe (Bagger für Kiesumladung vorhanden)	
Zerben/Elbe (Bagger für Kiesumladung vorhanden)	
Fürstenwalde	Spediteur Karl Mahler
Rathenow	Spediteur Otto Kliems
Rüdersdorf	

Bis zum 8. j. Mts. ist für den darauf folgenden Monat neben der Anforderung von Eisenbahngütertransporten gemäss Befehl Nr. 138 der SMA auch jeweils der Bedarf an Schiffsraum in t nach folgenden Gesichtspunkten zu melden:

*Gütergruppen: Lebensmittel, Brennstoffe,
 Baustoffe, Düngemittel,
 Reparationsgüter, Futtermittel,
 Industriegüter, verschiedene Güter.*

Es ist anzugeben der Versandhafen und der Empfangshafen.

Bis zum 20.4.46 ist der voraussichtliche Wassertransportraum in to für das III. Quartal 1946 nach den o.g. Gesichtspunkten ebenfalls zu melden.

Auf die Innehaltung der gestellten Termine zum 8. j. Mts. und 20.4. wird besonders hingewiesen. Die Meldungen sind im Zimmer 214 abzugeben, bzw. ist der Briefumschlag mit entsprechender Aufschrift zu versehen.

*Gez. Lauf
Beglaubigt:
Schroeder
Provinzialangestellte*

rechts:
Eiserner Schleppkahn am Bollwerk neben Ziegelstapeln.
Foto von Hans Seelig, 1952
Sammlung: U. Bredow

links:
Beladung eines Kahns mit Bretterdeck durch Entleerung von Säcken. Über deren Inhalt lässt sich nur spekulieren, vielleicht Saatgut, Futtermittel, oder doch Kartoffeln?
Sammlung: U. Bredow

Die in der Akte 206 MfWA 2116, SITZUNGEN AG BINNENSCHIFFFAHRT 1947-48, enthaltenen Sitzungsprotokolle und Berichte geben ein anschauliches Bild von den mannigfaltigen Problemen, mit denen die Binnenschifffahrt in dieser Zeit zu kämpfen hatte. Um die verbliebenen Schiffskapazitäten kämpften neben den Betrieben der Wirtschaft, die SMAD für ihre Reparationstransporte und die öffentliche Verwaltung. Hier einige Beispiele aus den Dokumenten:

„Herr Seel gibt nun bekannt, dass wir 30 bis 40 Kähne Beladungen [SMAD Transporte, d.A.] nach Stettin zur Verfügung





stellen sollen, und zwar handelt es sich um folgende Transporte: [...]

Hierzu benötigen wir rd. 10 000t Laderaum. Diese Kähne sollen wir in der Zeit vom 1. April bis 10. April stellen. Ich habe Oberst Polosow erklärt, dass wir oberhalb keinen Kahnraum haben, aber trotzdem verlangt er die Ausführung der Transporte. Die Schiffer, die wir beordert haben, und die sich im Osthafen gemeldet haben, sollen in zwei Tagen wiederkommen. Auch dieserhalb habe ich mit Oberst Polosow gesprochen und ihm erklärt, dass das eine schlechte Ausnutzung des Kahnraumes ist, aber es wurde mir erklärt, dass wir es der SMA überlassen müssen, wann und wie die Fahrzeuge beladen werden.“³⁹

„Herr Seel gibt nun den Vorfall mit dem Dampfer WERNER bekannt: „Der Dampfer WERNER wurde von uns zum Wassertrassenamt Schwedt/Oder beordert und ist in der vorigen Woche von den Polen festgehalten worden und bis heute noch nicht frei. Ich habe Oberst Polosow hiervon in Kenntnis gesetzt. Herr Polosow verlangt von mir genaue Unterlagen über die Beschlagnahme, und zwar die Namen der Offiziere, die Zeit usw. Es ist natürlich sehr schwer bzw. unmöglich, derartige Unterlagen zu beschaffen.“⁴⁰



Zwei Fotos von Karl Völker aus den fünfziger Jahren. Auf seiner Waage am Braschplatz mußten alle Bauern vor der Verladung am Bollwerk ihre Ladung wiegen lassen.

Zur Optimierung der Beladung der Holzkähne wurden Schüttgüter an den Kahnenden oft höher gestapelt um eine gleichmäßige Belastung des Rumpfes zu gewährleisten.

Sammlung: S. Völker

³⁹ aus Protokoll der 3. Beiratssitzung am 4.4.1946 in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft, BLHA Akte 206 MfWA 2116

⁴⁰ ebenda

Die Fotos der Rübenverladungsarbeiten am Bollwerk erinnern sehr an das Bild aus den dreißiger Jahren. Einziger Unterschied, jetzt wurden die Hänger auch von Traktoren und nicht nur Pferden gezogen. Es war noch immer harte körperliche Arbeit, wie schon hundert Jahre vorher. Foto aus den Fünfziger Jahren, Sammlung: Rieger



„Zur Verladung von Mauersteinen in Zehdenick erklärt Herr Kober folgendes: Die Ziegelsteine in Zehdenick sind von der SMA beschlagnahmt. Wer Steine haben will, muss sich an den Kommandanten von Zehdenick und an das Stadtbauamt wenden. Die Ziegeleien sind zum Teil abgebaut, einige ältere Betriebe hat man gelassen. Diese lagen teilweise 4 bis 6 Jahre still. Die Ziegeleien möchten gern arbeiten, hatten aber bisher nicht genügend Kohle. Es sind jetzt einige Kohlen eingetroffen, und zwar nicht auf dem Wasserwege sondern auf dem Schienenwege. Die Kohlen konnten nicht rechtzeitig abgefahren werden, da die Fuhrwerke für die Frühjahrsbestellung eingesetzt sind. Es sind dadurch sehr hohe Standgelder entstanden'...Herr Kober erklärt dann weiter, dass in Zehdenick ungefähr 40 bis 50 Kahnladungen Mauersteine vorhanden sind. Verschiedene Ziegeleien haben 3 bis 5 Millionen Rohlinge vorrätig. Bei den Rohlingen fehlt es an der Kohle, bei den fertigen Steinen scheitert die Verladung an der Freigabe.“⁴¹

Wann genau die Ruppiner Wasserstraße wieder befahrbar war, ist noch zu klären, jedoch war anschließend für die verbliebenen Schiffer und Kähne mehr als genug Beschäftigung vorhanden. Jedoch erfolgte diese unter strenger Vorgabe und Planung der Besatzungsmacht und deren eingesetzter Kontrollinstanz. Damit war der Weg von der „freien“ Wirtschaft zur sozialistischen Planwirtschaft vorgegeben. Die Binnenschifffahrt folgte hier der Entwicklung, wie sie auch im Rest Ostdeutschlands und der späteren DDR beschränkt wurde.

Für die Ruppiner Schifffahrt stellte sich eine vergleichsweise paradoxe Situation ein. Die schon aus den zwanziger Jahren schleusenbedingte Beschränkung der Schiffsgrößen behinderte eine rationelle Bewirtschaftung mit den größeren

⁴¹ aus Protokoll der 4. Beiratssitzung am 11.4.1946 in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft, BLHA Akte 206 MFWA 2116

Fahrzeugen der sich entwickelnden Reedereien, inklusive der auf DDR-Boden am 1.10.1949 gegründeten volkseigenen Deutschen Schiffsahrts- und Umschlagszentrale (DSU) aus der dann 1957 der Staatsbetrieb VEB Deutsche Binnenreederei Berlin hervorging. Damit verblieb das Ruppiner Geschäft zumeist bei den noch privaten Einzelschiffen mit ihren Fahrzeugen im Finow-Maß. Deren Zahl nahm jedoch aus zweierlei Gründen stetig ab. Zum einen fanden die alternden Schiffer keine Nachfolger, weil die junge Generation andere Berufsabsichten hegte. Zum anderen nahm der Bedarf stetig ab, da die modernisierte Wirtschaft mehr auf Bahn- und Straßentransport setzte. Ein Beispiel ist der Wohnungsbau. Benötigte man für den Häuserbau in der ersten Jahrhunderthälfte noch Millionen Mauersteine, Kies und Zement, wurden ab den sechziger Jahren die Neubauten in Plattenbauweise erstellt, welche per Bahn oder Tieflader auf die Baustelle kamen. Seit 1961 wurde schrittweise die EURO-Palette in der Logistik eingeführt. Hierfür waren die alten Finow-Kähne, Selbstfahrer und auch die Verladeplätze nicht vorbereitet. Eine Nachrüstung rechnete sich nicht mehr. Damit war das Ende des traditionellen Schiffstransports auf den Ruppiner Wasserstraßen fixiert.

links:

BROTGETREIDE FÜR BERLIN hieß die Kampagne, als der Berliner Finow-Kahn HANS-JOACHIM am 14.8.1957 140 t Getreide aus Neuruppin am Osthafen in Berlin löschte
Sammlung: Bundesarchiv

rechts:

Eine Aufnahme vom Bollwerk mit Frachtschiff aus den sechziger Jahren. Hier liegt unter anderem ein mit Z-Antrieb umgebauter Finow-Kahn am Bollwerk. Daneben ein Stapel Mauersteine und der Anfang der sechziger Jahre zur Überwachung der Verladearbeiten für den Hafenmeister erbaute Turm.
Foto um 1961,
Sammlung: A. Dziamski

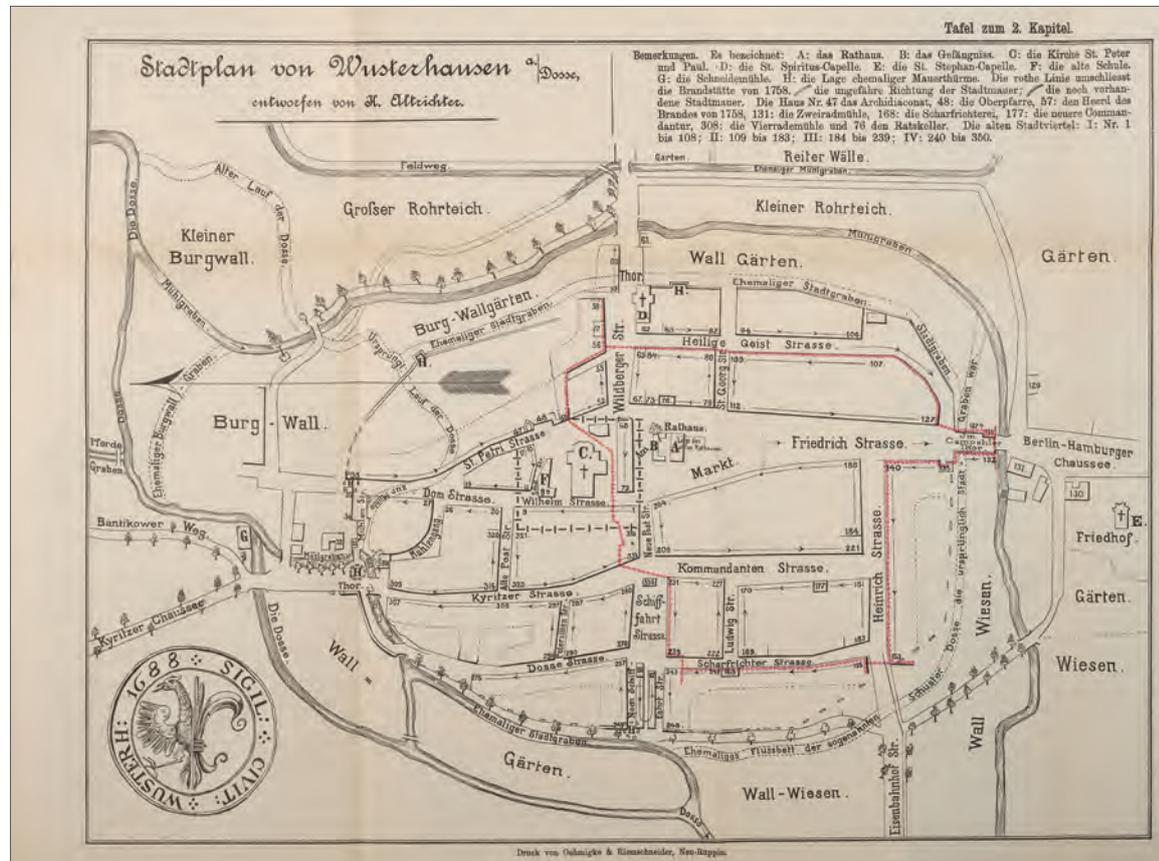


Die Schaffung schiffbarer Gewässer – Der Anschluss an das Märkische Wasserstraßennetz

Vom Mittelalter bis zum Dreißigjährigen Krieg

Im Kapitel über die wirtschaftliche und politische Situation im mittelalterlichen Ruppiner Land ist in den Zitaten aus der Dissertation Sascha Bütows schon zu möglichen wasserbaulichen Aktivitäten vor 1600 geschrieben worden. Kurz zusammengefasst lässt sich feststellen, dass schon im Mittelalter insbesondere die Städte ein Interesse daran hatten, Wasserläufe für einen Grad an Schiffbarkeit freizuhalten. Dies bezieht sich sowohl auf die Begrenzung anderer, die Schifffahrt einschränkender Anlagen wie Wassermühlen oder Fischreusen, als auch auf direkte Bau- und Pflegemaßnahmen für Gräben und Kanäle, um Orte wie Wusterhausen, Kremmen oder Linum per Kahn erreichen zu können. Dies lässt sich im Falle von Wusterhausen auch durch Ausgrabungen bestätigen.

Demnach hat über Rhin und Dosse eine Verbindung zumindest zeitweise zur Unterhavel und damit zur Elbe und dem Hanseraum bestanden. Die spätere Hauptstadt Berlin spielte zu dieser Zeit noch keine Rolle für das Ruppiner Land.



Karte vom mittelalterlichen Wusterhausen mit ehemaligen Wasserläufen, aus Karl Altrichter, GESCHICHTE DER STADT WUSTERHAUSEN AN DER DOSSE, Neuruppin 1888

Vom Dreißigjährigen Krieg bis zur Napoleonischen Besetzung

Der Stand des Wasserbaus

Das 18. Jahrhundert brachte in ganz Westeuropa bedeutende Fortschritte im Kanal- und Strombau. Die Aufklärung, mit ihrem wissenschaftlich orientierten Denkansatz, förderte parallel zu den ersten Industrialisierungsbestrebungen im Bergbau, der Tuchherstellung, dem Maschinenbau oder Schiffsbau auch alle Formen des Baus von Verkehrsinfrastruktur. Chausseen wurden gebaut, Brücken entstanden und insbesondere Kanäle und Flusskanalisierung waren in England, Frankreich und den Niederlanden ein wichtiger Entwicklungsparameter. Dort suchten auch deutsche Fachleute nach Beispielen und Inspiration.

JOHANN LUDEWIG HOGREWE, „Königlich Großbritt. und Chur. Braunsch. Lüneb. Ingenieur-Capitain“ im Dienste des aus dem Hause Hannover stammenden britischen Königs Georg III., veröffentlichte 1780 eine BESCHREIBUNG DER IN ENGLAND SEIT 1759. ANGELEGTEN, UND JETZT GRÖSTENTHEILS VOLLENDETEN SCHIFFBAREN KANÄLE, ZUR INNERN GEMEINSCHAFT DER VORNEHMSTEN HANDELSSTÄDTE. NEBST EINEM VERSUCH EINER GESCHICHTE DER INLÄNDISCHEN SCHIFFAHRT, UND ALLER, BIS JETZT, IN – UND AUSSERHALB EUROPA BEKANNTEN SCHIFFBAREN KANÄLE.

Sie gibt uns einen ersten Überblick über die damalige Technologie. Wenige Jahre später setzte der Hamburger WASSERBAU-DIRECTOR REINHARD WOLTMAN in seinen 1802 veröffentlichten BEYTRÄGEN ZUR BAUKUNST SCHIFFBARER KANÄLE diese Analyse fort. Neben Hogrewes Beispielen aus England, stellte Woltman den CANAL DU MIDI in Südfrankreich. Die preußischen Verwalter und Wasserbauer hatten damit exzellente Vorbilder für ihre Vorhaben in Brandenburg.

Den ernsthaft wissenschaftlichen Charakter ihrer Überlegungen unterstreicht Hogrewe schon in seinem als Vorbericht bezeichneten Vorwort: „Die Hauptgrundsätze dieser Wissenschaft sind mathematisch gewis, das ist, unumstößlich; auch selbst das Element, das Wasser, agiret nach diesen richtigen Grundsätzen. Was aber das Resultat auch der schärfsten algebraischen Berechnung nicht selten verändert, ist, daß verschiedene, oft nur geringe Vorfälle, die sich unserm forschenden Auge entziehen und vorherzusehen unmöglich sind, die Wirkung und den Lauf der Flüsse dergestalt verändern können, daß der Erfolg selten mit unserer Erwartung ganz übereinstimmt. Setzet man hier noch die Gefahr hinzu, welche mit der Ausübung dieser Wissenschaft verknüpft ist, so wird es einleuchten, wie höchst nothwendig es sey, seine eigene und anderer Erfahrungen zu Hülfe zu rufe, und sich mit allen in diese Wissenschaft einschlagenden Erfindungen bekannt zu machen; damit man bey verfallenden Gelegenheiten, sich solcher zu Erreichung seiner Absicht bedienen könne.“



Titelblatt von Hogrewe, BESCHREIBUNG DER IN ENGLAND SEIT 1759. ANGELEGTEN, UND JETZT GRÖSTENTHEILS VOLLENDETEN SCHIFFBAREN KANÄLE, ZUR INNERN GEMEINSCHAFT DER VORNEHMSTEN HANDELSSTÄDTE, Hannover 1780



Porträt R. Woltman aus Woltman, BEYTRÄGE ZUR BAUKUNST SCHIFFBARER KANÄLE, Göttingen 1802



Titelblatt der Erstauflage von
Gilly's WASSERBAUKUNST aus dem
Jahre 1795

Was Hogrewe für Hannover und Woltmann für Hamburg waren, waren Gilly und Eytelwein für Preußen. 1795 erschienen Vorlesungen von David Gilly, Königl. Preuss. Geheimer Ober-Baurath, für die Ausbildung von Wasserbauern.⁴² Zum Hintergrund der Publikation schreibt er im Vorwort: „Man hat sich bey den Vorlesungen, welche jetzt über die theoretischen Grundsätze der Land- und Wasserbaukunst hier gehalten werden, bemüht, die besten in diesen Fächern vorhandenen Lehrbücher auszusuchen, und zum Grunde zu legen.

Zu meinem Vorhaben aber, angehende Baumeister im Praktischen und Technischen der Wasserbaukunst, theils nach eigenen, theils nach gesammelten Erfahrungen anderer, zu unterrichten, fand ich keinen zweckmässigen Leitfaden in irgend einem Buche.

Ich entwarf also gegenwärtigen Grundriss, und beförderte denselben auf Ersuchen meiner Zuhörer, damit sie nach dem mündlichen umständlicheren Vortrag und den vorzuzeigenden Modellen und Zeichnungen, Zusätze und Erweiterungen selbst beyfügen könnten, zum Druck.“

Zu den Umständen in Preussen schreibt er in der Einleitung weiter: „Die Archen, Schleusen und andere Wasserbauten, welche hier abgehandelt werden, sind vielen und mannigfaltigen Schwierigkeiten unterworfen, indem sie so wie alle andern mehrentheils unter dem Wasserspiegel des in der Nähe befindlichen Gewässers der Ströhme oder Seen, gegründet werden müssen.

Diese Schwierigkeiten sind überall nach Beschaffenheit des Terrains, in welchem man bauet, grösser oder geringer; denn ein vorhandener fester Boden wird nicht so leicht von dem die Arbeit hindernden Grundwasser durchdrungen, als ein leichter oder lockerer.

Die Jahreszeit hat ebenfalls ihren Einfluss. Man kann, einen vorhabenden Wasserbau erleichtern, wenn man zur Sommerszeit bauet, wo die Gewässer am kleinsten sind und die Witterung am trockensten ist. Deshalb muss man hauptsächlich auf die Beschleunigung der Wasserbauten sehen, und alles so einrichten, dass mehr an Zeit als an den anzuwendenden Kräften und selbst an den erforderlichen Kosten, gewonnen werde.

Dieser nützlichen Beschleunigung ungeachtet, muss aber doch alles mit der ersinnlichsten Tüchtigkeit und Haltbarkeit gemacht werden. Die Beobachtung eines gering scheinenden Umstandes kann hierzu oft vieles beytragen, so wie die Vernachlässigung desselben die unangenehmsten Folgen nach sich ziehet.“

Wasserbau war keine neue Disziplin. Seit der frühesten Nutzung des Wassers als Energiequelle für den Antrieb von Mühlen oder zur Landgewinnung (Polder) waren bauliche Maßnahmen an Gewässern üblich. Was in diesem Jahrhundert dazu kam, war der Ausbau von Gewässern im großen Stil für die Schiffbarmachung. Die Schüsselerfindung hierfür war die Kammerschleuse. Erstmals vermutlich im 16. Jahrhundert aus dem Hintereinander-Reihen zweier einfacher Schleusen entstanden, ermöglichte sie das Überwinden von Wasserscheiden und Höhenzügen.

42 D. Gilly, GRUNDRISS DER VORLESUNGEN ÜBER DAS PRAKTISCHE BEY VERSCHIEDENEN GEGENSTÄNDEN DER WASSERBAUKUNST, Berlin 1795

Hier ein kurzer Überblick über die wichtigsten wasserbaulichen Objekte im 18. Jahrhundert mit erklärenden Zitaten von Gilly⁴³:

Schleusen⁴⁴

Das, was im 17. Jahrhundert unter dem Begriff Schleuse subsumiert wurde, waren im Wesentlichen vier Gruppen von Stauwerken:

DÄMME

als fixe Bauwerke zum Aufstauen und Kanalisieren des Wassers zwecks der Erhöhung oder Stabilisierung des Wasserstandes, ohne dass das Stauwerk überspült wird. Dies kennen wir alle von Talsperren aber auch zur Ufersicherung gegen Hochwasser. Im kleineren Maße erfolgte dies z.B. für die Bewässerung landwirtschaftlicher Flächen.

WEHRE ODER ÜBERFÄLLE

als fixe Bauwerke zum Aufstauen des Wassers zum Zweck der Erhöhung des Wasserstandes, mit einer Überspülung des Stauwerks und einen Fall des Wassers dahinter auf ein niedrigeres Niveau.

„§. 73.

Die Wehre sind quer durch die Ströme gebaute Dämme, wodurch das Wasser, wenn es auch seine grösste Höhe erreicht hat, aufgestauet oder zurückgehalten wird, um in einen andern Stromarm oder Canal zu laufen, auf welchen gemeinlich Mühlen und andere Werke liegen, welche von dem dahin gewiesenen Wasser getrieben werden.

§. 74.

Die Überfälle sind eben dergleichen Dämme, welche aber nur in einer solchen Höhe ausgeführt sind, dass das bis zu einem gewissen Normalpunkt gestiegene Wasser über den Rücken dieser Werke überfällt.

§. 75.

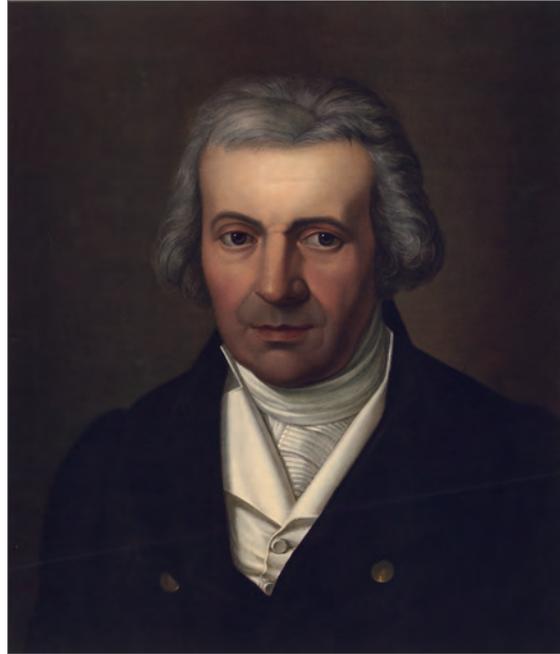
Sowohl die Wehre als auch die Überfälle können entweder bloss aus aufeinander geworfenen Steinen, (a pierres perdues) oder von Faschinen, oder von Zimmerwerk, oder massiv ausgeführt werden“

ARCHEN

als Bauwerke mit teilweiser Öffnungsmöglichkeit durch vertikale Schütze, um je nach Saison und Bedarf den Wasserstand und -abfluss regeln zu können.

„§. 79.

Die Archen (radiers) werden in eben der (§. 73.) angeführten Absicht auf Flüssen und Canälen angelegt, um nemlich das Wasser aufzustauen und einen Wasserfall zum Betrieb der Mühlen oder anderer durchs Wasser zu treibenden Werke, zu



Porträt von David Gilly, Friedrich Georg Weitsch, Druck auf Papier, um 1800
Quelle: Architekturmuseum der TU Berlin, Inv. Nr. 7773

43 aus: D. Gilly, GRUNDRISSE DER VORLESUNGEN ÜBER DAS PRAKTISCHE BEY VERSCHIEDENEN GEGENSTÄNDEN DER WASSERBAUKUNST, 2. Auflage Berlin 1801

44 „Bey den Alten hießen alle Werke, die, um das Wasser aufzuhalten angelegt wurden, Schleusen.“ aus Hogrewe, BESCHREIBUNG DER IN ENGLAND SEIT 1759. ANGELEGTEN, ..., Hannover 1780

Gegenüberliegende Seite:
Darstellung verschiedener
Schleusenausführungen

Sie bestehen nach Fig. 18.
und 19. aus einem Kasten von
Holz oder von Mauerwerk,
welcher die Kammer heisst.
Diese Kammer hat unten und
oben Thüren b und c.
Der Boden der Schleusen-
kammer liegt so tief, dass
das Unterwasser in einer für
beladene Schiffe erforderlichen
Höhe, das ist an 4 Fuß von
unten in die Kammer hinein und
eben so hoch über dem Boden
derselben steht.

Erstere bilden einen Kasten oder
eine Kammer Fig. 20, worin ein,
zwey oder drey Schiffe Raum
haben. Letztere aber, Fig. 21.
formiren ein natürliches oder
ein ausgegrabenes Bassin, worin
mehrere Schiffe sich aufhalten
können.

Zuweilen, wenn das Gefälle
über 12 Fuß beträgt; [...] werden nach Fig. 22, doppelte
Schleusen, das ist zwey
Kammern hintereinander
angelegt,

Zur Sicherheit des Grundbaues,
sind bey einer hölzernen
Schleuse sechs Reihen
Spundwände erforderlich, und
zwar nach Fig. 23.
Eine unter jedem Fachbaum bey
a b und c d. Vor und unter dem
Oberhaupt e f und g h. Hinter
und unter dem Oberhaupt i k
und l m.

Bei massiven Schleusen pflegt
man wohl zu noch mehrerer
Sicherheit bey l m und n o Fig.
24. Spundwände einzurammen.

aus: D. Gilly, GRUNDRISS DER
VORLESUNGEN ÜBER DAS PRAKTISCHE
BEY VERSCHIEDENEN GEGENSTÄNDEN DER
WASSERBAUKUNST,
2. Auflage Berlin 1801, S.68 ff

verursachen, zugleich aber um das überflüssige Wasser fortzuschaffen; dies geschieht aber nicht wie bey den Wehren bloss durch den Überfall des Wassers über den Rücken derselben, sondern vermittelt aufziehender Schützen (vannes).
§. 80.

Diejenigen Archen, welche an und für sich bloss zur Abführung des überflüssigen Wassers bestimmt sind, werden Freyarchen genannt.

§. 81.

Wenn aber das Wasser durch Archen auf Wasserräder geführt wird, so heissen sie bloss Archen, und bey Mühlen, Mühlenarchen.

§. 82.

Zuweilen sind die Mühlenarchen und die Freyarchen mit einander verbunden, so dass durch abgetheilte Gerönne, das Wasser theils auf die Wasserräder geleitet, theils, und wenn es erforderlich, das überflüssige Wasser abgeführt wird, da denn die zu letzterer Absicht dienliche Gerönne, Freygerönne oder Wüstegeerönne genannt werden.

[...]

§. 87.

Die Archen bekommen auch den Nahmen Stauarchen, wenn sie z. B. angelegt werden, um das Wasser aus einem abzulassenden See aufzuhalten, damit dasselbe nicht mit einemmale abfließe, welches für die unterliegenden Gegenden äusserst nachtheilig werden könne. Die Stauarchen dienen ferner dazu, um das Wasser in Fliessen und Gräben, zur Bewässerung der Wiesen, aufzuhalten, und solches hiernächst wieder abzulassen. Diese Archen sind mehrentheils nur klein. Von der rechten Lage derselben, hängt aber das System der Bewässerung und Entwässerung der Ländereyen (irrigation), vorzüglich ab."

SCHLEUSEN

als Bauwerke mit kompletter Öffnungsmöglichkeit als die beiden unterschiedlichen Wasserspiegel (zeitweise) auf ein Niveau bringen zu können, zum Zwecke des Passierens von Flößen oder Fahrzeugen.

„Da wo entweder natürliche, oder durch die, auf einem Strohm schon vorhandenen Mühlen und andere Werke entstandene, Wasserfälle die Schifffahrt nicht gestatten, müssen Veranstaltungen getroffen werden, um die Schiffe bey dergleichen Wasserfällen mit Sicherheit hinauf- und hinabwärts zu schaffen.

§. 127.

Bey einem geringen Gefälle von etlichen Fuss kann man sich zur Noth der so genannten Durchlässe, einer Art von Freyarchen, bedienen, wobey die Schiffe, vermittelt Winden, Strohm auf- und abwärts gebracht werden; auch können eigentliche Stauarchen dazu dienen, wodurch zugleich das Wasser im Canal aufgestauet und gesammelt wird. Dergleichen Anstalten sind aber weder bequem noch völlig sicher.

[...]

§. 129.

Die Kasten- oder Kammerschleusen (écluses avec un sas) entsprechen der Absicht vollkommen, die Schiffe vermittelt dergleichen einzelner Schleusen, bey einem Gefälle des Wassers bis zu 12 Fuss, und vermittelt mehrerer Schleusen aus einem noch tiefer liegenden Gewässer in das höhere, und umgekehrt, aus dem höheren Gewässer in das niedrigere, mit Sicherheit und Bequemlichkeit, zu schaffen.

Sie bestehen nach Fig. 18. und 19. aus einem Kasten a von Holz oder von Mauerwerk, welcher die Kammer heisst. Diese Kammer hat unten und oben Thüren b und c. Der Boden der Schleusen-
kammer liegt so tief, dass das Unterwasser in einer

für beladene Schiffe erforderlichen Höhe, das ist an 4 Fuss von unten in die Kammer hinein und eben so hoch über dem Boden derselben steht.

Der obere Theil der Schleuse hat da, wo das obere Thor befindlich ist, eine erhöhte Lage gegen den Boden der Kammer, jedoch in der Art, dass auch über diesem erhöhten Theil der Schleuse 4 Fuss hoch Oberwasser steht. Die Wände der Schleuse sind noch um etwas höher ausgeführt als der Stand des Oberwassers. Soll nun ein Schiff aus dem Oberwasser in's Unterwasser gebracht werden, oder herunterwärts gehen, so wird das Unterthor b zugemacht, und vermittelt Eröffnung der mit kleinen Schützen geschlossenen Öffnungen im Oberthor, so viel Wasser in die Schleusen-kammer eingelassen, bis dasselbe mit dem Oberwasser im Canal gleich steht; nun wird das Oberthor geöffnet und das Schiff fährt in die Schleusen-kammer; hierauf wird das Oberthor sammt den darin befindlichen Schützen wieder verschlossen, und die Schützen im Unterthor geöffnet, wodurch das Wasser allmählich bis auf den Spiegel des Unterwassers abgelassen wird, indem das Schiff so weit mit hinabsinkt.

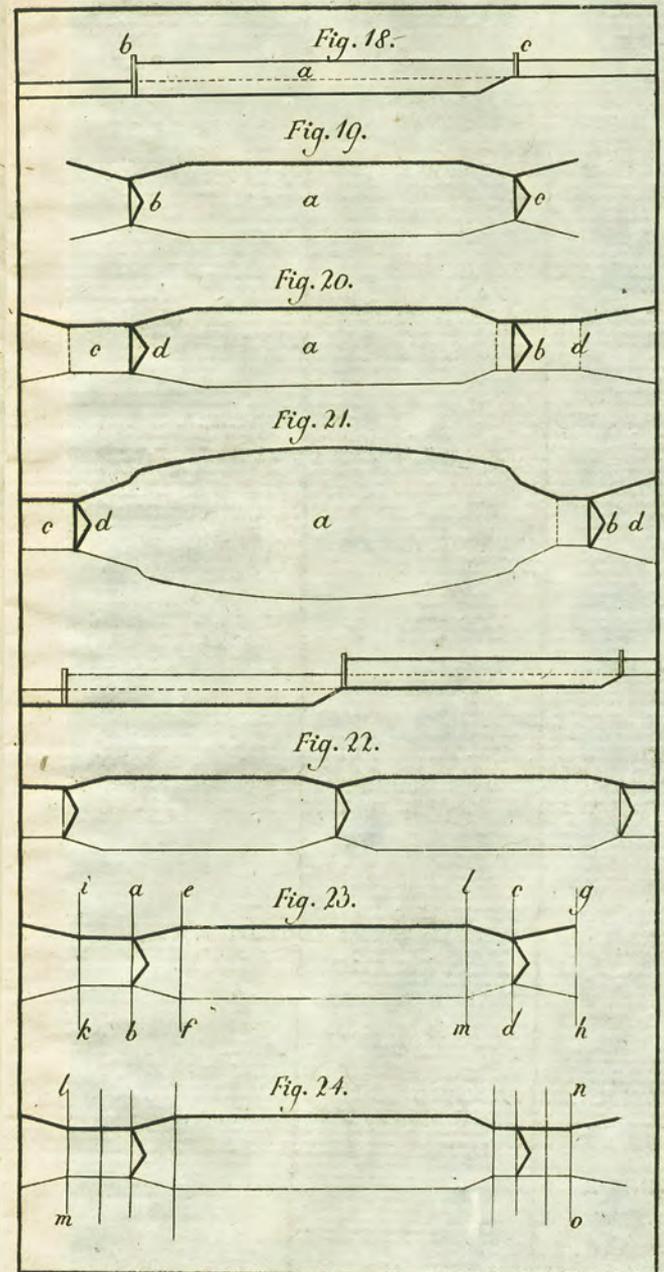
Wird nun das Unterthor geöffnet, so fährt das Schiff aus der Schleusen-kammer in den unteren Canal.

Will man ein Schiff aus dem Unterwasser in das Oberwasser oder hinaufwärts bringen, so wird das Unterthor geöffnet, das Schiff fährt in die Schleusen-kammer, das Unterthor wird verschlossen, die Schützen in dem ebenfalls verschlossenen Oberthor werden geöffnet, und die Schleusen-kammer dadurch, bis der Höhe des Oberwassers gleich, mit Wasser angefüllt, wobey das Schiff so weit mit, bis zu dieser Höhe, vom Wasser gehoben wird; hierauf wird das Oberthor geöffnet und das Schiff kann in dem Ober-Canal fahren.

§. 130.

Die Schifffahrtsschleusen werden unterschieden in eigentliche Kasten- oder Kammerschleusen, und in Kesselschleusen (Bassinschleusen). Erstere bilden einen Kasten oder eine Kammer Fig. 20, worin ein, zwey bis drey Schiffe Raum haben. Letztere aber, Fig. 21. formiren ein natürliches oder ein ausgegrabenes Bassin, worin mehrere Schiffe sich aufhalten können."

Während die ersten drei Gruppen ausschließlich dazu dienten, den Wasserstand und die Fließgeschwindigkeit dahingehend zu beeinflussen, dass eine Nutzung für Wassermühlen oder Bewässerungszwecke möglich ist, diente die vierte Variante explizit der Schifffahrt. Meistens traten sie auch in Kombination auf, da für eine Schleuse immer ein Schleusengraben (ein Bypass für das nachfließende überschüssige Wasser) mit einer Arche oder einem Wehr notwendig war. Ihre Entstehung wird in das 16. Jahrhundert datiert. Zwei Jahrhunderte später war die Bauweise soweit entwickelt, dass sie sowohl in Holz als auch in Stein vielfach genutzt wurde.



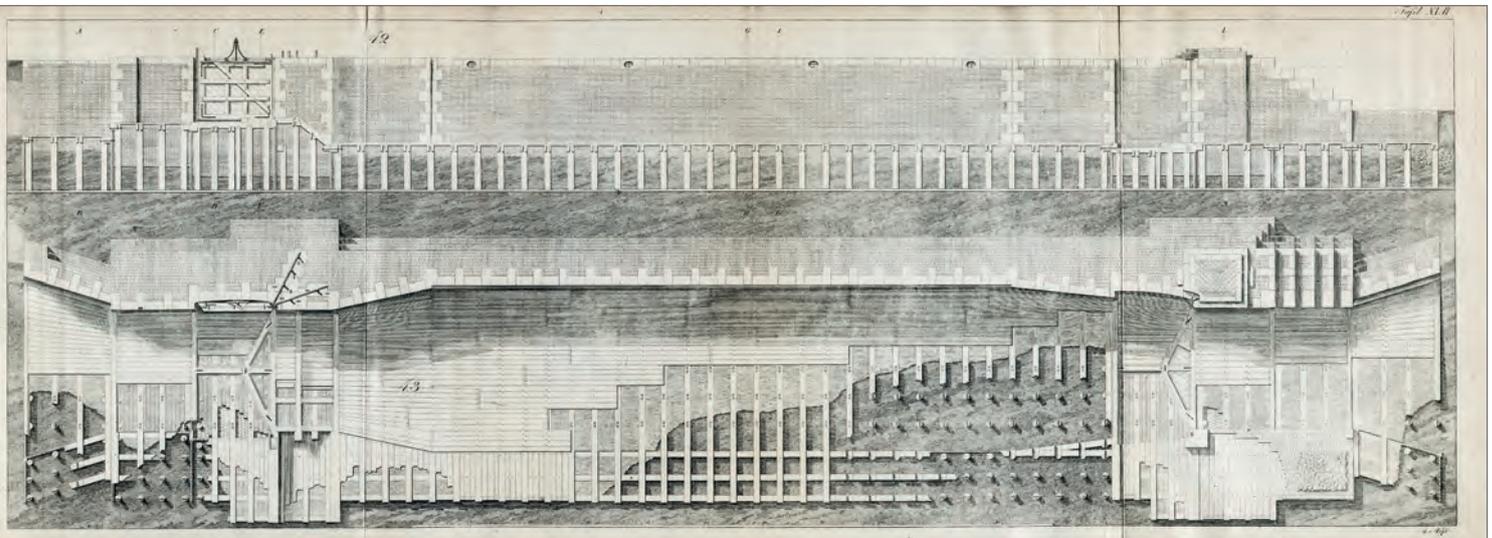


Wasserbauten in Brandenburg bis 1786 (nach Uhlemann)
Grafik: Sohn

Gemauerte Kammerschleuse mit hölzernem Boden
Tafel XLII aus:
Johann Albert Eytelwein,
PRAKTIISCHE ANWEISUNG ZUR
WASSERBAUKUNST,
VIERTES HEFT - VOM BAU DER
SCHIFFFAHRTSSCHLEUSEN
Berlin 1824

Wasserbauliche Maßnahmen in Preußen nach 1700

Erst Friedrich der Große startete landesweite Anstrengungen, die sich vom Osten (masurische Seen und Bromberger Kanal) bis in den Westen des Reiches (Schiffbarmachung der Ruhr) erstreckten und auch in der Mittelmark deutliche Verbesserungen brachten. Allerdings konzentrierten sich die Arbeiten weiterhin auf die überregionalen Verbindungen, das heißt den effektiveren Zugang von Berlin zu den Hafenstädten Hamburg (Plauer Kanal 1743–1745) und Stettin (Finow-Kanal 1743–1746) und das die Hauptstadt versorgende Umland (Templiner Kanal, Storkower Kanal, Werbel-



lin Kanal). Die zahlreichen aufwendigen Bauarbeiten sind umso erstaunlicher, da „nebenher“ noch rege Krieg geführt wurde. Ein wohl entscheidender Grund für die erfolgreiche Umsetzung der Pläne war die Konzentration der politischen Verantwortung und des Managements in einer zentralen 1764 gegründeten Strombauverwaltung.

Zu den in seiner Amtszeit entstandenen Schifffahrtsverbindungen schrieb Friedrich II. selbst in seinem 1752 entstandenen Politischen Testament:⁴⁵

„Über die fertigen Kanäle

Um die Schifffahrtswege abzukürzen und die großen Flüsse, die Oder mit der Havel und diese mit der Spree, zu verbinden, Sind drei Kanäle gebaut worden:

den der Mietzel, den der Holztransport aus der Neumark erleichtert, den der Finow, der die Oder mit der Havel verbindet, und den von Plaue, der jenes Dreieck von Havelberg abschneidet. Der Plauer Kanal erleichtert, bei Plaue beginnend und so die Havel mit der Elbe verbindend, den Handel von Magdeburg nach Berlin und spart für das Salz, das von da nach Preußen, Pommern und Schlesien verfrachtet wird, mindestens acht Tage zu Schiff. Während dieses Salz früher auf dem Friedrich-Wilhelm-Kanal nach Frankfurt transportiert wurde, geht nun dasjenige, das man nach Pommern oder Preußen verschickt, über den Finowkanal in die Oder und von da nach seinen Bestimmungsorten; und durch eine Art Tauschhandel geht das Holz aus der Neumark, das in den Wäldern verrottete, von der Mietzel über die Oder, Finow und Havel und über Plaue nach der Elbe, schwimmt von da die Saale aufwärts und dient in Halle den Salzfaffinerien.

Seitdem diese Kanäle fertiggestellt worden sind, hat die Stadt Stettin ihren Handel mit Leder aus Rußland beträchtlich gesteigert, schickt es nach Magdeburg, und von da verteilt es sich auf ganz Europa.“

Auch diese umfangreichen Maßnahmen tangierten das Ruppiner Land bis dahin kaum. Noch immer gab es keine direkte Verbindung zur Landeshauptstadt Berlin, deren Entwicklung doch all die anderen Bauaktivitäten hervorrief.

In der Chronik von Alt Ruppin⁴⁶ ist eine Übersicht der Einwohner Alt Ruppins von 1724. Dieser Ort, der sich später zu eine der wichtigsten Ruppiner Schifferstädte entwickelte, hatte in diesem Jahr unter den 123 gelisteten Bürgern (Haushaltsvorständen) keinen einzigen Schiffer. Auf die gesamte Ruppiner Herrschaft gesehen bestätigt Bratring noch 1799 diese Situation. Ebenfalls erscheint hier unter den 18 Gewerken noch kein Schiffer. Dies ist auch nachvollziehbar. Erst die 1790 vollendete Verbindung zwischen Kremmener See und Havel, der Ruppiner Kanal, ermöglichte einen direkten Güterverkehr per Kahn von und nach Berlin.

Zustand des flachen Landes.				
	Im Jahre 1687	1787	Plus	Minus
Gutsbesitzer	63	25	—	38
Prediger	53	50	—	3
Bauern	633*	1309	616	—
Im Jahr 1687.				
	1687.	1787.	Plus.	Minus.
Kostären	263	325	62	—
Küchner	18	801	783	—
Einleger	126	1567	1441	—
Krieger	6	5	—	1
Heten	135	239	104	—
Schäfer	62	89	27	—
Fischer	12	24	12	—
Leinweber	12	132	120	—
Maurer	2	4	2	—
Fischer	1	8	7	—
Schuster	1	1	—	—
Müller	15	42	27	—
Mademacher	3	24	21	—
Schneider	23	60	37	—
Schmiede	31	63	32	—
Zimmerleute	5	19	14	—
Männer	1524	4787	2305	42

Gewerke auf dem flachen Lande im Ruppiner Kreis, nach Bratring, DIE GRAFFSCHAFT RUPPIN IN HISTORISCHER, STATISTISCHER UND GEOGRAPHISCHER HINSICHT. 1799, S. 60/61

45 Uhlemann, DIE MÄRKISCHEN WASSERSTRASSEN IN VERGANGENHEIT, GEGENWART UND ZUKUNFT, in: Schriften des Wahnachtalsperrenverbandes Heft 3, Berlin 1992, S. 33

46 Hermann Arndt, CHRONIK VON ALT RUPPIN, Unveröffentlichtes fünfbandiges Unikat von 1961, Museum Neuruppin

Der Bau des Ruppiner Kanals

Die primäre Motivation für dieses Bauwerk war der ständig steigende Bedarf der Hauptstadt an Brenn- und Baustoffen und die dafür erfolgte umfangreiche Erschließung der Torf- und Holzvorkommen im Ruppiner Land.

„Der Gedanke, auf diesem Wege eine künstliche Wasserverbindung Neuruppins mit Berlin herzustellen, taucht zuerst unter König Friedrich Wilhelm I, auf. Der Generalleutnant Freiherr v. Schwendi zu Spandau hatte am 18. Januar 1721 den Auftrag erhalten, 200 Wispel Roggen für das Spandauer Magazin anzukaufen. Es stellte sich ihm aber als unmöglich heraus, diese Menge am Orte zu erhalten, da die Bauern ihr Getreide lieber nach Berlin brachten, wo ihnen ein um einen Groschen höherer Preis in Aussicht stand. V. Schwendi machte dabei die Feststellung, daß der mecklenburgische Roggen in Mecklenburg nur 17, in Ruppin 18 Groschen pro Scheffel kostete. Das brachte ihn auf den Gedanken, den Roggen in Mecklenburg aufzukaufen unter der Bedingung, daß die Lieferung für den gleichen Preis mit Wagen bis Altruppin erfolge. Hier wollte er ihn dann aufschütten lassen. Diesen Plan legte er dem Generalkriegskommissariat vor mit einem weiteren Vorschlag, den er, wie er sagte, dem König bereits vor drei Jahren gemacht hätte, eine Wasserfahrt aus dem Ruppiner See durch Bützsee nach der Havel bei Oranienburg herzustellen und auf dieser das Korn aus Mecklenburg, Prignitz und aus dem Ruppinschen nach Berlin und Spandau zu schaffen. Etwaige dadurch bedingte Verluste am Brückenzoll in Fehrbellin (die Ruppiner Bierwagen benutzten den Weg über Fehrbellin) werde das Schleusengeld wieder einbringen und übersteigen. Der Wasserweg könne sich noch weiter segensreich auswirken, indem dadurch den kleinen Brauern um Neuruppin aufgeholfen würde, die sich Pferde nicht halten und infolgedessen ihr Bier nicht absetzen könnten, da die reichen Brauer auch die Versorgung der Krüge in der näheren Umgebung Neuruppins mit Beschlag belegt hätten. Endlich führte er noch an, daß der Kanal die Zufuhr wohlfeilen Federviehes nach Berlin zur Folge haben könne. [...] Der Vorschlag ging weiter an das Generalfinanzdirektorium und von da an den Oberjägermeister, ohne zu einem weiteren Erfolge zu führen.“⁴⁷

Das Projekt eines Kanals zwischen Rhin und Havel tauchte in den folgenden Jahrzehnten noch mehrmals auf. So bekundete Mecklenburg Interesse für einen zusätzlichen Abfluss des Müritzsee, was 1734 zu Verhandlungen zwischen Preußen und Mecklenburg führte. Dazu entwarf der preußische Kriegsrat Schultze einen Plan für einen Kanal, der von Oranienburg durch das Schweizer Bruch, Kremmener See, Bützsee, Ruppiner See, den Rhin aufwärts nach Rheinsberg, von da durch die Zechliner Seen in die Mecklenburger Gewässer führen sollte. Er wäre insbesondere für den Holz- und Salzhandel von Vorteil gewesen. Die Gespräche verzögerten sich jedoch um Jahre und führten zu keinem Ergebnis.

Nach dem Regierungsantritt Friedrichs des Großen gab es noch weitere Versuche das Thema wieder zu beleben und zur Entscheidung zu bringen, so 1750 und 1763. Auf Grund von Geldmangel und andersartiger Prioritäten passierte jedoch weitere zwanzig Jahre nichts. 1772 begannen schließlich die Erschließungsarbeiten unter Leitung des Ministers von Derschau für das Neustädter Bruch. In diesem Zusammenhang war eine Ableitung des Wassers über Fehrbellin hinaus auch zur Havel angedacht.

„Diese Arbeiten erregten bei dem Neuruppiner Bürgermeister Noeldechen und dem General v. Zieten auf Wustrau den Wunsch, damit auch eine Verbesserung der Ruppiner Schifffahrt zu erreichen und den Rhin mit der Havel zu verbinden. Diese Wünsche veranlaßten den Kriegs- und Domänenrat Siebmann, den Plan für einen Kanal nach Oranienburg zu entwerfen, der die Ausgrabung des sogen. Floßgrabens vorsah; [...] Unabhängig von diesen Plänen richtete sich auch das Augenmerk einer anderen Abteilung des Generaldirektoriums (Minister v. d. Schulenburg) auf einen solchen Wasserweg, um dem Berliner Brennstoffmangel durch Heranbringung des Holzes aus den Waldungen im oberen Rhingebiet abzuhelpen. Ein Bericht des Geh. Rats Morgenlaender vom

⁴⁷ Schultze, WASSERWEGE UND WASSERWEG-PROBLEME IM LANDE RUPPIN, in: Ruppiner Heimathefte, Heft 5, Neuruppin 1935,

28. November 1777 regte an, im Kalksee bei Binenwalde das Holz zu sammeln und dann durch den Rhin und einen Kanal über Oranienburg nach Berlin zu flößen. Die Arbeit Milows erregte daher das Interesse v. d. Schulenburgs ebenso wie das des Ministers v. Derschau. Am 4. Dezember 1777 überreichte dem letzteren auch Bürgermeister Noeldechen ein schriftliches Promemoria über eine Verbindung des Ruppiner Sees mit dem Kremmer See, die nicht mehr als 12 000 Taler kosten würde. Er führte folgende Vorteile an:

1. Die Untertanen der Umgegend wärden der ruinösen Spanndienste zu den Kornfuhrn nach Berlin stark entledigt, und die Gutsbesitzer könnten an den zur Saat- und Erntezeit bestehenden guten Kornpreisen in Berlin profitieren.
2. Die pommerschen Untertanen um Anklam und Demmin müßten Kornfuhrn bis Neuruppin leisten. Dies pommersche Korn wäre in Neuruppin auszuschütten und im Frühjahr nach Berlin zu verschiffen. Das sei vorteilhaft für Pommern und Neuruppin.
3. Die Holzverflößung erfahre wesentliche Erleichterung.
4. Das Salz, das man jetzt per Achse von Havelberg holen müsse, könne von Spandau als Rückfracht herangebracht und dann weiter nach Mecklenburg ausgeführt werden. Zu dem Zweck sei in Neuruppin eine Salzniederlage einzurichten.
5. Das stark zurückgegangene Brauwesen würde durch den verbesserten und verbilligten Transport gewinnen und
6. Neuruppins Wohlstand und damit Akzise- und Zolleinnahmen steigen.⁴⁸

Die Argumentation Noeldechens beschreibt sehr klar und prägnant die Vorteile und ursprünglichen Motive für diese Wasserverbindung. Bürokratische Prozesse, der Widerwille der Königlichen Finanzverwaltung und nicht zuletzt der Tod Friedrich II. im Jahr 1786 verzögerten eine Entscheidung jedoch immer noch.

„Bald danach trafen nun zwei neue Momente ein, die der Angelegenheit eine Wendung und stärksten Antrieb gaben:

1. die im Rhinluche beginnende Torfgräberei, welche ein neues Brennmaterial für Berlin lieferte, 2. der Brand der Stadt Neuruppin am 26. August 1787. — Schon am 3. September danach wies Oberbergrat Moennich vom Bergwerksdepartement, der die Kanalisierung des Rhins für die Torfausbeute betrieb, auf die Wichtigkeit hin, die das Projekt im Hinblick auf das große Unglück der Stadt habe. Der Aufbau Neuruppins müsse möglichst massiv erfolgen. Das Material könne nur auf dem Wasserwege herangebracht werden. Die Ziegelerde könne man bei Linum graben und die Steine gleich am Rhin mit Luchtorf brennen, ebenso wie die aus Rüdersdorf heranzuschaffenden Kalksteine.

So vereinigten sich jetzt die Interessen dreier Departements des Generaldirektoriums auf den Plan:

1. des Bergwerkdepartements (Torfinteresse),
2. des Forstdepartements (Holzinteresse),
3. des kurmärkischen Departements (Neuruppin).

Die Gesichtspunkte für den Aufbau Neuruppins schlugen durch. Die seinerzeit vom Bürgermeister Noeldechen gemachten Vorstellungen erzielten jetzt ihre nachträgliche Wirkung, indem sie zeigten, daß auf diesem Wege auch für die Zukunft das wirtschaftliche Aufkommen der so schwer betroffenen Bürgerschaft nachhaltig gefördert werden konnte.

Am 5. September erhielten bereits der Kriegsrat Stein und Leutnant Eitelwein den Auftrag, ein Nivellement aufzunehmen. Der König genehmigte am 25. Sept. 1787 die Anlegung des Kanals längs des Sarnowgrabens und bewilligte die erforderlichen Kosten, die der Bauinspektor Siebicke auf etwa 130 000 Taler veranschlagte.⁴⁹

Der Ruppiner Kanal war demnach kein kompletter Neubau, wie auch Berghaus 1854 bestätigte:

„Die Veranlassung zur Anlage dieses Grabens als Schifffahrtslinie ist eine doppelte gewesen; die eine und hauptsächlich-

48 ebenda

49 ebenda

lichste, weil sie die nachhaltigste Wirkung in Aussicht stellte, hab' ich schon angegeben ... die Abfuhr nämlich des in den Linumer Torfgräbereien gewonnenen Torfs. Die zweite Veranlassung gab das große Brandunglück, von dem Neu-Ruppin am 26. August 1787 betroffen wurde, um den Transport der Baumaterialien zum Wiederaufbau dieser Stadt zu erleichtern. Die Anlage des Schifffahrts-Kanals fällt in die Jahre 1787 und 1788 und gehört also der Regierungszeit des Königs Friedrich Wilhelms II. an.⁵⁰

An dieser Stelle ergänzte Berghaus eine interessante Fußnote mit dem Text:

„Bemerkenswerth ist es, daß die Erinnerung an die Vergangenheit so leicht verschimmt. In einer amtlich abgefaßten Schrift über die Gewässer der Mark heißt es, daß der Ruppiner Kanal im Jahre 1780 und den folgenden Jahren angelegt und noch unter der Regierung Friedrich's II. beendet worden sei (Vergl. Note 53 auf S. 329). Diese Angabe muß sich auf den Flößbergaben beziehen, der den Cremmenschen See mit der Havel unterhalb der Oranienburger Schleüse vereinigte (Borgstede, p. 167), so daß der Ruppiner Kanal, den man Anfangs auch Oranienburger Kanal genannt zu haben scheint (Preüss. Brandenb. Miscellen, Jahrgang 1804, Bd. 1, p. 160) nur eine für den Schifffahrtszweck nothwendige und mit Schleüsen versehene Erweiterung des von Friedrich dem Großen ausgeführten Flößbergabens ist.“

Ausschnitt aus einer
SCHMETTAU'SCHEN KARTE DER
KURMARK von ca. 1780 mit
Darstellung des Flößbergabens
zwischen Kremmener See und
Havel.
Quelle:
Universität Greifswald,
Signatur:
AltKW/I20.01/0002-34



50 Vergl. Berghaus, LANDBUCH DER MARK BRANDENBURG, 1854, S.396

Zur zügigen Umsetzung des Vorhabens wurde eine besondere Kommission (KÖNIGL. ZUM RUPPNER CANALBAU IMMEDIAT VERORDNETE COMMISSION) unter Leitung des Kammerpräsidenten von Voß eingesetzt. Schon im Juli 1788 konnte über die Schifffbarkeit der ersten 200 Ruten (ca. 750 m) berichtet werden. Im Sommer 1790 erreichte der Kanal die Torfgräbereien bei Linum und 1791 war mit der Fertigstellung der Altfriesacker Schleuse die Verbindung zum Ruppiner See komplett.

Eine bildliche Bestätigung des schon existierenden Flößer- oder Sarnowgrabens gibt die Schmettau'sche Karte der Kurmark von c.a. 1780. Hier ist ein Graben, der den Verlauf des späteren Kanals schon vorwegnimmt, zu erkennen. Auf einem Teilstück wird er als Schweizer Graben bezeichnet, vielleicht ein Hinweis auf seine Erbauer, Kolonisten aus der Schweiz. Der Bau des Ruppiner Kanal mit drei hölzernen Schleusen ist somit im Zusammenhang mit den zuvor stattgefundenen Kolonisierungsbestrebungen des Rhinluchs zu verstehen. Erst beides zusammen ermöglichte die Ausbeutung der umfangreichen Torfvorkommen.

Die Durchquerung des Gebietes zwischen Kremmener See und der Havel machte es notwendig, für die bestehenden Landwege neue Brücken zu erbauen. Obwohl für den Landverkehr notwendig, zählen sie in diesem Fall auch zu den Wasserbauwerken, insbesondere da sie auch für die Schifffahrt kein Hindernis darstellen durften, also mit flexiblen Vor-

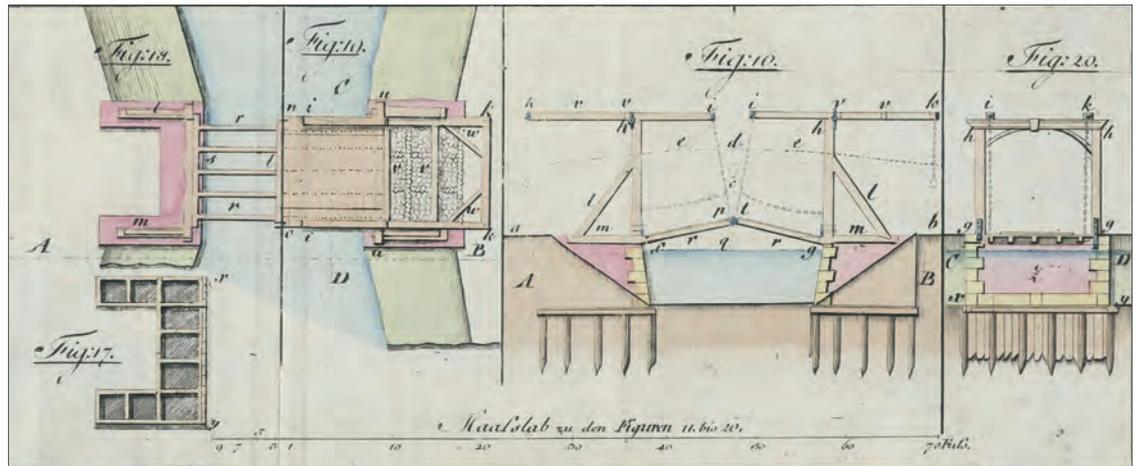


Karte des Ruppiner Kanal von 1788, Eingezeichnet sind vier Schleusen, darunter die um 1836 wieder abgebrochene Rhin-Schleuse zwischen Bütz und Kremmener See. Noch nicht vorhanden ist die Friedenthaler Schleuse.
BLHA, Signatur: 2 Kurmärkische Kammer K 111 C

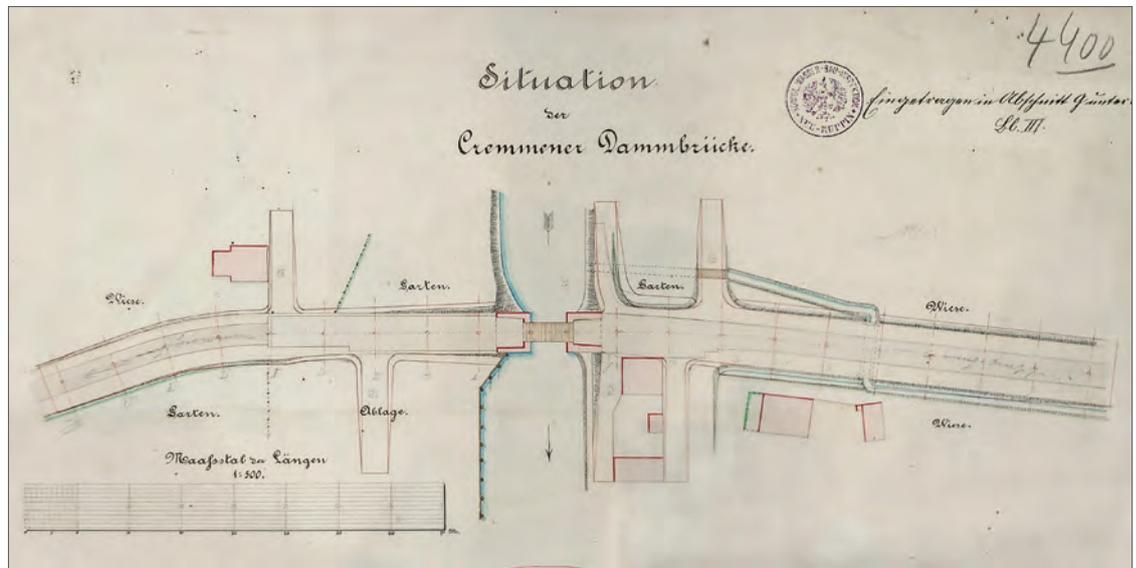
richtungen zu versehen waren. Eigentlich waren solche Konstruktionen aus dem Festungsbau seit dem Mittelalter üblich.

In Publikationen zur Festungs- und Wasserbaukunst sind demnach verschiedenste Darstellungen zu Zug- oder Klappbrücken enthalten. Andere, insbesondere auf kleinen Gräben anzutreffende Brückenwerke sind Schwimmstege. Sie bestehen aus einem schwimmenden und begeh- oder befahrbaren Ponton, der an beiden Ufern verankert ist und im Bedarfsfall aus der Fahrrinne gezogen werden kann. Eine noch existierende, wenn auch stählerne Version ist noch heute im Wörlitzer Gartenreich anzutreffen.

Darstellung einer
Zugbrückenkonstruktion
mit massiven Stirnwänden,
Ausschnitt aus Tafel XVI in
Hogrewe, PRAKTIISCHE ANWEISUNG
ZUR BAUKUNST SCHIFFBARER CANÄLE,
1805



Situation der Kremmener
Dammbrücke. 1834
Bl.3 - Lageplan und Profile,
BLHA Signatur:
57 WSD K 4400 A



Wasserbau im 19. Jahrhundert

Trotz der kriegsbedingten Unterbrechung wurden, sobald die französische Besetzung beendet war, die wasserbaulichen Aktivitäten wieder aufgenommen. Das preußische Reformprogramm gab dem Gewerbe und Handel, trotz der schon beschriebenen Rückschläge und Katastrophen der dreißiger und vierziger Jahre, enormen Aufschwung, was insbesondere die Hauptstadt Berlin stürmisch wachsen ließ. Die daraufhin steigenden Versorgungsbedarfe forderten einen dringenden Ausbau der umliegenden Wasserstraßen.

Alt Ruppin wird Schifferstadt und der Rhin bis Zippelsförde ausgebaut

Diese kleine Stadt am Nordende des Ruppiner Sees stellte mit ihrer Lage ein besonderes Beispiel dar. Bis zur Vollendung des Ruppiner Kanals 1790 noch ohne Anschluss an den Wasserweg nach Berlin, war es eine ausschließlich durch Land- und Fischwirtschaft geprägte Gemeinde. Das Königliche Amt⁵¹ hatte noch starken Einfluß auf das städtische Geschehen und bestimmte mit seinem Ruppiner Grundbesitz Wirtschaft und Wohlstand.

Eine 1724 erstellte Einwohnerliste⁵² verzeichnet 606 Einwohner, verteilt auf 123 Haushalte. Bei den Gewerben nahmen neben der größten Gruppe (38 Tagelöhner-Haushalte) die Fischer mit 21 Haushalten den eigentlichen Spitzenplatz ein, danach folgten auf Platz 2 und 3 mit großem Abstand die Leineweber (7) und die Ackerleute, also Bauern, mit 6 Haushalten. Die zu dieser Zeit noch existierenden 3 Mühlen am Ort schlugen sich in 6 Haushalte für Mühlenmeister, Mühlenschreiber und Mühlenbereiter (jeweils 2) nieder. Schließlich fanden noch 5 Bäckermeister ihr Auskommen, um die 606 Mäuler zu stopfen.

Das Bild änderte sich sehr bald nach 1800, als die Schifffahrt bis zur Neuen Mühle möglich und die Gewerbefreiheit gewährt worden war.

Die Gesamteinwohnerzahl im Jahr 1810 ist nicht exakt bekannt, aber die Anzahl der Haushalte pro Profession.⁵³

Die Tagelöhner sind auf 62 gestiegen, die Fischer auf 14 gesunken. Die Ackerleute hatten jetzt 8 Haushalte, ebenso wie die Branntweinbrenner. Dies ermöglicht damit 9 Gastwirten (Bierschenken) das Geschäft. Auch die Leineweber hatten sich auf 11 vermehrt. Als allererstes ist auch 1 Schiffer gelistet. Beispiele zeigten, dass diese sich oft aus den Fischerfamilien herauslösten, denn sie brachten die notwendigen Kenntnisse über Gewässer und Witterung mit.

Ein Jahr später verzeichnet der Chronist für Alt Ruppin schon 3 Schiffer plus 3 Schifferknechte für 5 Kähne und sogar einen Schiffszimmermann. Unterhaltung und Reparatur der Stromfahrzeuge bedurfte demnach einer lokalen Kompetenz. Die Statistik der Alt Ruppiner Chronik liefert weitere Zahlen für 1813 und 1814. In letzteren Jahr wird die Gesamteinwohnerzahl mit 403 männlichen und 486 weiblichen Personen, zusammen 889 angegeben. Das ist schon eine deutliche Steigerung gegenüber 90 Jahren zuvor. Unter diesen befanden sich 1 Schiffszimmermannsmeister und 4 Schiffer für 4 Stromfahrzeuge. Die Fischer zählten noch immer 15 an der Zahl.

Dass der Kahntransport zu dieser Zeit nicht unbedeutend war, zeigt ein Streit um die Nutzung eines zusätzlichen

Gegenüberliegende Seite:
Ausschnitt aus einer Karte von
Alt Ruppin, angefertigt für die
Separationen aus dem
Jahr 1806.,
Sie zeigt den Rhin noch
vor Trockenlegung des
Schloßteiches, Bau der Schleuse
Neumühle und dem Abriss der
Grafen- und Schloßmühle.
BHLA-Signatur:
2 Kurmärkische Kammer
K 161 A-ÜF

51 Das Amt (lateinisch officium ‚Amt‘) war vom Spätmittelalter bis zum 20. Jahrhundert eine Institution mit der Aufgabe, herrschaftsgebundene Rechte des Landesherrn, des Stadtherrn oder der Klöster zu verwalten. ... Gemeinsam war den meisten Ämtern ihre Zuständigkeit sowohl für die Verwaltung (vor allem der herrschaftlichen Ländereien) als auch für die Gerichtsbarkeit über die Untertanen. Zudem gehörten die Einberufung des militärischen Aufgebots, die Verantwortung für die polizeiliche Sicherheit und die Finanzverwaltung zu den Aufgaben des Amtmannes.

Siehe WIKIPEDIA, [https://de.wikipedia.org/wiki/Amt_\(historisches_Vwaltungsgebiet\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Amt_(historisches_Vwaltungsgebiet)), Abruf 29.7.2024

52 In: Arndt, CHRONIK VON ALT RUPPIN 1960, Museum Neuruppin

53 ebenda

Abladeplatzes (Ablage) bei der Schlossmühle.

„Am 4. Januar 1818 schreibt der Magistrat an den Landrat von Zieten und bittet um einen Abladeplatz und Ausladeplatz bei der Schloßmühle. Gleichzeitig beantwortet er eine Anfrage des Landrats wegen des Verkaufes von Korn, so schreibt der Bürgermeister Arndt: ‚Im abgewichenen Herbst waren einige Kähne mit Roggen hier angekommen und legten bei der Schloßmühle an, wo der Herr Müll Meister Krenicke von selbiger Anfuhr verkauft hat. Gedachtes Korn ist teils in Schlesien, teils in Warschau und Polen geladen, ob es aber pestsicheres Korn gewesen ist lässt sich mit Bestimmtheit nicht mehr sagen. Es war der Herr Michel Protz, welcher dies Korn hat kommen lassen. Der p. Krenicke hat den Verkauf nur aus Gefälligkeit übernommen. [...]‘

Die Stadt Alt-Ruppin kämpft (1819) immer noch um den Abladeplatz an der Schoßmühle. So schlägt der Magistrat der Regierung folgendes über eine Landablage vor: Das zu nehmende Land liegt im obersten Teile der hiesigen Stadt, es ist eine unbebaute Fläche von einem Morgen, welcher im Osten von dem Garten des Bürgers Rosenträger, im Süden den zum hiesigen Forstdienste gehörigen Garten, gegen Norden der unmittelbar vorübergehenden Landstraße und gegen Westen vom Rhin begrenzt wird, und durch diese Lage einen vortrefflichen Hafensplatz abgeben würde. Sie steht nach wohl erworbenen Rechten aus dem Jahre 1795 und 1800 der Stadt in Gemeinschaft mit dem hiesigen Königl. Dom. Amte, als freies Grundeigentum zu und ist immer schon als Hafensplatz benutzt worden.

Dem Forstmeister Schmidt paßte es aber nicht und er sperrte das Grundstück, weil er es selbst benutzen wollte. Die Stadt wollte den Streit im Guten beilegen, sahen sich aber in ihren Erwartungen getäuscht. So nahmen sie zur Schlichtung der Sache die Hilfe der Regierung in Anspruch; Sie schreiben:

‚Die Gründe unseres Eigentumsrechtes auf den gedachten Morgen Lands und der unbeschränkten Benutzung desselben, legen wir zur Prüfung und Entscheidung vor, und bitten um Unterstützung unserer Rechte. Wir stützen uns,

1. auf ein rechtmäßig erworbenes und für immer bestehendes Eigentumsrecht
2. durch Verzichtleistung und zwar auf eine uraltes unbestrittenes und nie verjährendes Servitut, den vormaligen Amts-Bleichgarten, jetzt Forstdienstgarten.

Das vorerwähnte Terrain ist 1 Morgen 155 Qu.Rut. (ca. 4750 m²) groß



welches zum hiesigen Dom. Amte unter den Namen Bleichgarten gehörte.

Durch den Bleichgarten ging seit undenklichen Zeiten ein öffentlicher breiter Gang, den jeder ohne Ausnahme passieren konnte, und der besonders von Holzflößern, den Arbeitern in der am entfernten Teil des Rhins liegenden Ziegelei, sowie die Gartenbesitzer an der Ziegelei und den Fischern, welche mit den Kähnen an jenen Graben unterhalb der Schloßmühle anlegen und den Schiffern, welche vor Anker liegen, auch dort Aus- und Einladen zum großen Nutzen und Bequemlichkeit als Richtsteig diente. [...] Die Stadt denkt garnicht daran diesen p. Morgen wieder zurückzugeben und würde nichts unversucht lassen und im äußersten Falle einen Prozess beim Kammergericht anstrengen, denn sie stützt sich weiterhin auf ihre wohlworbene Rechte. Dieser p. Morgen ist die beste Lage für einen Hafenplatz. Es ist keineswegs Mangel an schuldiger Nachgiebigkeit noch entfernter Eigensinn oder wohl gar starrsinniges behaupten des Rechts, was die Stadt auf die Fortdauer jenes Eigentumsrechtes und Besitzstandes verleitet, sondern es ist die zum Hafenplatze geeigneteste Stelle und Lage jenes Terrains. Unsere Bürgerpflicht gebietet es daran fest zu halten.

Der königl. Rat, Herr Regierungsrat Neuhaub, sowie der Herr Landrat von Zieten kennen diesen Hafen und Ablageplatz ganz genau und wir sind überzeugt, daß diesen sachkundigen Männern dieses Terrain als vorzüglichsten, ja einzigen wahren Hafen und Ablageplatz in der ganzen Umgegend der Stadt als geeignet befunden haben werden. Der daran anstoßende Mühlenstrom bildet einen natürlichen Hafen für die Schiffer wo sie ohne alles Vorland hinlängliches Wasser haben und vor Sturm und Wind völlig gesichert sind, da hingegen das übrige Ufer des Sees überall vieles Vorland hat, als auch dem Sturm völlig preisgegeben ist, welches bei der Befrachtung und Ausladung der Schiffe die äußersten Schwierigkeiten verursacht. Wie könnte sich nun die Stadt durch irrige Vorstellungen der vermeintlichen Rechte eines Individuums sich das entziehen lassen, was nicht bloß wohlworbene Rechte, sondern Natur und Menschenrechte in schöner Harmonie uns zum Genuß und Besitz darbieten. Vor allen schon die Sicherung beim Ein- und Ausladen.

Eben damit sich zugleich alle Auswärtigen, welche sich dieses Hafens bedienen alle Vorteile haben. Das ist der Wille des Staates, die Beförderung alles gute und Erhöhung des allgemeinen und besonders des Wohlstandes als letztes und schönstes Ziel. Das aber Versperrung des Hafens nicht bloß für die Stadt, sondern auch für die ganze hiesige Gegend von den nachteiligsten Folgen sein würden, bedarf keines Beweises.

Insonderheit aber würden die benachbarten Städte Lindow und Rheinsberg einen entsetzlichen Schaden erleiden, denn welche einen ausgezeichneten Nutzen diese Städte selbst auch in den letzten Jahren durch diesen sicheren Hafen zur Ausladung des für sie in Menge angekommenen Getreides gehabt haben, liegt am Tage. Daher dringen wir auf Bestehen und Fortdauer dieses Hafenplatzes als Grundeigentümer der Stadt.

Das wohl der Stadt selbst der an sich äußerst beschränkte Zustand der Stadt ist zu bekannt, als das wir denselben näher beschreiben müssten. Jede sich anbietende und erlaubte Hilfsquelle braucht die Bürgerschaft. Und eben daher kann auch die Stadt jenen Hafenplatz um ihrer selbst willen nicht entbehren, und bei ihren sehr unbedeutenden Erwerbsquellen und ihrem Wesen und Treiben wichtige und notwendige Vorteile nicht wieder aufgeben, weil dadurch ihre Lage um so beengter und abgeschlossener werden, und Sie nicht nur manche eigentümliche Vorteile und Bequemlichkeiten, wohin z.B. gehört, daß die Fischer, welche nicht einen geringen Anteil der Stadt ausmachen, mit ihren Kähnen dort anlegen u.s.w. oder daß die Bürger und Besitzer der Gärten bei der Ziegelei zu Kahn dort hinkommen und die Früchte herauschaffen können, sondern auch und ganz vorzüglich die mächtigen allgemeinen Vorteile die dieser Platz als Hafen und Ablageplatz gewährt, preisgeben müßten.[...]

Wir bitten die Regierung um Schutz gegen die von Herrn Forstmeister Schmidt unternommenen widerrechtlichen Störungen, und beantragen die schleunigste Verfügung zu treffen, daß der oben benannte Morgen Landes als freies

Grundeigentum zur unbeschränkten Benutzung zum Hafan und Ablageplatz der Stadt Alt-Ruppin und dem Amte überlassen wird.

Der Magistrat. Bornemann, Sauerland.'

Scheinbar wurden diese Angaben von der Regierung angezweifelt, denn der Landrat von Zieten verlangte weitere Auskunft. So schreibt der Magistrat denn am 31. Mai 1820 unter andern:

„...allein aber wahr ist es und bewiesen worden, daß die Hexenkute zur Kommune gehört hat, eingleichen daß der Steig so nach den Gärten und Ziegelei geführt durch den Bleichgarten gegangen sind; so wie auch die Flößer sich diesen gedachten Steig bedient haben, auch haben die Fischer von je her ihre Kähne dort angelegt. Überhaupt ist dieses Terrain bereits schon als Ablageplatz benutzt worden, nur der Forstmeister Schmidt, dem die Forstländereien im Jahr 1817 in Nutzung übergeben wurden, fängt an, für die Ausladenden Hindernisse in den Weg zu legen, und droht sogar es gänzlich zu verbieten. Weiter läßt er sich von jedem der hier ein und ausladen will, bezahlen.

So hat der hiesige Bürger und Bretterhändler Engel für 113 Schock Bretter 56 Taler 12 gr. zahlen müssen.'

Das war sogar dem Landrat zu viel, denn er schreibt:

„...es wäre vom Forstmeister eine Anmaßung und es ist augenscheinlich, das die Schiffer einen Ablageplatz haben müssen.'⁵⁴“

Am Ende einigte man sich auf eine Nutzung gegen Gebühren, die dem Preußischen Staat zugute kamen. Danach wurde Folgendes für die Ablage von Gütern erhoben:

Für 1000 Mauersteine	7 Silbergroschen	6 Pfennige
Für 1000 Dachsteine	7	6
Für eine Rutsa (?) Feldsteine	3	9
Für ein Kalkstein	3	9
Für ein Haufen Langholz tägl.	2	6
Für ein Schock (5 Dutzend) Bretter	2	6
Anderweitige Nutzung Quadratrute	5	

Dies zeigt gleichzeitig auch die Art von Fracht, die damals wichtig war.

Für das Jahr 1828 weiß der Chronist von Alt Ruppin zu berichten, dass der Streit um die Ablage noch immer im Gange ist:

„[...]

Über die Ablage war man sich immer noch nicht einig, nun schlug der Staat vor, selbige doch an der Ziegelei anzulegen.

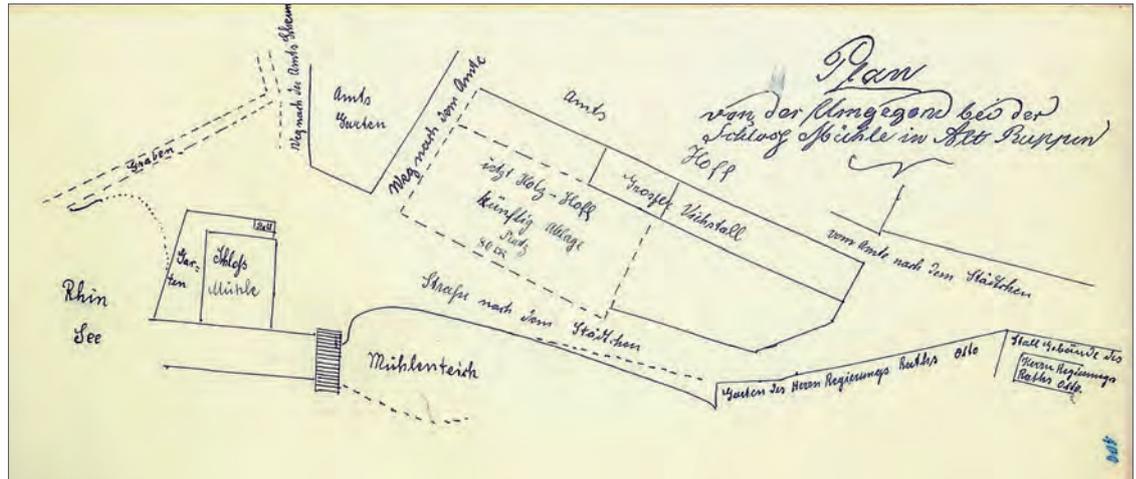
Die Stadt aber nahm den Vorschlag nicht an, weil sie zu weit von der Stadt entfernt liege.

Die Stadtverordneten baten die Regierung, ihnen doch den Platz zu geben, der an dem Wege vom Amtshofe zur Schloßmühle liegt. Der Garten, welcher schon seit Jahren vom Amte als Holzablageplatz benutzt, und auf welchem sich auch gegenwärtig Holz befindet. Der Platz sei aber nicht groß genug, es wäre gut, wenn rechts der Schloßmühle noch einiges Land dazu genommen würde.

Die Regierung ist damit einverstanden und wenn der Magistrat dem Ablageplan einen größeren Umfang geben will, so gibt der zum Verkauf gestellte größere Teil des Viehstalles und den dahinter gelegenen Garten dazu eine Gelegenheit.

54 ebenda

Der Landrat rät, die günstige Gelegenheit nicht vorübergehen zu lassen,
 Der Zimmermeister Schultz fertigte einen Situationsplan an, aber der Landrat schrieb an die Regierung in Potsdam:
 Diesen Plan nicht als Grundlage zu nehmen, da er bemerkt habe, daß der p. Schultz den nachgesuchten Platz eine ganz
 andere Gestalt gegeben hat, als er jetzt in der Natur hat. Er ist erheblich mit selbigem nach der Straße hingegangen. In
 der Anlage diesen Plan."



Zeichnung von Zimmermann
 Schultz, 1828, aus der Chronik
 von Alt Ruppin,
 Sammlung: Museum Neuruppin

Um es vorweg zu nehmen, das Thema war noch etliche Jahre offen und erledigte sich erst nach dem Abbruch der Schloß- und Grafenmühle in den vierziger Jahren.

1838 schrieb der Magistrat der Stadt Alt Ruppin an den König:

„Wir unterzeichneten Schiffer haben so lange als hier der Kanal nicht war überall bequem anlegen können, nur wenn wir solchen Platz benutzen können, sind wir im Stande unser Gewerbe fortzuführen, wofür wir jährlich dem Staate bedeutende Steuern und noch mehr Schleusengefälle zahlen. Schon vor vielen Jahren wurde mit dem Oberförster Teichelmann das Abkommen getroffen, daß ihm ein nicht unbedeutender Fleck an Land bei seinem Wohnhause übertragen wurde, um von ihm dem Dienstgarten zugelegt, wofür er uns gestattete, zu allen Jahreszeiten an dem sogenannten Holzhof, dicht beim Oberförstergarten, unsere Schiffsgüter ein und auszuladen.

Daß dieser Holzhof mit dem Oberförsterdienstgarten vereinigt, und unsere bisherige Ladeplatz aufhören soll, können wir nicht verstehen und sind darum in großer Verlegenheit.

Die Stadt ist nicht imstande einen solchen Platz einzurichten, weil sie unterhalb des Kanals beim Einfluß in den Rhinsee keinen Grund und Boden besitzt. Es ist durchaus notwendig, daß wir in dieser jetzigen Gegend unseren Platz haben, weil wir sonst gezwungen werden jedesmal die Masten niederzulegen, da die vorliegende Brücke nicht zum Aufziehen eingerichtet ist, so bitten wir eine p.p.Regierung uns vom jetzigen Holzplatz soviel Terrain zur Benutzung zu überlassen, als wir zum Ausladen und Wiederbeladen der Kähne nötig haben.

Wobei wir bemerken, daß wir keinen Anspruch darauf machen, die Güter dort zu lagern.“⁵⁵

Die Regierung antwortete darauf:

„Weder Stadt noch Schiffer haben Anspruch auf fiskalisches Eigentum, es kann ihnen zugestanden werden, wenn die Bedürfnisse tatsächlich vorhanden sind, den Schifffahrtstreibenden 30–40 QuR. vom Grundstück der ehemaligen Schloßmühle zu benutzen.“

Am 17. März 1843 veröffentlichte schlussendlich die Potsdamer Regierung hierzu eine Verfügung mit folgendem Wortlaut:⁵⁶

„Regulativ für die Benutzung der Schloßmühlen-Baustelle bei Alt-Ruppin als Ablage- und Anlandestelle.

§ 1. Die Schiffer oder sonstigen Kahnführer sind verbunden, sofort bei der Anlegung, längstens aber innerhalb einer Stunde, sich auf dem Königl. Domain Rentamte zu melden und die nachzusuchenden Anlande- und Aufenthaltskarten, gegen Einzahlung der im § 3 festgesetzten Abgaben, zu lösen.

§ 2. Von den im § 3 gedachten Gefäßen dürfen Behufs der Ein- und Ausladung mit einem Male nur so viel anlegen, als es mit Rücksicht auf den vorhandenen Raum und den freien Wasserverkehr zulässig erscheint, und es müssen sich die Eigenthümer und Führer der Schiffsgefäße in dieser Beziehung, so wie auch in Betreff der Aufrechthaltung der nöthigen Ordnung und Sicherheit, den Bestimmungen und Anweisungen des Königl. Rentamts unterwerfen. Insbesondere wird das Aufspannen der Segel an der Ablage oder neben der Brücke hiermit untersagt.

§ 3. Für den angemeldeten, von der Stunde der Anmeldung ab, anfangenden Zeitraum von 2 Tagen und darunter wird gezahlt:

- a) von einem Fahrzeuge zu einer Tragfähigkeit von 1000 Zentner und darüber 15 Sgr.,
- b) von einem geringeren Fahrzeuge zu einer Tragfähigkeit von 100 bis 999 Zentner 10 Sgr.,
- c) von einem Ruder Kahn oder sonstigen kleinen Fahrzeuge zu einer Tragfähigkeit unter 100 Zentner 5 Sgr.

Ist dieser Zeitraum verflossen, und zur vollständigen Ein- oder Ausladung ein längerer Zeitraum erforderlich, so ist eine Verlängerungskarte nachzusuchen, und es wird dann für jede 2 Tage, welche mehr gebraucht werden, immer mit der Hälfte der vorstehenden Abgabe gestiegen, dergestalt, daß für die nächsten 2 Tage entrichtet werden:

- von einem Gefäße zu a..... 22 Sgr. 6 Pf.
- „ „ „ „ b..... 15 „ - „
- „ „ „ „ c..... 7 „ 6 „ u.s.w,

und es macht hierbei keinen Unterschied, ob die jedesmal anzumeldenden beiden Tage ganz gebraucht werden, oder nicht.

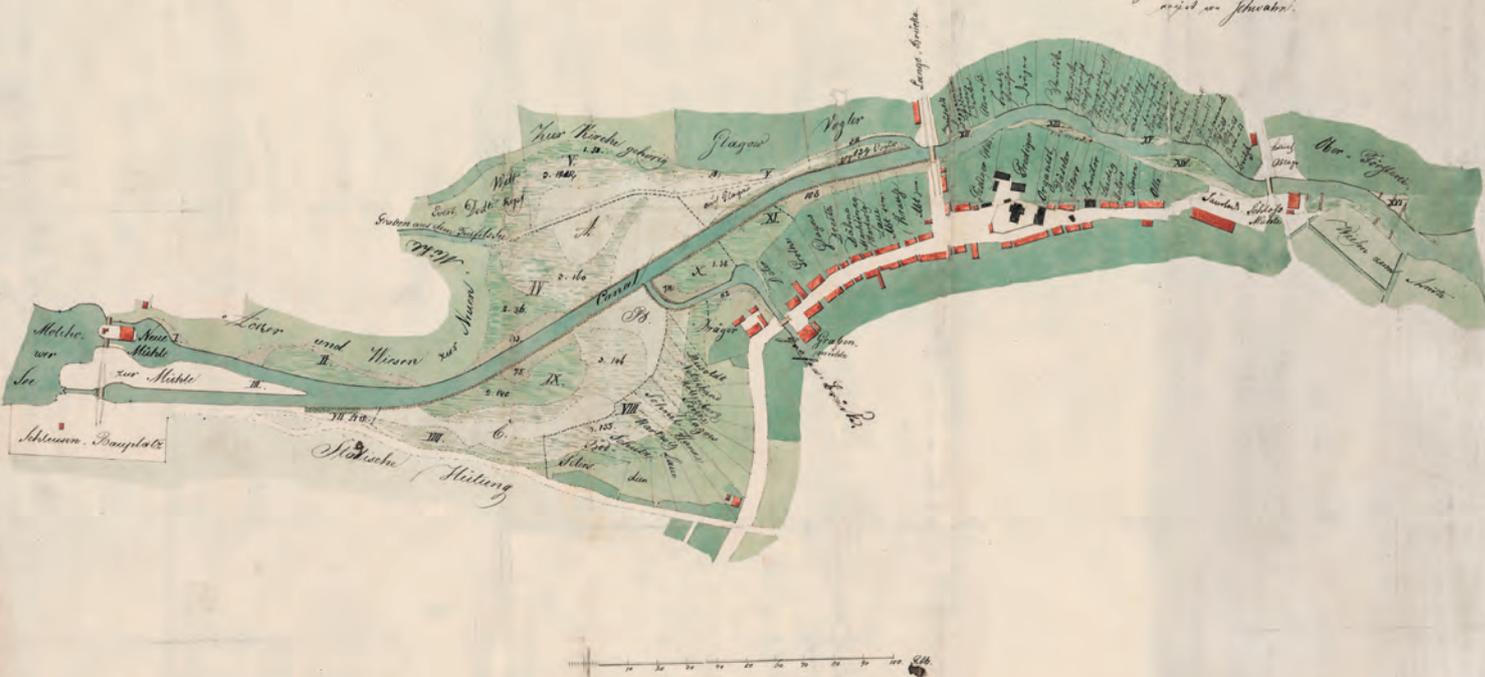
§ 4. Das Ein- und Ausladen muß in der Regel sogleich und ohne Auflagerung auf der Ablage geschehen. Höchstens wird zur Fortschaffung der einzuladenden oder ausgeladenen Gegenstände eine Frist von 24 Stunden bewilligt, welche in keinem Falle ohne Vorwissen und Genehmigung des Königl. Domainen - Rentamts verlängert werden darf.

55 ebenda

56 nn., in VERORDNUNGEN UND BEKANNTMACHUNGEN, WELCHE DEN REGIERUNGSBEZIRK POTSDAM AUSSCHLIESSLICH BETREFFEN. Berlin 1843

Alt Ruppin

Nach Bekanntmachung des neuen Schiffgefäßes
aufgezeichnet im Jahr 1836 von Pöschel
verord. von Schwaben.



Karte von Alt Ruppin mit dem trockengelegten Schloßsee aus dem Jahre 1836, Schloß- und Grabenmühle sind noch vorhanden, die neue Schleuse an der Neuen Mühle existiert schon.
BLHA-Signatur: 2A K 3290 B

§ 5. Zum Transport von oder nach den Schiffsgefäßen dient nur der Weg durch das Thor des, die Ablage an der Straßenseite begrenzenden Geheges.

§ 6. Jede Beschädigung der angrenzenden Gehege wird mit einer Strafe von 15 Sgr. bis 2 Thlr. oder verhältnismäßiger Gefängnisstrafe Seitens des die Aufsicht führenden Domainen-Rentamts geahndet. Außerdem haftet der Kontradenient für den angerichteten Schaden noch besonders. Abweichungen von den in den § 1, 2, 3 und 4 enthaltenen Bestimmungen, so wie die unterlassene Befolgung der einen oder andern, unterliegen einer gleichen, von dem gedachten Rentamte zu verhängenden Bestrafung, welches die Höhe der zu vollstreckenden Strafe nach der Grade der Verschuldung festzusetzen hat.

Potsdam, den 17. März 1843.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern. Abteilung für die Verwaltung der direkten Steuern, Domainen und Forsten."

Um die Holz-Ressourcen nördlich des Ruppiner Sees zusätzlich zur Flößerei besser zu erschließen, war eine Schiffbarmachung des Rhin über die Neue Mühle hinaus notwendig. Dieses Vorhaben, das insbesondere für Alt Ruppin gravierende Veränderungen mit sich brachte, brauchte mehrere Jahre bis zum Baubeginn. Es galt etliche Widerstände zu überwinden, die zum Beispiel mit den Eigentumsfragen am trockenliegenden Gelände verbunden waren. Neben der Ausbaggerung der Gewässer und Anpassung der Brücken auf einer Strecke von 13 km zwischen Neumühle und Zippelsförde, waren der Bau der Alt Ruppiner Schleuse und die Tieferlegung des Rhin, bzw. Trockenlegung des Schlossteiches in

Karte der Rhingewässer nördlich Alt Ruppin, vor 1832.
BLHA-Signatur:
57 WSD K 4241 A



Abgezeichnet von dem Landvermessungsamt
den 15ten März 1815

4241

Alt Ruppin die einschneidendsten Ereignisse. 1832 endlich schrieb der Landrat von Zieten an die Regierung in Potsdam:⁵⁷
*„Das erfreulichste Ereignis für den Ruppiner Kreis ist wohl die Schiffbarmachung des Rhins vom Ruppiner See bis zur Zippelsförder Mühle, welcher mit dem 1. August d. J. wirklich begonnen hat. Es arbeiten in dem Teil von Krangsbrück bis Zippelsförde, unter der speziellen Aufsicht des sehr gewandten, fachkundigen und redlichen Baukondukteur H. Pfeffer täglich p.p. 200 Mann. Während der ersten Wochen wurde nur der Bord abgegraben um den Rhin die verbesserte Richtung zu geben. Hernach ist aber zum Vertiefen des Flusses geschritten worden, und dieser zeigt schon einen so günstigen Erfolg, daß der Müller zu Zippelsförde, der vorher so sehr an hohem Unterwasser litt, nun schon mit der Mahl- und Schneidemühle zugleich arbeiten kann, und daß der am Damm wohnende Unterförster aus der Seewiese, ehemals stets unter Wasser, Gras nach einer Höhe schaffen musste um es dort zu trocknen, jetzt in der Wiese zu Heu gemacht werden kann, ein Ereignis, welches gewiß noch nie statt gehabt hat.
Daß es mit dem Vertiefen ernstlich gemeint ist, geht schon daraus hervor, daß aus dem Rhin unweit des Bötzowsees schon ein Stück Bernstein heraußgeholt wurde, das hier niedergelegt worden ist. Es lag in einem Lager aufgeschwemmten Sandes 1,20 m unter dem Wasserspiegel und gehörte zu den undurchsichtigen. Sehr recht ist es, daß der Konduktör Pfeffer unter den vielen Arbeitern, die sich gemeldet haben, nur gesunde und starke Subjekte angenommen hat, um dadurch dem Entstehen von Fieber und wohl gar der Cholera wie bei Hakenberg und Quitzöbel vorzubeugen.“*

„Alt-Ruppin hatte drei Mühlen, die Schloßmühle lag im südlichen Teil der Altstadt, ungefähr dort, wo jetzt die Dampfer anlegen (Dem heutigen Bollwerk, d.A.). Die Grabenmühle befand sich am Grabenmühlenstrom, nordwestlich der Altstadt, westlich der Brücke bei der Forst. Die Neumühle hatte denselben Platz wie heute, nämlich an der Stelle, wo der Rhin den Molchowsee verläßt. Diese Mühlen waren Eigentum des Domänenfiskus. Das neue Rhinbett wurde diagonal durch den Schloßteich geführt und der Schloßteich trockenengelegt. Der Wasserspiegel des Flusses wurde gesenkt, die Schloß- und Grabenmühle wurden niedergelegt, da sie infolge der Senkung kein Gefälle mehr hatten. Hierdurch wurde das Gefälle an der Neuen Mühle fast verdoppelt. Es wurde auch die noch heute bestehende Schifffahrtsschleuse angelegt. Durch die Verbreiterung des Rhins fiel auch die sogen. Kirchenbrücke fort, diese befand sich zwischen der Langen und der Schloßbrücke und führte zur Kirche.“⁵⁸

Weitere Folgen der Rhinvertiefung waren das Austrocknen von elf Brunnen in der Stadt, der Entfall der Pferdeschwemme an der Langen Brücke oder die zuerst beabsichtigte, dann aber nicht ausgeführte Zuschüttung des Mühlengrabens der Grabenmühle. Die Absenkung des Wasserspiegels in Alt Ruppin um 1,20 m muss ein für alle Bewohner beeindruckendes Ereignis gewesen sein.

Welche enormen Leistungen im Wasserbau zu dieser Zeit nur mit tierischer und menschlicher Muskelkraft erbracht wurden, hatte ich schon beim Ruppiner Kanal angemerkt. Dazu beigetragen hat auch die äußerst geschickte Nutzung dieser Kräfte mit meist hölzernen technischen Hilfsmitteln. Die Illustrationen von Gilly, Eytelwein oder Hagen in ihren Lehrbüchern geben dafür ein beredtes Zeugnis. Allerdings waren die Baggerfahrzeuge auch die ersten Wasserfahrzeuge, bei denen Dampfkraft zum Einsatz kam. Dies erfolgte in England schon in den 90ziger Jahren des 18. Jahrhunderts⁵⁹, zwar nicht zum Vortrieb, aber zum Antrieb der Eimerkette des Baggers. Zum Einsatz der Pferde-Bagger schreibt Hagen:
„Es mag im Allgemeinen noch bemerkt werden, dass die Einrichtung dieser Bagger ohne Zweifel aus Holland herrührte,

57 In: Arndt, CHRONIK VON ALT RUPPIN 1960, Museum Neuruppin

58 ebenda

59 R. Finch, DESCRIPTIVE NOTES IN SHIPPING AND CRAFT, Faksimile Druck von E. W. Cooke Radierungen, London, 1970



und vielleicht schon im siebzehnten Jahrhundert in Preussen eingeführt war.⁶⁰

Der Berliner Architekt Nietz schreibt in seinem Beitrag über die Berliner Handbagger:⁶¹

„Zur Bewegung dieser Bagger- Maschine sind ausser dem Baggermeister, 6 Arbeiter nöthig, nemlich 4 an den beiden Kurbeln, einer an der Ankerwinde, und einer an der Modderrinne; der letzte sorgt dafür, dass die Eimer sich rein ausschütten, und dass das Erdreich aus der Rinne h in den Modderprahm gelangt.

Diese 7 Arbeiter fördern, nach den zu Berlin gemachten Erfahrungen, täglich in mittelmäßig festem Boden 6 bis 8 Schachtruthen Erde, aus 4 bis 5 Fuß tiefem Wasser.

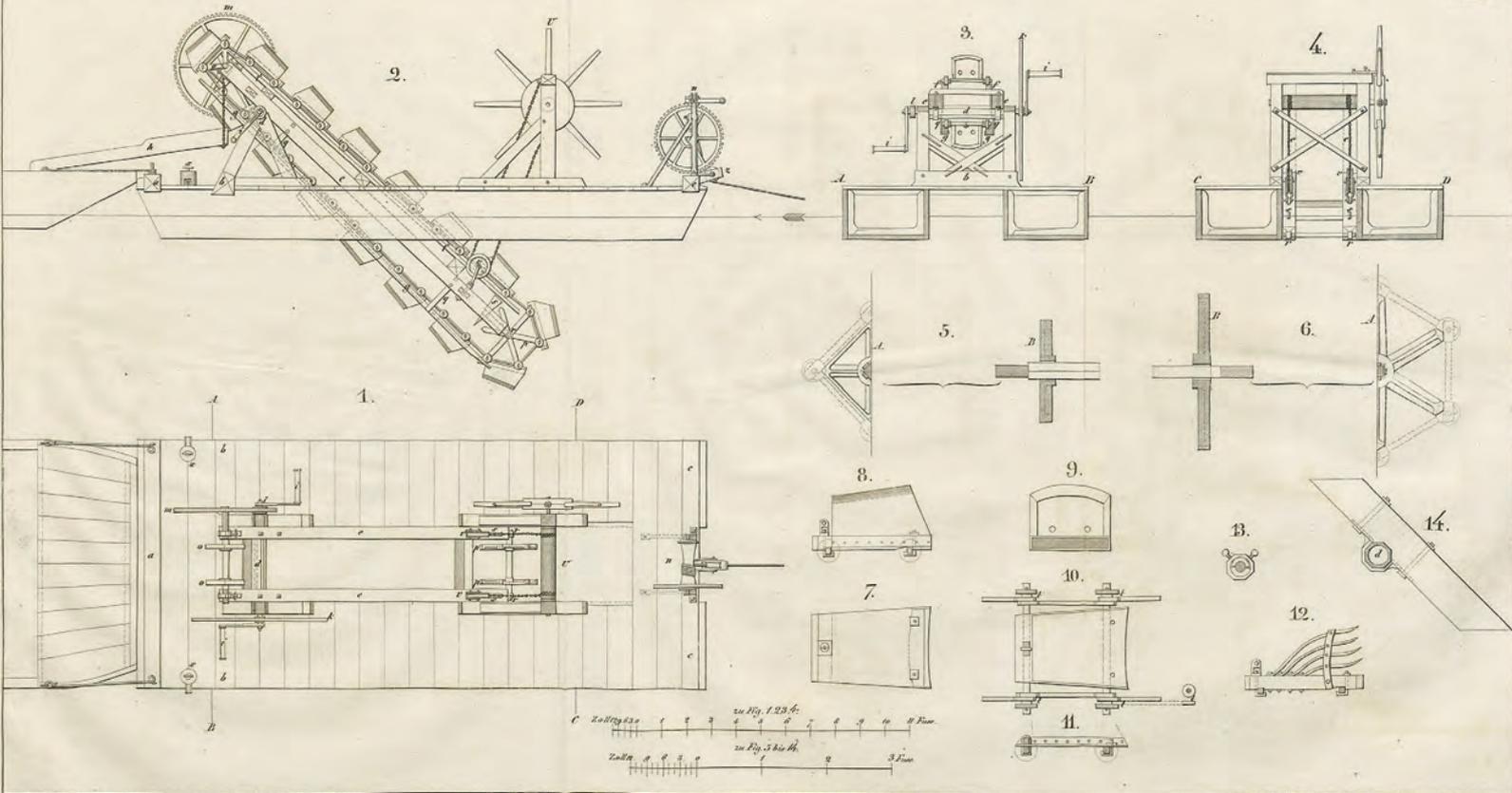
Nach einer Angabe in Wiebeking's Wasserbaukunde, haben mit einer ähnlichen Baggermaschine, nach der Einrichtung des de Lonce, in Einem Tage 7 Mann 220 Pariser Cubikfuss Schlamm aus 18 Pariser Fuss tiefem Wasser gehoben.“

Im Jahr 1836, nach Abschluss des Schleusen- und Brückenbaus an der Neuen Mühle, wurde die gesamte Schiff-

Karte der Schleusenbaustelle
Neue Mühle von 1833,
BLHA-Signatur:
57 WSD K 4385-1a

60 Hagen, HANDBUCH DER WASSERBAUKUNST, Dritter Theil, Die Meere, Bd. 4, S. 170, Berlin 1865

61 Nietz, BESCHREIBUNG DER HANDBAGGER-MASCHINE, DEREN MAN SICH ZU BERLIN ZUM VERTIEFEN DES GRUNDBETTES DER SPREE BEDIENT, in Journal für die Baukunst, Jahrgang 4, 1831



Handbetriebener Bagger, wie er in Berlin zum Vertiefen der Spree eingesetzt wurde, aus JOURNAL FÜR DIE BAUKUNST, Jahrgang 4/1831

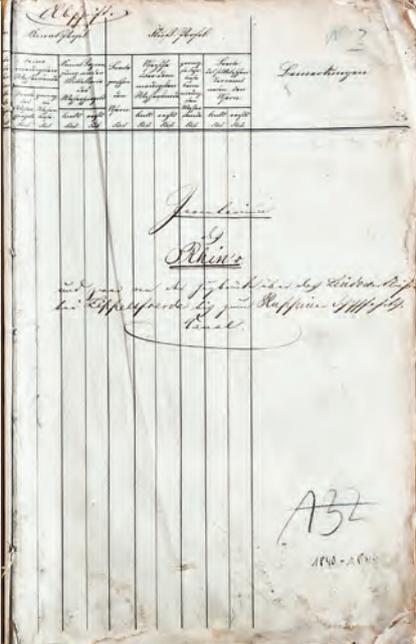
fahrtsstraße bis Zippelsförde in Betrieb genommen. Der dadurch stark zunehmenden Frachtschiffahrt folgte die Anlage weiterer Ablagen entlang der Wasserstraße und eine steigende Zahl an Schiffern in der Stadt.

Benutzung des oben abgebildeten Handbaggers in einem Ausschnitt auf dem Gemälde PROSPEKT VON DER JANNOWITZBRÜCKE AUS GESEHEN. Eduard Gärtner, 1836 Privatbesitz



Im Brandenburgischen Landeshauptarchiv (BLHA) existiert eine Sammlung von INVENTARIEN DER MÄRKISCHEN GEWÄSSER. Sie starten etwa im Jahr 1844 und wurden bis Ende der 60ziger Jahre des 19. Jahrhunderts weiter komplettiert. Es sind etwa A3 große Hefte in denen penibel für die jeweilige Wasserstrasse aufgelistet wurde, was sich (flussabwärts) links und rechts an den Ufern für wasserbauliche Anlagen befanden.

Das faszinierende dieser Inventarien ist ihre penible Genauigkeit. Was hier aufgelistet wurde, war wirklich relevant für die Schifffahrt und gibt uns heute, wie ein Zeitfenster mit Lupe, einen Einblick in die damalige Situation.



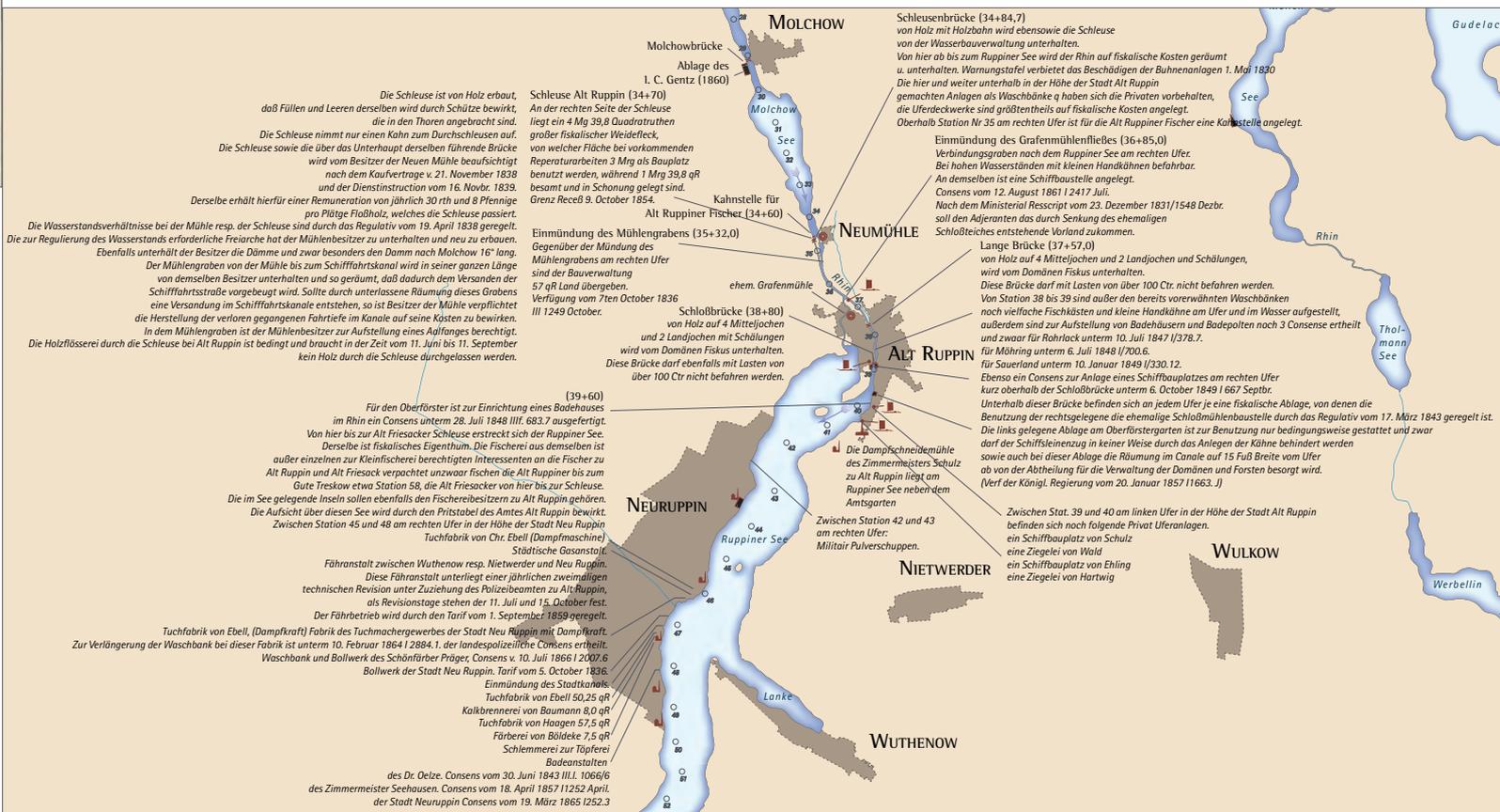
Die Inventarisierung erfolgte startend beim Rhin an der Zippelsförder Brücke. Dies war der damals äußerste schiffbare Punkt am Oberlauf. Die Strecke wurde in Stationen unterteilt, die 0,05 Meilen, respektive 100 Ruthen (ca. 377m) voneinander entfernt waren (Stationierung genannt) und mit einem Nummernstein am Ufer gekennzeichnet waren. Mit der Norddeutschen Maß- und Gewichtsordnung von 1868 wurde dies ab 1872 in Kilometer umgewandelt und dementsprechend Kilometrierung genannt.

In den Bemerkungen zu den Objekten werden inzwischen vergessene Details offenbart, wie die Anzahl der Brückenjoche, die Dimensionen von Schleusen, Brücken und Kanalprofilen sowie zeitliche und juristische Angaben zu deren Erbauung oder Genehmigung. Der Abschnitt über den Rhin im Bereich Alt- und Neuruppin ist transkribiert im Anhang wiedergegeben.

Es reizte mich der Versuch, die wichtigsten Angaben dieser Tabelle auf eine Karte zu übertragen um sprichwörtlich ein Bild der Einrichtungen und Anlagen um 1850/60 zu erhalten. Für Alt Ruppin ist dies der einzige Beleg für vier Schiff-

Titelseite des Inventariums zum Rhin
 BLHA-Signatur:
 Rep 27A Neuruppin 391

Karte der Rhinwasserstrasse im Bereich Alt und Neuruppin mit den Bemerkungen aus dem Inventarium der Märkischen Gewässer
 Grafik: Sohn



baustellen. Dies ist für diesen kleinen Ort beachtlich. Zusätzlich liefert das Inventarium zum Teil auch die Namen der Schiffbauer; Schulz und Ehling hatten am Südende der Stadt ihre Plätze. Der auf Postkarten um 1900 noch erkennbare Schiffbauplatz direkt rechts vor der Schloßbrücke ist demnach schon 1849 genehmigt worden.



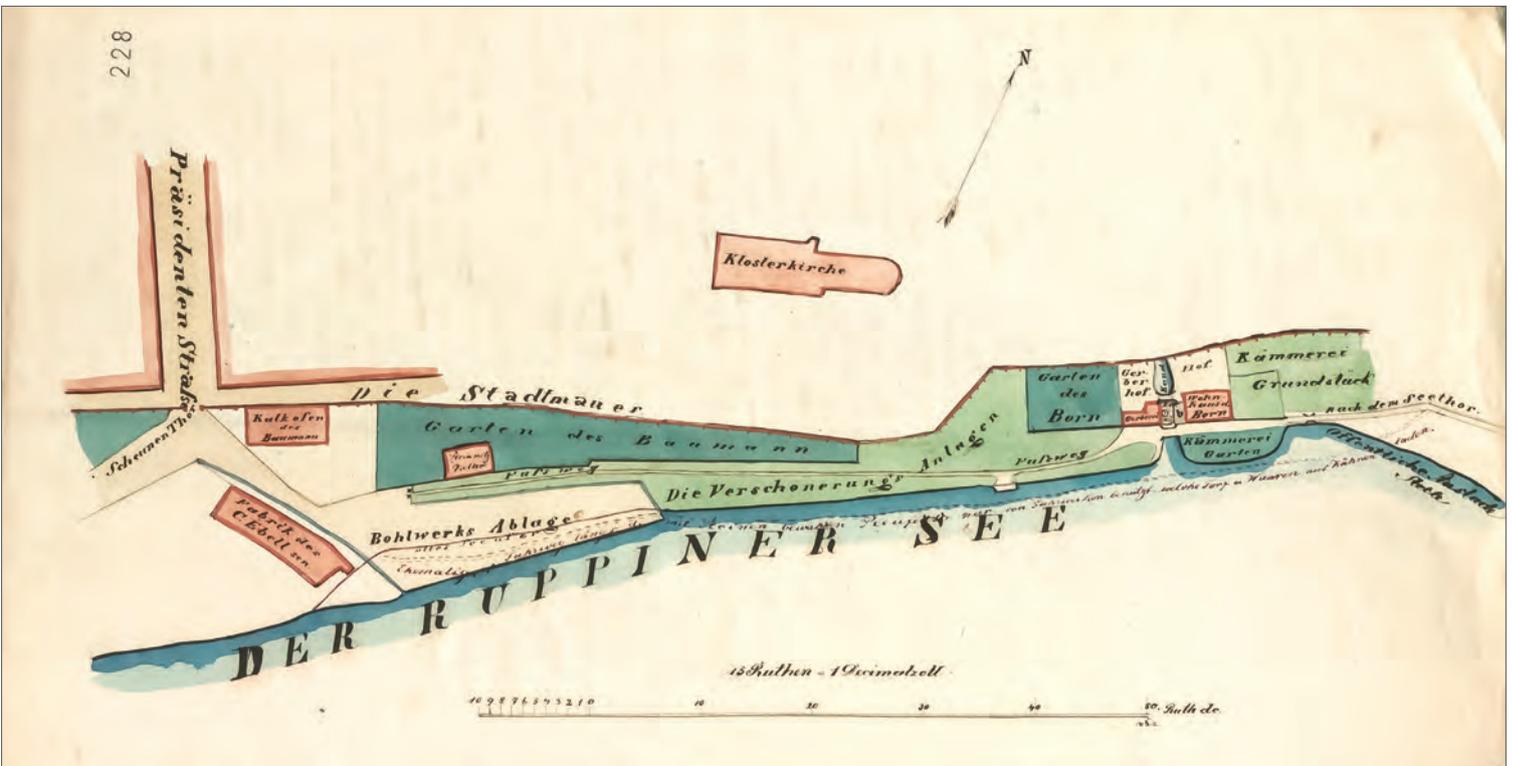
Schiffbaustelle an der
Schloßbrücke
Postkarte um 1900
Sammlung: Sohn

Wie diese Quelle zeigt, hat auch für Neuruppin am Seeufer eine neue Epoche begonnen. 1835 wurde der erste Schornstein für einen Dampfkessel der Ebell'schen Tuchfabrik am Scheunentor in Betrieb genommen. Damit begann auch hier das industrielle Zeitalter. Im gleichen Jahr wurde das Bollwerk zwischen dem Scheunen- und dem Seetor gebaut. Eine recht aufwändige Maßnahme aber unverzichtbar für das sichere Anlegen der Kähne.

„... Weiter schritt er [Oberst Wulffen, d.A.] dann, und zwar begann er damit noch im Jahre 1835, zu jenem Unternehmen, das allgemein als Tollmannswerk bezeichnet wurde. Zwischen dem Scheunen- und Seethore spülten fast dicht an die Stadtmauer die oft wild aufgeregten Wogen des Ruppiner Sees, nur ein schmaler, oft überschwemmter Weg, den man, meistens von Stein zu Stein springend, zurücklegen mußte, führte außerhalb von einem Thore zum andern. An diesem, ohne daß ein Bollwerk ihn geschützt hätte, legten die Holz- und Torfkähne an, die Fahrzeuge, welche Steine, Kalk, Kartoffeln, Aepfel und Häringe brachten, Wolle und Tuchballen luden, kurz hier war der Ort, an welchem der Ruppiner Handelsverkehr sich sammelndrängte. Dabei konnten einerseits die Schiffe das Ufer nicht erreichen, da das Fahrwasser zu seicht war, anderseits versanken die Wagen, die in Folge dessen im den See hineinfahren mußten, um zu den Kähnen zu gelangen, fast in dem moorigen Grunde. Wulffen beabsichtigte nun einen bequemen Ladeplatz, eine Art Hafen, und, daran sich schließend, eine Promenade von Thor zu Thor, die später, immer das Ufer des Sees entlang, bis zu den Schießständen und zum Weinberge fortgeführt werden sollte. Das Letztere ist jedoch leider nicht geschehen.

Dagegen ist der die Thore verbindende Weg auf das Beste gelungen. Freilich zweifelten beim Beginne fast Alle daran. „Wie er im Sumpf nur Grund finden will!“ fragten nicht ohne Hohn die Einen; „und wenn er ihn wirklich fände, auf Sand und Steinen, mit denen er die Tiefe füllen muß, was da für Bäume wohl wachsen sollen, um den Spaziergängern Schatten zu gewähren!“ stimmten die Anderen bei. Doch obwohl man den Kopf schüttelte, leistete man unzählige Fuhren. Viel Sand wurde auch von dem jenseitigen Ufer des Sees von den an der Lanke liegenden Sandbergen auf Kähnen herübergeholt. Und wirklich schien es, als sollte das Unternehmen ungefährdet zu Stande kommen. Der dem See abgetrotzte Damm wuchs sichtlich an Höhe und Breite. Dennoch konnten die Meisten ihre Bedenken nicht überwinden, und in der That, nur zu bald sollten sie triumphieren. In einer Nacht hatte das vom Sturm gepeitschte Element das mühsame Werk, das ihm Fesseln anlegen sollte, gänzlich zerstört. „Es war ja vorauszusehen! Jeder vernünftige Mensch sagte das vorher!“ so lautete das allgemeine Urtheil. Wulffen ließ sich aber nicht irren. Er fing sein Werk von vorn an, und — man mochte innerlich widerstreben, so viel man wollte — seiner Ueberredungskraft widerstand man nicht. Man leistete abermals Fuhren über Fuhren, und diesmal gelang es wirklich, und zwar so gut, daß das, was Wulffen dort am See geschaffen hat, seither, zur Zierde und zum Nutzen der Stadt, allen Stürmen trotzt.“⁶²

Skizze zum Bau des Bollwerks in Neuruppin von 1835. Notiert sind auch die damaligen Anlieger. BLHA Signatur: 2A I Kom 4600



62 Ferdinand Heydemann, DIE NEUERE GESCHICHTE DER STADT NEU-RUPPIN, 1863, S. 179 ff

Der Wasserstraßenbau nach 1850 bis zum 1. Weltkrieg

Ausbau und Modernisierung der Schleusen, Archen und Brücken

Um die Mitte des Jahrhunderts sind zahlreiche Baumaßnahmen im Gange. Sie dienen der Modernisierung der kurz vor und kurz nach 1800 erbauten ersten hölzernen Schleusen und Archen im Ruppiner Kanal und bei Alt Ruppin. Diese hatten auf Grund des Materials nur eine relativ kurze Lebensdauer und wurden nach und nach zu massiven steinernen Schleusen umgebaut. Damit ging meistens eine Vergrößerung einher.

Berghaus schreibt in seinem Landbuch der Mark Brandenburg 1854, dass die 1836 erbaute Schleuse Alt Ruppin zu dieser Zeit noch aus Holz und sehr baufällig war.

Weiter beschreibt er die Bauwerke des Ruppiner Kanals in folgender Tabelle:

Nr	Angabe der Lage der Schleusen und ihrer Bauart	Länge des Kanals		Abmessungen der Schleusen				Unterschied des höchsten und niedrigsten Wasserstandes		Brücken		Archen und Überfälle; nebst Stauschleusen	Mühlenwerke	
				Der Kammern		Weite zwischen den Thoren	Höchster u. niedr. Wasserstand auf den Drepeln		In den Strecken	Größe	Ihre Lage und Bauart.			Ihre Weiten
				Länge	Breite		Ober	Unter						
1.	Die Alt-Friesack'sche Schleuse ist massiv			114'9" 36m	22'6" 7m	19'8" 6m	6'6" 4'6"	6'1" 3'11"	Oberhalb der Schleuse Unterhalb derselben	2'0" 2'2"	1. Über dem Oberhaupt der Schleuse eine Zugbrücke	22'6" 7m	Eine Mahlmühle, deren Betriebswasser aus dem Ruppiner See erfolgt und in in den unterhalb gelegenen Bützsee sich ergießt und so zur Förderung der Schifffahrt sich durch den Rhin fortbewegt.	
2.	Die Hohenbruch'sche Schleuse ist massiv	Vom Cremmer See bis zur Schleuse	2100°	114'6" 35,9m	22'6" 7m	19'10"	6'0" 3'1"	7'1" 4'4"	Oberhalb der Schleuse Unterhalb derselben	2'11" 2'9"	2. Die Cremmer Dammbrücke 300° vom Cremmenschen See, eine Zugbrücke mit massiven Stirnwänden 3. Die Dähningbrücke, 1350° vom See, eine Zugbrücke mit massiven Stirnwänden	22' 6,5m 22'6" 7m		Im Wall oberhalb der Hohenbruch'schen Schleuse eine Freiarche aus Holz
3.	Die Thiergarten Schleuse ist massiv	Von der Hohenbruch's bis zur Thiergarten Schleuse	1350°	114'9" 36m	22'6" 7m	20'	8'0" 5'2"	7'10" 4'7"	Oberhalb der Schleuse Unterhalb derselben	2'10" 3'3"	4. Die Sarnowbrücke unterhalb der Hohenbruch'schen Schleuse, eine Zugbrücke mit massiven Stirnwänden 5. Die Kuhbrücke, oberhalb der Thiergarten Schleuse; desgleichen	22' 6,5m 22'6" 7m		
4.	Die Friedenthaler Schleuse ist von Holz, mit Erdwänden in der Kammer	Von der Schleuse bis zur Havel Ganze Länge	600° 4050°	114' 35,7m	22' 6,5m	19'4"	5'7" 3'10"	7'4" 3'11"	Oberhalb der Schleuse Unterhalb derselben	1'7" 3'5"	6. Die Friedenthaler Brücke von Holz mit Aufzug und vier Öffnungen	8'6" 1'6" 22'4" 11'0"		

Demnach waren die anfänglich ebenfalls in Holz erbauten drei Schleusen des Kanals und die Alt-Friesacker Schleuse zu seiner Zeit bereits massiv, das heißt aus Stein neu erbaut worden. Im INVENTARIUM ZUM RUPPINDER KANAL⁶³ sind diese teils recht detailliert um die Mitte des Jahrhunderts beschrieben worden:

63 Inventarium des Ruppiner Schifffahrts Canals, BLHA, Rep_27A_Neuruppin_391, 1844 - 1869

„Die Hohenbruchschleuse. Dieses Bauwerk ist ganz aus Rothenburger Sandstein construiert, die Drempeel jedoch in der Kammer bestehen aus Holz. Ebenso die Thore, in denen sich zum Füllen und Entleeren der Kammer Schloßthüren angebracht finden.“

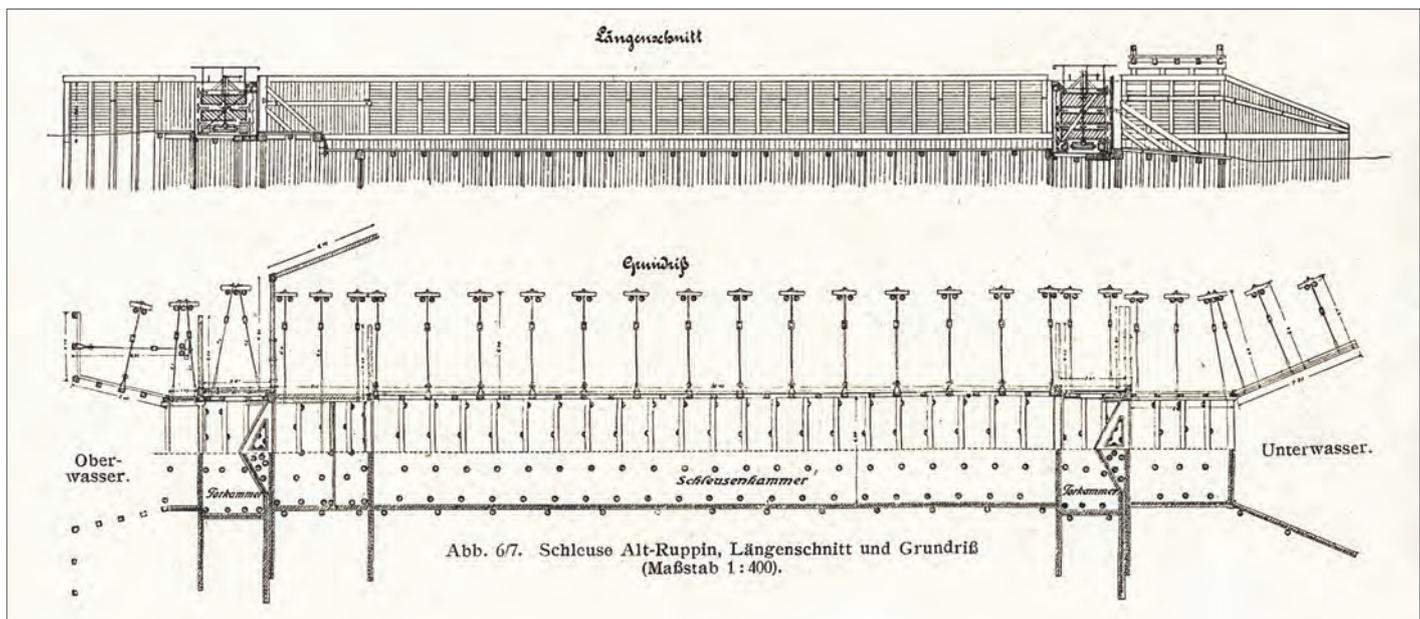
An der Schleuse selbst wurde 1868 übrigens eine Tafel mit folgender Aufschrift angebracht:

„Bekanntmachung

Das Segeln im Kanal ober- u. unterhalb der Schleuse, soweit Kähne beigelegt haben, ist bei 27 [Thlr? d. A.] Strafe verboten.

Kgl. Wasserbauverwaltung.“

Zeichnung der ersten hölzernen Schleuse Alt Ruppin, aus: Wilhelm Soldan, DIE WASSERWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS UND IHRE NEUEN AUFGABEN, 1925, Bd I



Interessanterweise ist die Friedenthaler Schleuse im Inventarium noch hölzern, was eine Aufnahme vor der Berg-haus'schen Schrift nahelegt:

„Die Friedenthaler Schleuse ist in den Häuptern, Drempeeln, Kammerboden und Thoren aus Holz construiert, die Kammerwände sind durch Faschienen gebildet, das Füllen - Entleeren der Kammer wird durch Schloßthüren bewirkt, die in den Thoren angebracht sind. Die Schleuse nimmt einen Kahn zum Schleusen auf.“

Die Alt Friesacker Schleuse wird im INVENTARIUM DES RHINS wie folgt beschrieben:

„Die Friedenthaler Schleuse ist in den Häuptern, Drempeeln, Kammerboden und Thoren aus Holz construiert, die Kammerwände sind durch Faschienen gebildet, das Füllen - Entleeren der Kammer wird durch Schloßthüren bewirkt, die in den Thoren angebracht sind. Die Schleuse nimmt einen Kahn zum Schleusen auf.“

„Die Schleuse ist aus Rothenburger Sandstein erbaut, die Böden gedielet, in den Thoren finden sich Schloßthüren ange-

Vermischte Nachrichten.

**Wegen der bevorstehenden Reparatur der Hohenbruch-Schleuse im Ruppiner Kanal, wird der Letztere in der Zeit vom 10. bis zum 29. Februar d. J. für Schifffahrt und Fldferei gesperrt sein. Potsdam, den 3. Februar 1844.
Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.**

(Hierbei ein öffentlicher Anzeiger.)

Bekanntmachung zu Reparaturarbeiten an der Alt-Friesacker Schleuse, in GEMEINNÜTZIGER ANZEIGER FÜR DEN RUPPNER KREIS UND DIE UMGEGEND, 1844

Die Oberwasserstände sind in Folge der Verhandlung bei der vom 7. October 1845 bei der Wustrauer Mühle durch Setzung eines Wassermaaßes reguliert und zwar dahin, daß in der Zeit vom 1. November bis 1. April nicht über 24" auf dem Fachbaum der Mahlarche zu halten ist = 5' 10" a. Pegel der Schleuse. vom 1. April bis 11. Juni nicht über 18" = 5'4" a.P., vom 11. Juni bis 11. Septbr. nicht über 16" = 5'2" a.P., vom 11. Septbr. bis 1. Novbr. nicht über 18" = 5'4" a. P. Bei diesen Wasserständen funktionieren die Wustrauer Mahl- und Oelmühle, die Wustrauer Walkmühle und die Alt Friesacker Mahlmühle, bei der Wustrauer Mühle ist eine Arche zum Durchlassen von Floßhölzer welche gleichzeitig als Freiarche benutzt wird. Die Zeit der Flösserei ist auf die Periode vom 11. Septbr bis 11. Mai festgesetzt ebenso ist unterm 18. Mai 1851 | 659 Mai ein Tarif für Benutzung der Flußarche erlassen."

Vermischte Nachrichten.

Sperre der Alt-Friesacker Schleuse.

Behufs Einhängung neuer Schleusenthore und Ausführung einiger Reparaturen wird die Alt-Friesacker Schleuse während der Zeit vom 27. d. bis zum 22. f. M. für die Schifffahrt gesperrt. Potsdam, den 10. Januar 1851.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

(Hierbei eine Beilage, enthaltend unter N^o 3 das Polizei-Reglement für den Betrieb des sogenannten Omnibus-Personen-Zuhrwerks, imgleichen drei Desfentliche Anzeiger.)

Redigirt von der Königl. Regierung zu Potsdam.

Potsdam, gedruckt in der W. W. Gaus'schen Buchdruckerei.

Bekanntmachung zu Reparaturarbeiten an der Alt-Friesacker Schleuse, in GEMEINNÜTZIGER ANZEIGER FÜR DEN RUPPNER KREIS UND DIE UMGEGEND, 1851

SITUATION DES RUPPNER KANALS VON OBERHALB DER CREMMER DAMMBRÜCKE BIS ZUR HOHENBRUCH SCHLEUSE, Bl. 2
BHLA Signatur:
57 WSD K 4432 B

Die Alt-Friesacker Schleuse ist massiv erbaut, hat eine nutzbare Länge von 43,0 m und ist in der Kammer und in den Thoren 6,90 m weit.

[...] Die Schleusen sind massiv und haben die Hohenbruch- und Thiergarten-Schleuse eine nutzbare Länge von je 42 m und 6,9 m Thor- und Kammerweite. Die Friedenthaler Schleuse hat eine nutzbare Länge von 43 m und 5,50 m Thor- und Kammerweite."

Die Länge der Kammern hat sich damit von etwa 36 m auf 42 bis 44 m erhöht, womit die Schließung eines Groß-Finowmaß-Kahns möglich wurde. Diese Obergrenze ist auch mit den wiederholten Modernisierungen in den folgenden 150 Jahren nicht verändert worden.

An wirklicher Erweiterung der schiffbaren Strecken fand nur der Ausbau des Lindower Flies und des Gudelack- und Möllensees von Zippelsförde bis Lindow statt. Dieser erfolgte in den Jahren 1856 und 1857. Sie war besonders wichtig

bracht um das Füllen und Leeren der Kammer zu bewerkstelligen, die Schleuse ist so eingerichtet, daß sie nur einen großen Kahn zum Durchschleusen aufnehmen kann. Zur Aufsicht ist ein Beamter angestellt, gegen eine jährliche Remuneration von 30 Thalern.

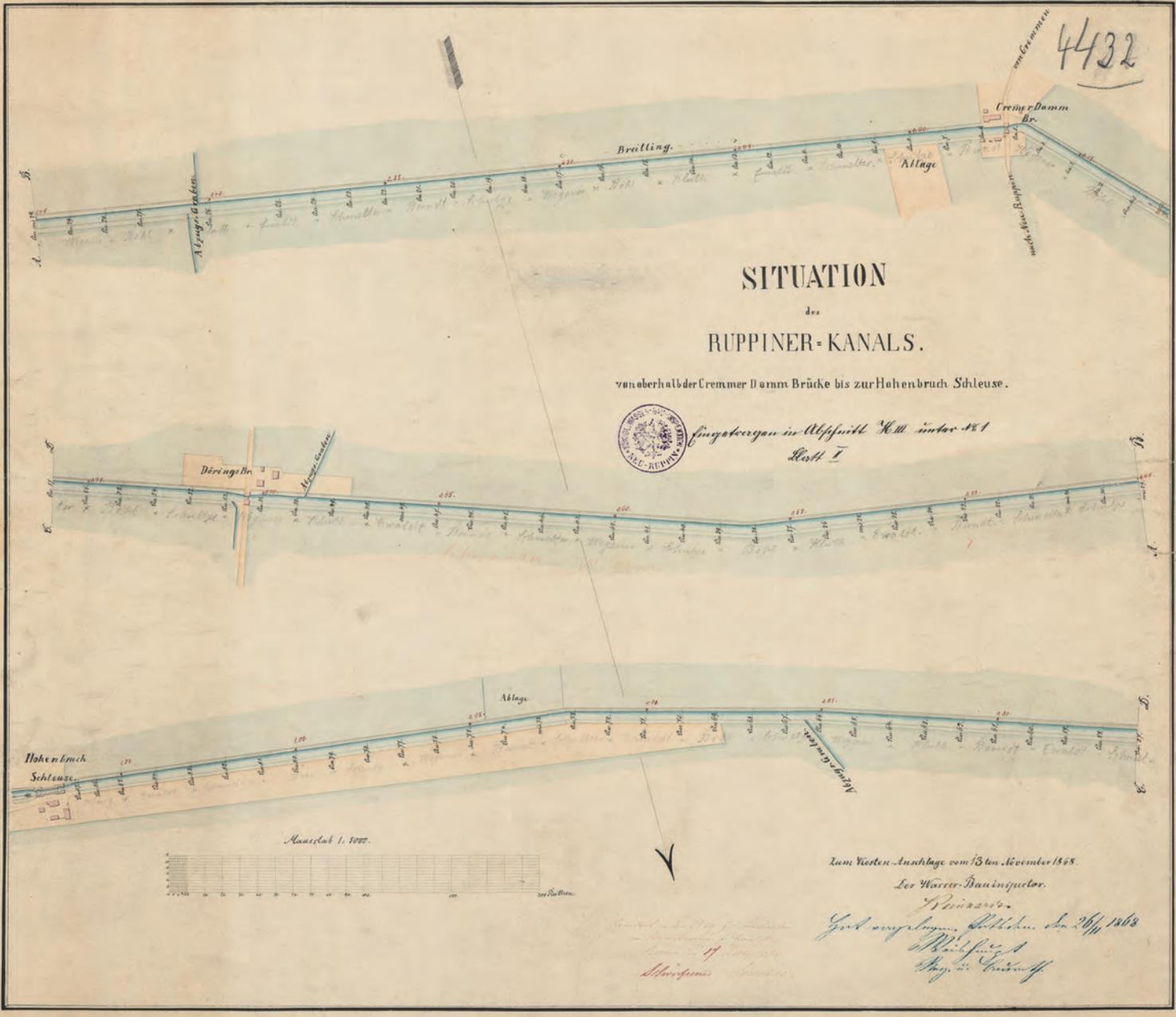
Der Dienst wird gemäß der Instruction vom 28. März 1819 verrichtet.

Das Vorstehende zeigt, wie die Nutzung und der Betrieb der Schleusen in engem Bezug zu umliegenden Anlagen wie Wassermühlen standen. Hier mussten die Interessen aller Anlieger berücksichtigt werden.

In der BESCHREIBUNG DER WASSERSTRASSEN DES BAUKREISES THIERGARTEN-SCHLEUSE⁶⁴ 1886 von Richard Pollack sind die Schleusen deutlich größer und demnach zwischendurch erneut modernisiert worden:

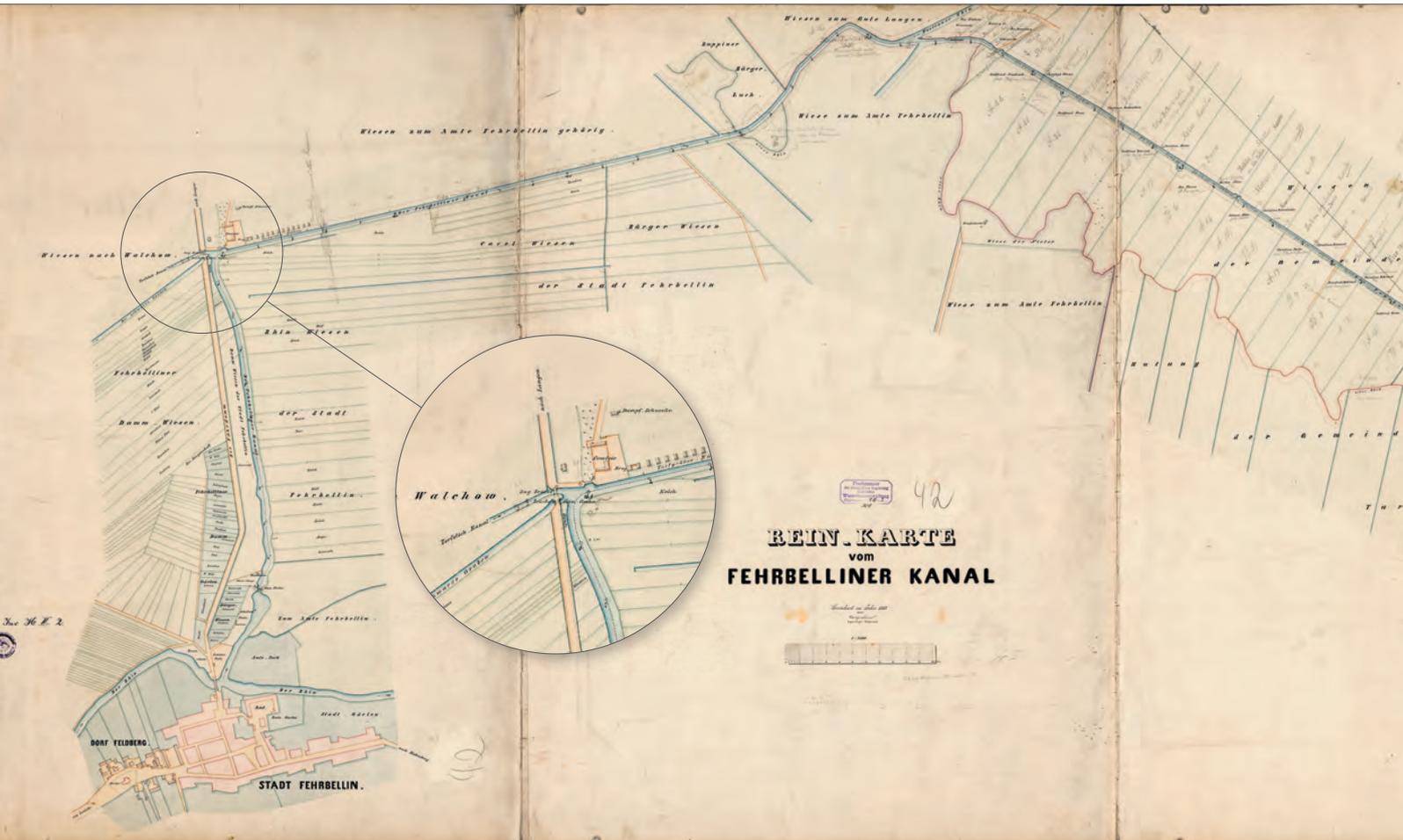
„Die Alt-Ruppiner Schleuse ist in Holz erbaut, hat eine nutzbare Länge von 44,2 m und ist in der Kammer 6,1 m, in den Thoren 5,65 m breit.

64 R. Pollack, BESCHREIBUNG DER WASSERSTRASSEN DES BAUKREISES THIERGARTEN-SCHLEUSE. in: Schifffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, Teplitz Selbstverlag des Herausgebers, 1886



für die zwei Ziegeleien am Gudelacksee und die Verschiffung von Holz aus den Staatsforsten. Diese Strecke wurde 1865 weiter vertieft und 35 Jahre später begradigt.⁶⁵

65 Schultze, WASSERWEGE UND WASSERWEG-PROBLEME IM LANDE RUPPIN, 1935



Brouillon-Karte
des Fehrbelliner Kanal von 1868,
BLHA Signatur: 2A K 2077A

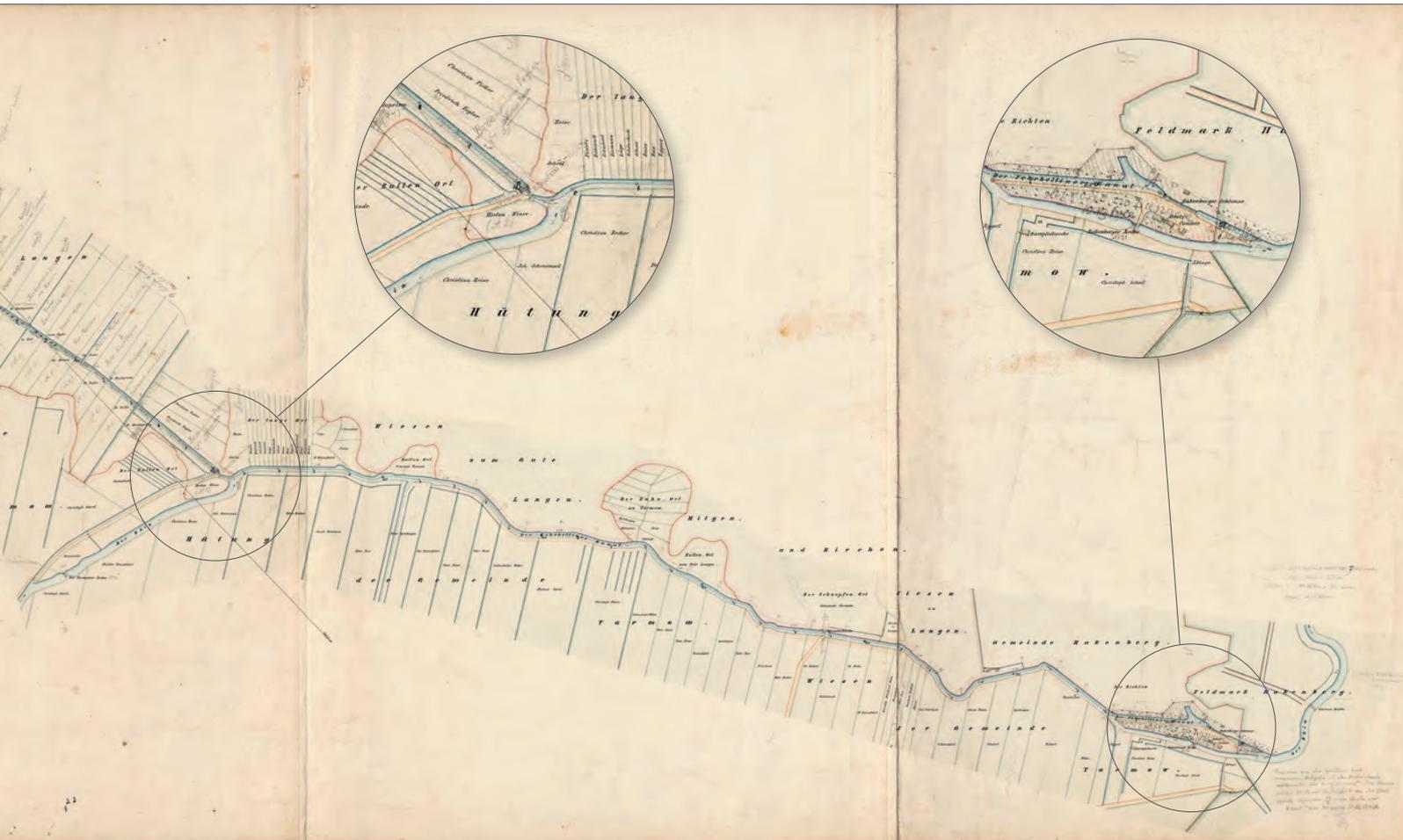
An der mäandrierenden roten
Kreisgrenze ist sehr gut der alte
Rhinverlauf vor der Kanalisierung
durch Gentz zu erkennen.

Die weitere Erschließung der Torfabbauggebiete

Parallel zu den Modernisierungen und Erweiterungen war die Erschließung und der Ausbau des Kanalsystems der Torfstiche noch im vollen Gange. Dazu wurden weitere Kanäle und notwendige hölzerne Schleusen durch die Torfstichbesitzer angelegt. Zu den aus- und neugebauten Gewässern gehören der FEHRBELLINER KANAL und der SCHWARZE GRABEN. Pollack beschreibt die zwischen 1865 und 1873 entstandenen Bauwerke wie folgt:

„g) Der Fehrbelliner Canal

Der Canal ist 8,66 km lang, beginnt am Rhin bei der Gentz-Schleuse [Hakenberger Schleuse, d.A.] und endet bei der Fehrbelliner Fährdamm Schleuse, resp. bei der Fehrbelliner Stau-Arche Nr. 19. Der Canal hat Verbindung mit dem Rhin oberhalb und der Schifffahrtsstrasse des Schwarzen Grabens unterhalb. Fahrzeuge von 1 m Tiefgang fahren bei einem

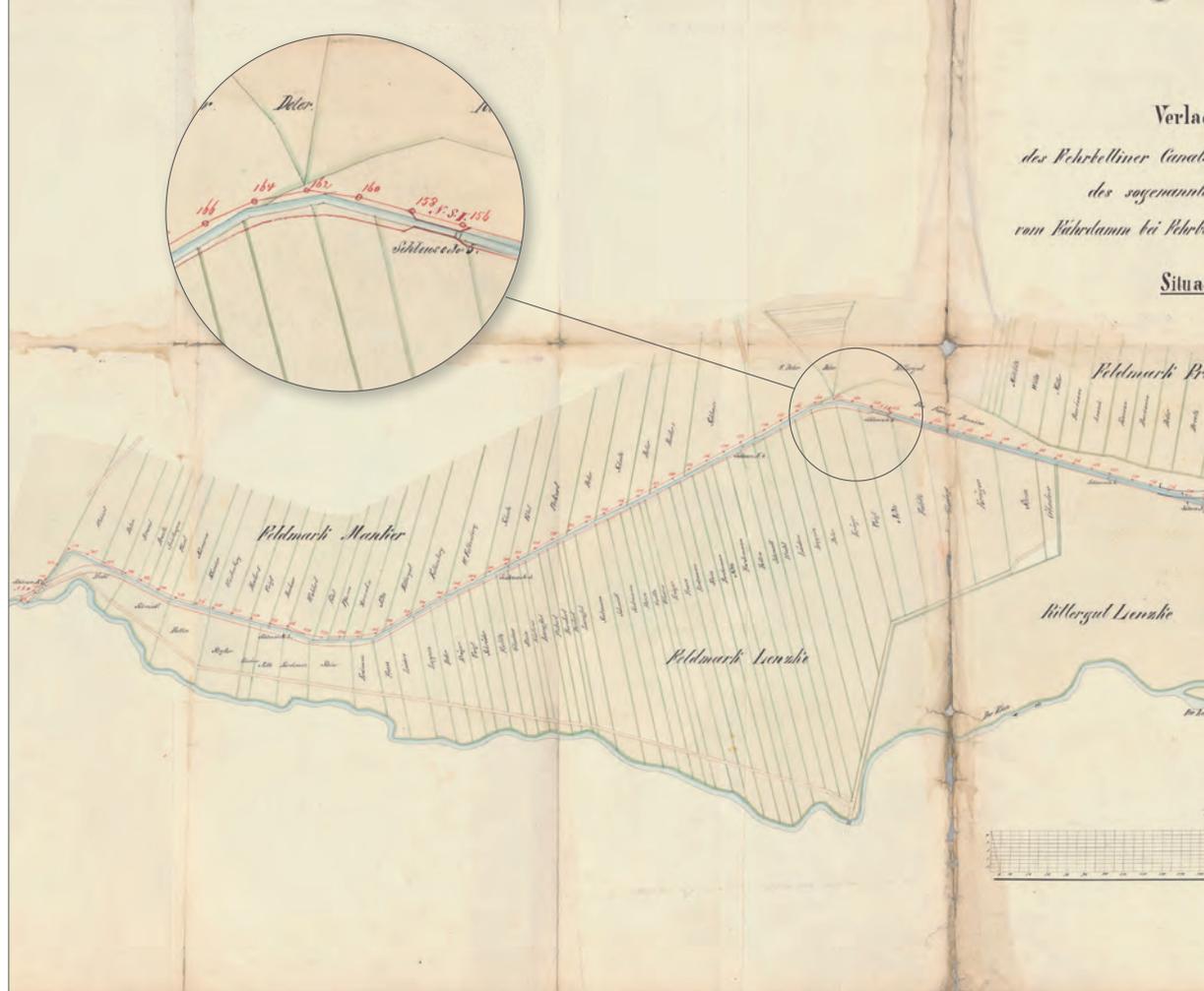


Wasserstände von -0.3 m am Unterpegel der Gents-Schleuse und 1.50 m am Oberpegel der Fehrbelliner Stau-Arche. Hochwasser steht auf -0.10 m am Unterpegel der Gents Schleuse und auf $1,83$ m am Oberpegel der Fehrbelliner Stau-Arche.

Schleusen. Es ist nur zum Anschluss nach dem Rhin die Gents-Schleuse vorhanden. Dieselbe hat 41 m nutzbare Länge, 5.60 m Kammerbreite und eine Breite in den Thoren von 5.35 m.

Brücken. Die Neu-Ruppin-Paulinenauer Eisenbahn überschreitet den Canal mittelst einer eisernen Brücke. Die Durchfahrtsöffnung ist 10 m weit. Unterkante-Construction liegt 3.11 m über Hochwasser. Ausserdem sind drei Schwimmbrücken an den verschiedenen Heu- und Torfwegen vorhanden, deren Mitteltheil, als hölzerner Prahm construiert, ausgeschoben werden kann. Dieselben haben 5.96 , resp. 5.92 u. $7,20$ m lichte Durchfahrtsöffnung.

Karte des Schwarzen Graben
 von 1872,
 mit rot wurde der geplante
 Ausbau als Wasserstraße
 eingezeichnet,
 inklusive neuer Schleusen.
 BLHA Signatur:
 57 WSD K 3395 C



Dieselben Kähne, die den Rhin und den Ruppiner Canal befahren, befahren auch diese Strecke, können jedoch nur bei ganz hohem Wasser volle Ladung nehmen. Dampfschiffahrt wird nicht betrieben. Maximalgröße der Schiffe ist wie für den Oranienburger Canal bestimmt. Ein beladenes Fahrzeug zahlt im Fehrbelliner Canal 12 Mark, ein leeres 2 Mark."

„h) Die Wasserstrasse des Schwarzen Grabens

Die 345 m lange Wasserstrasse beginnt am Fehrbelliner Canal oberhalb der Fähr-Dammbrücke und endet an der Stau-Arche Nr. 8, sie hat nur Verbindung mit dem Fehrbelliner Schifffahrts-Canal. Dieselben Fahrzeuge, die den Fehrbelliner Canal passiren, befahren auch diese Wasserstrasse.

Schleusen. Es ist nur zum Abschluss nach dem Fehrbelliner Canal hin die Fehrbelliner Fährdammschleuse vorhanden. Dieselbe hat eine nutzbare Länge von 41 m, eine Kammerbreite von 5.60 m und eine Breite in den Thoren von 5.35 m. Brücken. Die Fehrbelliner Fährdammbücke im Zuge der Fehrbellin-Neu-Ruppiner Chaussee überschreitet den Canal oberhalb der Schleuse. Dieselbe ist als Portalbrücke construiert und hat eine Durchfahrtsöffnung von 5.60 m Weite, Unterkante Construction liegt 0.42 m über Hochwasser. Der Canal ist einschiffig, mit Ausweichstellen versehen."

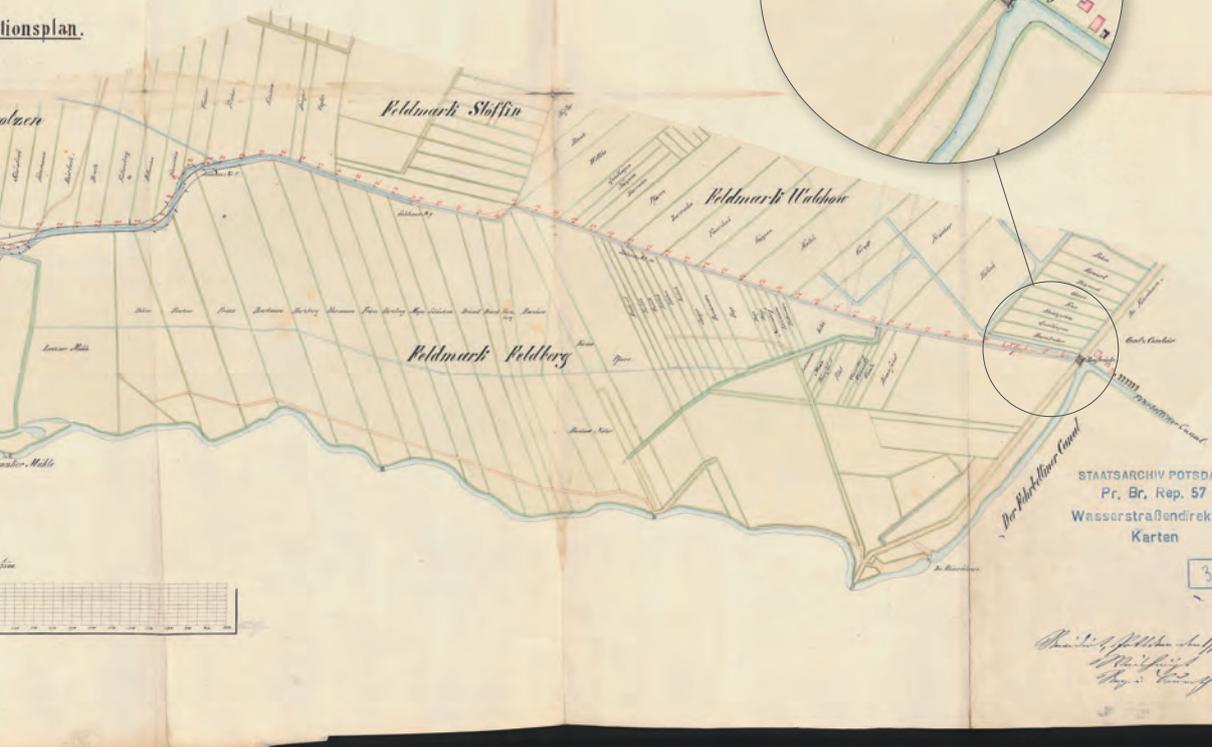
enögerung.

durch Schiffvermehrung

den schwarzen Catens

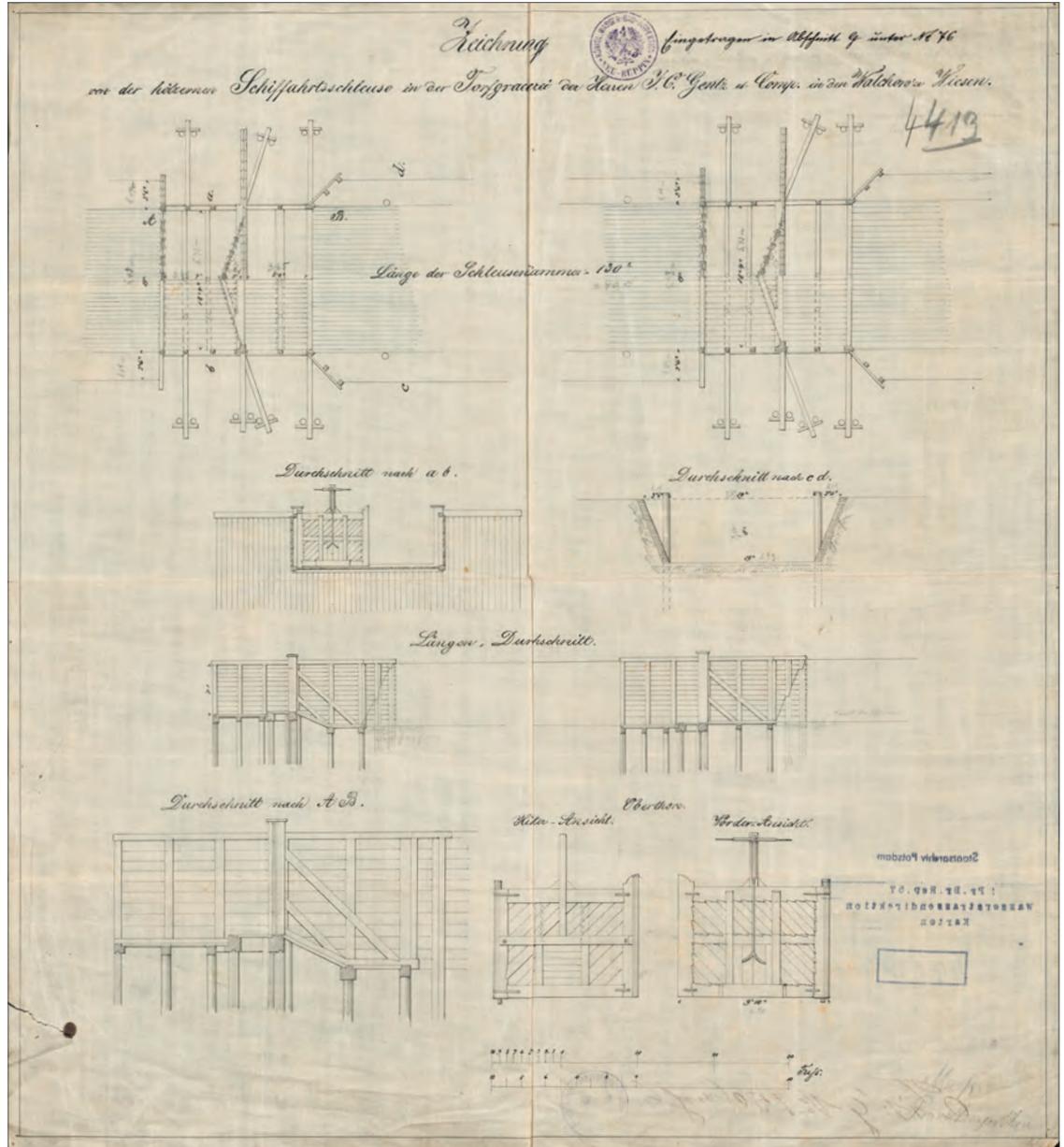
stellen bis zur Arabe No. 1.

ationsplan.



Bei den privat finanzierten Wasserbauten gingen die Investoren wie z.B. Gentz in Vorleistung und hatten das Recht, diese auf bestimmte Zeit exklusiv zu nutzen. Danach gingen sie in staatliches Eigentum über. Über die Hakenberger Schleuse ist im Inventarium des Fehrbelliner Kanals notiert:

„Von Holz mit Thoren gewöhnlicher Construction. Zum Füllen und Leeren der Cammer sind Schützen in den Thoren, welche mittelst Hebelschwingen gehoben und gesenkt werden. Die Thore werden mittelst Thorstangen geöffnet. Die Schleuse ist mittelst Consens vom 6. Sept 1852 durch Gentz angelegt und wird bis zum Jahre 1890 conf. Consens vom 16. Febr 1866 zur Anlage des Fehrbelliner Kanals durch denselben unterhalten. Zur Aufsicht hat der p. Gentz einen Beamten angestellt, der von denselben remunerirt wird, jedoch seitens der Kgl. Regierung vereidigt ist und seinen Dienst nach der Instruction vom 14. October 1853 verrichtet. Für die Benutzung der Schleuse erhebt der Unternehmer nach dem allseits bestätigten Tarif vom 31. October 1864 während der Dauer seiner Concession ein Schleusengeld, über welche Einnahmen jedoch specielle Nachweisungen zu führen sind, und am Schlusse eines jeden Jahres dem Bezirksbaubeamten einzureichen.“



Zeichnung von der hölzernen
Schiffahrtsschleuse in der Torf-
gräberei des Herrn I. C. Gentz
& Comp. in den Walchower
Wiesen,
BLHA Signatur:
57 WSD K 4413 B
Ein typisches hölzernes Bau-
werk wie auch die zeitweilige
Fährdamm-Schleuse, das in den
1860iger Jahren ausschließlich
für das Befahren der Torfkanäle
angelegt wurde.

Es ist bemerkenswert, mit welcher Penibilität der preußische Staat diese Konzession zum Bau und Betrieb der Schleuse kontrollierte und dabei die Kosten, inklusive des Kontrolleurs, auf den Unternehmer abwälzte.

Der zeitgleich mit der Schleuse erfolgte Bau eines Stich-Kanals westlich des Fährdamms zur Erschließung der dortigen Gentschen Torfstiche hatte folgende Konzession als Voraussetzung⁶⁶:

Der Kaufmann Alexander Gentz zu Neu-Ruppin beabsichtigt, einen Schifffahrts-Kanal im mittleren Rhinlauf unterhalb Fehrbellin, Behufs Abfuhr des in den dortigen Wiesen gewonnenen Torfs, anzulegen, und wird ihm hierzu der landespolizeiliche Consens unter folgenden Bedingungen ertheilt.

§.1.

Der vorgedachte Schifffahrts-Kanal soll oberhalb der Arche No.11 aus der neuen Schifffahrts-Straße vom Linumer Rhin nach Fehrbellin sich abzweigen, den Fährdamm d.h. die Fehrbellin-Neu-Ruppiner Landstraße durchschneiden, wodurch die Anlage einer Zugbrücke erforderlich wird, und vorläufig in den vom Unternehmer angekauften Walchower Torfwiesen enden.

Mit diesem Hauptkanal a.b.c. des beigehefteten Situations-Plans sollen die vier Zweigkanäle c.d.e, c.k.l., b.f.g. u. f.h.i. in Verbindung gesetzt werden.

§.2.

Der Hauptkanal ist mit einer Sohlenbreite von 34 Fuß (10,7m), jeder der Zweigkanäle mit einer solchen von 18 Fuß (5,6m) auszulegen.

Die Sohle des Hauptkanals muß eine Tiefe von 2 ½ Fuß (0,8m) unter dem Fachbaum der Arche No.11 erhalten.

§.3.

Die Borde sind unter dem niedrigsten Wasserstande vertical, darüber etwa ⅓ füßig und in einer Höhe von 5,06' über dem Fachbaum der Arche No.11, anzulegen.

Die Kanäle müssen drei Ruthen (11,3m) breite Wälle erhalten, welche 1 Fuß über dem höchsten Wasserstande liegen.

Einer besonderen Befestigung der Borde bedarf es nicht, vielmehr genügt für die Strecke a. b. eine 3 bis 4 Fuß hohe und 2 Fuß breite Einfassung von Kopfrasen.

§.4.

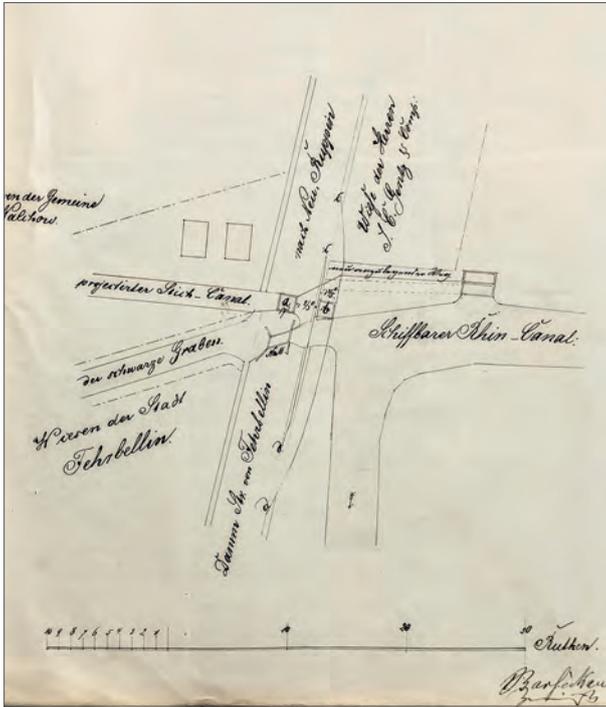
Das Terrain zwischen dem oberen Kanaltheil und dem schwarzen Graben auf der Strecke von a. bis b. darf niemals ausgetorft werden, auch muß auf der anderen Kanalseite ein Bord von mindestens drei Ruthen unausgetorft verbleiben, so lange der Kanal besteht.

§.5.

Um die Hebung des Grundwasserspiegels in den umliegenden, dem Unternehmer nicht zugehörigen Wiesengrundstücken auch fernerhin für die Winterzeit sicher zu stellen, hat der Unternehmer eine Arche in Station No.2. des Kanals a. b. anzulegen, deren Oeffnung und Schließung gleich derjenigen der Arche No.11 geschehen, d.h. die vom 1. Dezember bis 12. Mai geöffnet, die übrige Zeit geschlossen bleiben muß.

Sollte sich früher oder später das Bedürfniß zu einer Entwässerung dieser Grundstücke herausstellen, so soll der Unternehmer gehalten sein, in b. seines Kanals eine Drumme anzulegen, welche das Wasser dem schwarzen Graben zuzuführen hat, und zu dieser Drumme zwei Ableitungs-Gräben, den einen parallel der Rohentraeger'schen Grenze, den anderen die Langen'schen Wiesen entlang, parallel der Kanalstrecke b. c. auf seinem Grund und Boden und auf seine alleinigen Kosten herzustellen.

66 Akte SCHIFFBARMACHUNG DES LINUMER RHINS BIS FEHRBELLIN DURCH DEN KAUFMANN A. GENTZ ZU NEURUPPIN, BLHA Signatur: 6B Ruppin 1446



Situationsplan von dem Fehrbelliner Fährdamm Behufs Erbauung einer Zugbrücke a auf demselben von 17 Fuß Breite und Verlegung der Fährstraße vermittelst der Holzbrücke b während des Baues von c bis d.

1873

aus: Akte SCHIFFBARMACHUNG DES LINUMER RHINS BIS FEHRBELLIN DURCH DEN KAUFMANN A. GENTZ ZU NEURUPPIN, BLHA Signatur: 6B Rupp 1446

§.6.

Der auf dem Plan mit E. bezeichnete Vorfluthsgraben ist zwar zur Zeit eingegangen, da aber dessen Wiederherstellung von den Interessenten rezessmäßig verlangt werden kann, so hat, wenn dieser Fall eintritt, der Unternehmer sich als dann allen von der unterzeichneten Königlichen Regierung für erforderlich erachteten Anordnungen ohne Widerspruch zu unterwerfen.

§.7.

Ueberhaupt ist der Unternehmer verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß weder die Be- noch die Entwässerung der nördlich vom Hauptkanal gelegenen Grundstücke behindert oder beeinträchtigt wird.

§.8.

Die neue Zugbrücke über den Fährdamm ist genau nach dem vom Wasserbau-Inspector Maass zu stellenden Bedingungen und den etwa sonst noch von demselben zu treffenden Anordnungen herzustellen und hat der Unternehmer alle Bestimmungen zu befolgen, sowie alle Vorrichtungen auszuführen, welche rücksichtlich der Sicherheit der Landpassage über die fragliche Brücke jetzt oder späterhin für nothwendig erachtet werden sollten.

§.9.

Die Unterhaltung der in §.8. gedachten Zugbrücke hat der Unternehmer, so lange er oder sein Rechtsnachfolger den Kanal benutzt, allein zu übernehmen und allen dieserhalb vom Bezirks-Wasserbau-Beamten an ihn zu stellenden Anforderungen unbedingt Genüge zu leisten.

§.10.

Sobald die Landstraße über den Fährdamm chausseemäßig ausgebaut wird, hat der Unternehmer die Passage über die Zugbrücke ohne alle Einschränkung und ohne daß er daraus irgend welchen Entschädigungs-Anspruch herleiten darf, zu gestatten, auch alle dieserhalb noch etwa erforderlich werdenden Sicherheits-Maassregeln auf seine allgemeinen Kosten zu treffen.

§.11.

Wird von einem Dritten beabsichtigt den Hauptkanal a.b.c. nach unterhalb zu weiter fortzuführen, so soll dem Unternehmer A. Gentz kein Widerspruchsrecht dagegen zustehen, derselbe auch verpflichtet sein, dem Dritten die Benutzung der Kanalstrecke a.b.c., sowie den Durchgang durch die Brücke zu jeder Zeit ganz ungehindert zu gestatten.

Ob und in wie weit der Dritte dem Unternehmer eine Entschädigung hierfür zu gewähren haben wird, darüber sind die nöthigen Festsetzungen in jedem concreten Fall nach vorgängiger Anhörung der Beteiligten durch die unterzeichnete Königliche Regierung zu treffen und muß es dann dabei mit Ausschluß des Rechtsweges sein endgültiges Bewenden behalten.

§.12.

Diese Concession wird nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Rechte Dritter ertheilt und hat der Unternehmer für alle aus der projectierten Anlage etwa entstehenden Entschädigungs-Ansprüche, mögen sie einen Namen haben, welchen sie wollen, während seiner Concessionszeit lediglich selbst aufzukommen.

S.13.

Die Concession kann sofort ohne Weiteres widerrufen werden, sobald vorgedachte Bedingungen nicht auf das Sorgfältigste und Vollständigste erfüllt werden sollten.

S.14.

Wird binnen Jahresfrist keinen Gebrauch von dieser Concession gemacht, so erlischt dieselbe von selbst.

Potsdam, den 30. August 1866

(L.S.)

Königliche Regierung,
Abtheilung des Innern.
gez. Graf Poninski
Consens I. 2286/7

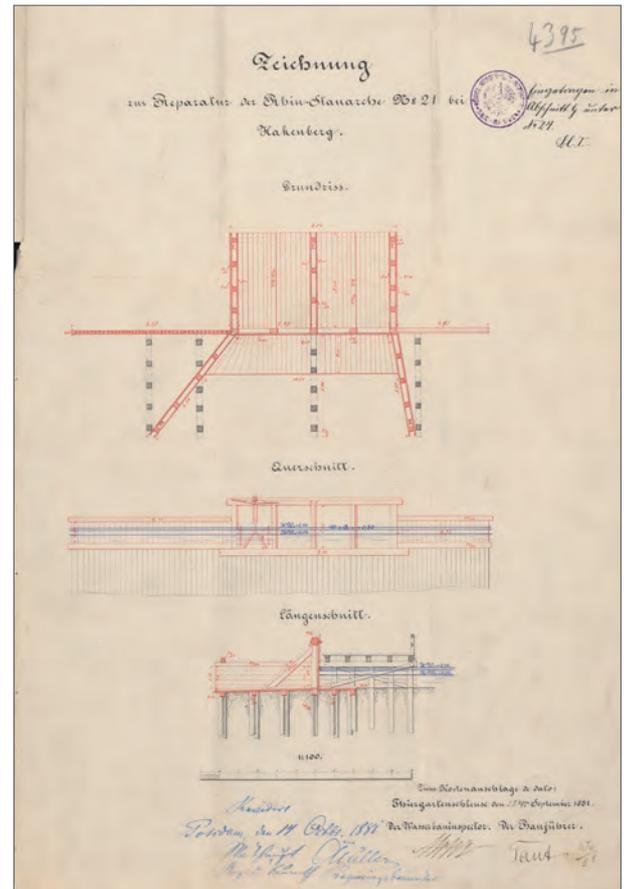
Obwohl der Staat 1841 aus dem Torfgeschäft als Unternehmer ausgestiegen war, zeigt der Consens wie detailliert er weiterhin die Kontrolle über die Aktivitäten behielt und unmissverständlich einforderte. Gleichzeitig lehnte er jegliche Verantwortung für etwaige Folgen ab, eine Position, die bis heute bei staatlicher Verwaltung nicht unbekannt ist.

Während nach Beendigung der Ausbeutung der Torfstiche die Hakenberger Schleuse zur Versorgung Fehrbellins erhalten blieb, ist die Fährdammschleuse, als Zugang zum obigen neuen Stich-Kanal, später wieder zugeschüttet worden. Hier war nach Beendigung der Torfaktivitäten ein Betrieb (Zugang für Kähne) und die notwendige Wartung nicht mehr notwendig.

Neue Wasserbauten für neues Gewerbe

Die weitere Ansiedlung von Gewerbe und Industrie an den Gewässern verlangte meist eine wasserbauliche Ertüchtigung des Ufers. Das bedeutete Begradigung bzw. Befestigung und für den sicheren Warenumschlag in die Kähne die Anlage eines Bollwerks. Beispiele dafür sind der Bau der Stärkefabrik von W. A. Scholten 1868, die Firma des Händlers Karl Tourneau 1906 in Neuruppin oder die Hartziegelfabrik bei Alt Ruppin 1908.

„[...] Das einzige Problem in Ruppin war, dass das Wasser am Ufer sehr flach war. Ein Teil müsste eingedeicht werden, um genügend Tiefgang für die Anlage von Schiffen zu gewährleisten. Direkt nach dem Kauf wurde bei der Hohen Regierung in Potsdam ein Antrag auf Eindeichung des Ufers gestellt. [...] Inzwischen ließ die Baugenehmigung aus Potsdam lange auf sich warten. Die hohen Herren in Potsdam konnten sich nicht einigen, ob Scholten das einzudeichende Stück am Ufer kaufen oder pachten sollte. Außerdem hatte Potsdam von der Verschmutzungsproblematik erfahren und die Regierung begann sich Sorgen über die Entsorgung der schädlichen Stoffe aus der Fabrik zu machen. Dabei wurden auch die Beschwerden über Scholtens Fabrik in Brandenburg berücksichtigt. Im März 1869 wurde W.A. Scholten ungeduldig. In Ruppin war bisher wenig gebaut worden; wenn es so weiterging, würde die Fabrik nie vor dem Herbst fertig sein. Er riet Ten Broek, sich in Potsdam über die Verzögerung zu beschweren und den niederländischen Gesandten in Berlin



Zeichnung zur Reparatur der Rhinarche Nr. 21 bei Hakenberg. Bl. 1 - Grundriß, Schnitte, 1881
BLHA Signatur:
57 WSD K 4395 B



Wasserbauten in Brandenburg
bis 1876 (nach Uhlemann)
Grafik: Sohn

um Hilfe zu bitten. Um die Regierungsbeamten wohlwollend zu stimmen, wurden verschiedene Verbesserungen an der Fabrik vorgeschlagen, wie z.B. Auffangbecken für das Abwasser und das Verlegen einer Abflussleitung bis auf den Grund in der Mitte des Sees, damit das Abwasser schneller abfließen konnte. Ende Mai wurde schließlich die Genehmigung für den Bau der Fabrik und die Anlage des Kais erteilt. Dies war größtenteils dem Einsatz des Bürgermeisters Von Schultz und des Domänenbeamten Von Schmidt zu verdanken, die in der ganzen Angelegenheit fest hinter Scholten gestanden hatten. Scholten zeigte seine Dankbarkeit gegenüber dem Bürgermeister, indem er der Fabrik 1872 den Namen ‚Bürgermeister Von Schultz‘ gab.⁶⁷



Anzeige der Firma Tourneau aus
dem Neuruppiner Adressbuch
von 1890

1906 beantragt der Kaufmann Karl Tourneau den Ankauf eines 41 m² großen Wasserstreifens vor seinem Ufergrundstück mit folgendem Schreiben des Wasserbauinspektors an den Regierungspräsidenten in Potsdam.⁶⁸ Die Argumente aus dem Schifffahrtsbetrieb sind sehr anschaulich dargestellt.

Gesuch des Kaufmanns Tourneau zu Neu-Ruppin um Erwerb einer Wasserparzelle am Ruppiner Seeufer.

Der Kaufmann Stadtrat Tourneau, hier, beabsichtigt sein am Ruppiner See gelegenes Ufergrundstück in km 39,9 zum Bezuge von Eisen, Kohlen, Baumaterialien und ähnlichen Waren auf dem Wasserwege geeigneter zu machen. Das Ufer des

67 Dorien Knaap, De FIRMA SCHOLTEN IN DUTSLAND, Dissertation 2004, Rijksuniversiteit Groningen

68 Veräußerung und Austausch von Grundstücken im Wasserbaukreis Neuruppin, BLHA, Akte 57 WSD 1492

Grundstücks fällt so flach ab, daß erst in 5 m Entfernung vollbeladene Kähne schwimmen können. Hier, wie auch bei dem Nachbargrundstück, werden die Kähne nur über Kopf ausgeladen. Infolge des flachen Ufers muß die Bohlenbahn zwischen Kahn und Ufer lang sein. Das Ausladen ist, da die gestellte Liegefrist stets überschritten wird, ebenso kostspielig wie umständlich und bei stürmischem Wetter auf den schwankenden Bohlen nicht ungefährlich. p.p. Tourneau will nun die fiskalische Wasserparzelle vom Ufer bis 5 m seewärts (vergleiche Lageplan der Baubeschreibung) kaufen, aufhohen und nach der Seeseite durch ein festes Bohlenwerk abgrenzen und bittet vorher um geneigten Bescheid, ob ihm die strompolizeiliche Genehmigung zu dieser Ausführung erteilt werden wird. Dem stehen m. E. Bedenken nicht entgegen, da wegen mangelnder Wassertiefe hier Schiffe nicht fahren können und die Vorflut an dieser Stelle, wo der See bei 16 m mittlerer Tiefe mehr als 500 m breit ist, in keiner Weise berührt wird. Das Wasser im Ruppiner See fließt nicht frei ab, sondern wird gestaut. Die Wassergeschwindigkeit ist gering, daß das bei Alt-Ruppin in den See gelangende Wasser im allgemeinen rd. 1 Jahr Zeit zum Durchfließen des Sees bis zur Ausflußstelle braucht. Das Vortreten des neuen Ufers um einige Meter schadet in keinerlei Weise und ist im Hinblick auf den den ausladenden Kähnen erwachsenden Vorteil und die Sicherung der Schiffsmannschaft zu rechtfertigen, zumal die Grenze nicht über die Flucht der seitlich liegenden Badeanstalt hinausragt. Die Grundkarte des Seeufers wird m. B. u. g. R. zur besseren Übersicht beigefügt. Jaenigen“

Mit dem Datum des 15. April 1907 wurde dem Anliegen entsprochen und dem Verkauf zugestimmt. Interessant ist bei dem Zitat nicht nur der beabsichtigte Bollwerkbau, sondern auch die Angabe der per Kahn zu verschiffenden Waren und die Umstände der Entladung.

Ein sehr spezielles Beispiel ist die Errichtung des Seedamms 1897 nördlich der Stadt. Die Idee für eine Querung des Ruppiner Sees bei der Stadt Neuruppin soll schon von Friedrich II. geäußert worden sein.⁶⁹ Er hatte dies wohl aus geografischer Sicht geäußert, da die Engstelle an der damaligen Nietwerder'schen Insel auch besonders flach war. Einen



Engstelle des Ruppiner Sees mit der Nietwerder'schen Insel, Ausschnitt aus MTB 3042 von 1882

69 Fr. W. A. Bratring, DIE GRAFSCHAFT RUPPIN, Berlin 1799, S. 20, Fußnote.

Engstelle des Ruppiner Sees mit dem ersten Seedamm, Ausschnitt aus MTB 3042 von 1903



ökonomischen oder politischen Bedarf gab es im 18. Jh. jedoch nicht, weshalb dem Gedanken auch keine Taten folgten.

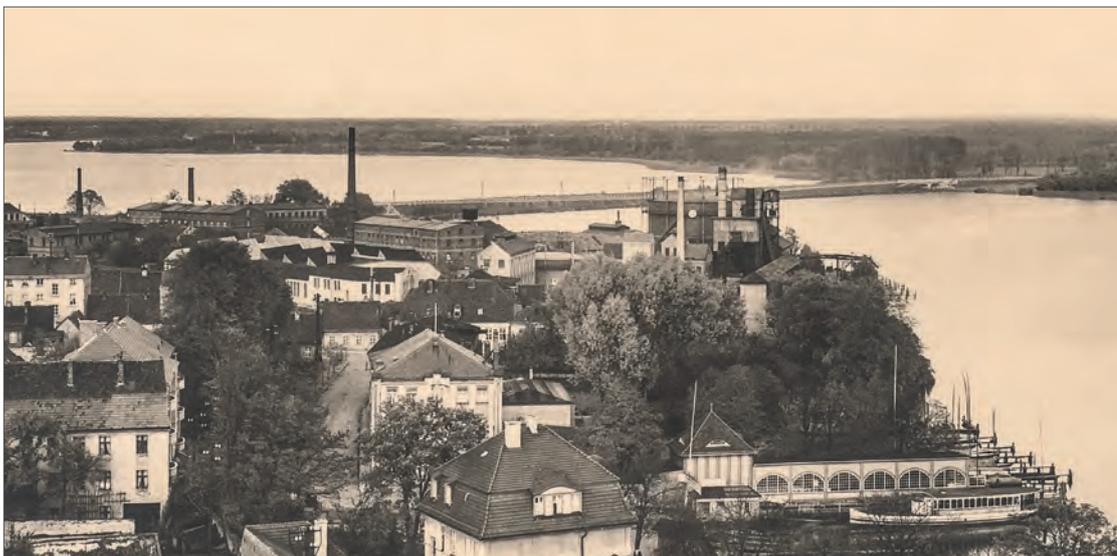
Die stürmische Entwicklung von Preußens Wirtschaft und Verkehr mit Beginn der 1840er Jahre brachte diesen Plan erneut hervor. Es ging darum, Neuruppin an das entstehende Netz der Landverkehrswege anzubinden, um die Wettbewerbsfähigkeit des städtischen Gewerbes in Bezug auf Transporte in fernere Regionen zu verbessern. Sowohl die Berlin-Hamburger Chaussee (1829) als auch die Berlin-Hamburger Eisenbahn (1845) tangierten die Stadt nicht. Für beide Entscheidungen war die Existenz des Sees, als zu überwindendes Hindernis nach Südosten, ausschlaggebend gewesen.

Skizze mit den für den Dammbau durch die Kremmen-Wittstocker-Eisenbahn-Gesellschaft anzukaufenden Seeparzellen, verm. 1899, aus Akte: VERÄUSSERUNG UND AUSTAUSCH VON GRUNDSTÜCKEN IM WASSERBAUKREIS NEURUPPIN, BLHA-Signatur: 57 WSD 1492



Der Magistrat von Neuruppin betrieb nun verstärkt den Plan eines Querdamms um diesem Nachteil zu begegnen, jedoch konnten diverse Bedenken auf Kreis- und Regierungsebene eine positive Entscheidung weiterhin verhindern. Auch in den siebziger Jahren scheiterten die Bemühungen um eine Seequerung, die in Zusammenhang mit verschiedenen Eisenbahnprojekten standen, erneut. Weiterhin lag Neuruppin, trotz der 1879 fertiggestellten Paulinenaauer Verbindungsbahn, abseits der wichtigen Fernbahnstrecken.

Erst mit der Planung der Eisenbahn von Kremmen über Neuruppin nach Wittstock im Jahr 1897 wurde der Ruppiner See durch einen Damm für die Eisenbahn überquert. Die Bauarbeiten begannen am 26. Oktober 1897 und konnten mit der feierlichen Eröffnung am 15. Dezember 1898 abgeschlossen werden.



Der Seedamm auf einem Postkartenausschnitt aus den 1920er Jahren. Sammlung: Sohn

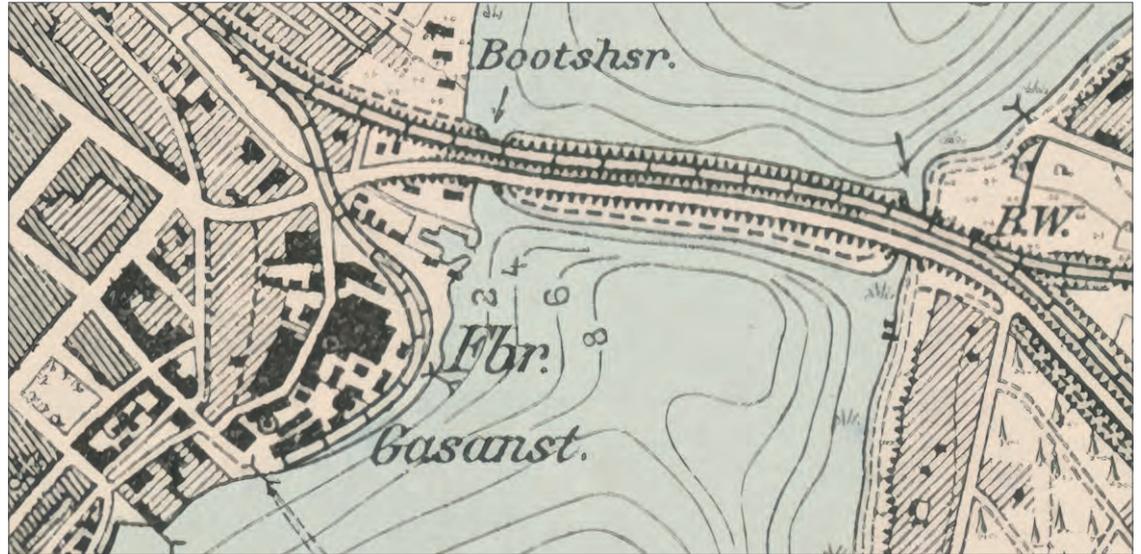
Für die Schifffahrt bedeutete dieses Bauwerk eine entscheidende Veränderung. Teilte es doch den frei befahrbaren See in zwei Teile, die nur durch zwei schmale Durchfahrten mit festen Brücken für die Schifffahrt verbunden blieben. Dies bedeutete für Segelkähne definitiv, den Mast zu legen, bevor der andere Seeabschnitt befahren werden konnte. Insbesondere die Schiffercommunity in Alt Ruppın wird darüber wenig erfreut gewesen sein.

Interessant ist, dass erst 1901 ein Vertrag über einen schmalen Streifen Seeufer am Ostufer vom Gutsbesitzer Waldemar Haase aus Wuthenow durch die Kremmen-Neu-Ruppın Wittstocker Eisenbahn-Gesellschaft geschlossen wurde, obwohl zu dieser Zeit die Brücke für die östliche Durchfahrt an dieser Stelle schon in Betrieb war.⁷⁰

Der anfänglich nur für die Eisenbahn und Fußgänger benutzbare Damm wurde 1923-26 durch den Bau einer Straße und die dafür notwendigen Betonbrücken auch dem gewachsenen Autoverkehr gerecht. In dieser Form, inzwischen mit hohen Bäumen bewachsen, ist er noch heute in Benutzung.

70 BLHA, Akte VERÄUSSERUNG UND AUSTAUSCH VON GRUNDSTÜCKEN IM WASSERBAUKREIS NEURUPPIN, Signatur: 57 WSD 1492

Engstelle des Ruppiner Sees
mit dem für den Autoverkehr
erweiterten Seedamm,
Ausschnitt aus
MTB 3042 von 1932



Seedammbrücke für die
Eisenbahn.
Zu sehen ist auch der hölzerne
Treibelpfad für die
Kahnschiffahrt.
Postkarte vor 1927,
Sammlung: U. Bredow



Die letzte wirkliche Erweiterung der befahrbaren Gewässerstrecke erfolgte in den Jahren 1908 bis 1910 am äußersten nordöstlichen Zipfel der Ruppiner Wassertrasse. Durch die Erschließung der Tonvorkommen südöstlich von Lindow am Vielitzsee war 1898 bei Seebeck eine neue moderne Ziegelei entstanden. Die geplante Umwandlung des etwa 1,1 km langen Mühlenfließes zwischen Gudelack- und Vielitzsee zum Lindow-Kanal hatte ursprünglich sogar eine Schleuse enthalten. Auf diese konnte letztendlich verzichtet werden. Das Gefälle zwischen den beiden Seen betrug nur 68 cm. Die erste Kalkulation durch den Wasser-Baurat Jaenicke von 1905 betrug inklusive einer Schleuse 75.000,- Mark.⁷¹

Der Ausbau des Kanals verlangte von den angrenzenden Grundstücksbesitzern einige Zugeständnisse, damit eine für Finow-Maß Kähne geeignete Wasserstraße ermöglicht wurde. Auch die Chaussee von Alt Ruppin und die Eisenbahntrasse bekamen dafür neue Brückenbauten.



Ausschnitte des Vielitzsees bei Lindow auf Basis der Messtischblätter 3043 und 3044 von 1936. Das rechte Blatt 3044 wurde offensichtlich seit 1890 nicht mehr aktualisiert. Die Ziegeleien auf der Südwestseite des Sees existierten in den 30ern nicht mehr und die Seebecker Ziegelei war nicht eingetragen. Sie wurde vom Verfasser erst ergänzt. Ebenfalls nachgetragen wurde der Verlauf des früheren Mühlengrabens zwischen Gudelack- und Vielitzsee in Rot.

71 in BLHA-Akte: 27C Neuruppin 189, SCHIFFBARMACHUNG DES MÜHLENFLIEßES ZWISCHEN GODELACK- UND VIELITZSEE

Wasserbauten zwischen Erstem Weltkrieg und den 1960er Jahren

Mit der Erweiterung des Seedammes sind wir in der Zwischenkriegszeit 1918 – 1939 angekommen. Es bezeugt die für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur treibenden Motive. Der Ausbau der Eisenbahn und der Straßen bringen die Binnenschifffahrt fortschreitend in eine nachgeordnete Position. Das Segeln von antriebslosen Frachtkähnen wird durch die zunehmenden festen Straßen- und Bahnbrücken zur Seltenheit. Neben dem Treideln werden das Schleppen und die Motorisierung eine Zwangsläufigkeit.

Was die Wasserbauten betrifft, war das Ruppiner Gebiet durch die kleinen Finow-Maß-Schleusen von der Gesamtentwicklung abgehängt. Der sinkende Bedarf auf dieser Wasserstraße rechtfertigte keinen Ausbau der Anlagen für größere Fahrzeuge im Plauer- oder Odermaß, wie es auf Havel und Spree in den Jahrzehnten bis zum 2. WK erfolgte. Instandhaltung und Reparaturen standen deshalb im Vordergrund der Aktivitäten.

So verfiel die hölzerne Hakenberger Schleuse trotz mehrmaligen Reparierens zunehmend und musste nach dem 1. Weltkrieg komplett neu erbaut werden.

„Obwohl die Tore im Jahre 1902 erneuert wurden, war eine Erhaltung in Holz nicht mehr möglich; in den letzten Jahren sprangen beim Schleusen die Tore wiederholt aus ihren Lagern. Es entstand ein heftiger Meinungs-austausch, ob eventuell die Schleuse durch einen Damm ersetzt und damit wegen des geringen Verkehrs die Schifffahrtstraße Fehrbellin-Hakenberg stillgelegt werden sollte. Der Unterlauf der Fehrbelliner Wasserstraße hätte in diesem Falle nur als Vorfluter für die Hauptentwässerungsgräben der Rhinluchmeliorationsgesellschaft und dem Abfluß des Mühlwassers der Wustrauer Mühle gedient. Die erwartete Entwicklung der Stadt Fehrbellin auf gärtnerischem, landwirtschaftlichem und vielleicht auch industriellem Gebiet verlangte aber eine neue Schleuse. Deshalb wurde der Neubau der Schleuse für Großfinow-Maßkähne (41 m Nutzlänge und über 6 m Breite) beschlossen. Das gesamte Bauwerk wurde aus Beton und eisernen Spundwänden hergestellt, die Gründung der Schleusenhäupter erfolgte mit Grundwasserabsenkung, die Häupter wurden auf Triebsand gestellt, nachdem eine Torfschicht von 3 m durchstoßen war. Die Baukosten betragen rund 200 000 Mark.“⁷²



Foto vom Neubau der Hakenberger Schleuse im Fehrbelliner Kanal, aus Haagen, DIE NEUE SCHLEUSE HAKENBERG, in Ruppiner Kreiskalender, 20. Jahrgang, 1930

Bei der Alt Ruppiner Schleuse war es nicht besser⁷³:

„1926 war sie in solchem Zustande, dass sie eine Gefahr für die unterhalb der Neumühle gelegenen Ortschaften bildete.

1926 am 25. September wurde der Siemens Bauunion der Auftrag zur Ausführung erteilt. Am 22. Oktober wurde sie endgültig gesperrt. Durch 13m lange Spundwände aus Kupferstahl wurde eine gegen das andringende Grundwasser abgedichtete Baugrube geschaffen. Dadurch konnte der alte hölzerne Boden im Trocknen beseitigt werden. Die Baugrube war

⁷² Haagen, DIE NEUE SCHLEUSE HAKENBERG, in Ruppiner Kreiskalender, 20. Jahrgang 1930

⁷³ VI.6 SCHLEUSENBau AN DER NEUEN MÜHLE IM GESAMTÜBERBLICK VON 1836 BIS 1960, in U. Kriele, Alt Ruppiner – Aus der Vergangenheit unserer Stadt, Karwe, 2009

43,15 m lang und 13,54 m breit und von der Erdoberfläche ab 6 m tief.

Die neue Schleuse und die neue Brücke wurden aus Eisenbeton hergestellt. Ebenso entsprachen die neuen Abmessungen denen der unterhalb Ruppins liegenden Schleusen, so dass die Durchgangsbreite der gesamten Ruppiner Wasserstraßen einheitlich ist. Hatte die alte Holzbrücke nur eine Durchfahrthöhe von 3 m, so erhöht sich jetzt die lichte Durchfahrthöhe auf 4 m. Die Brücke ruht auf 7,30 m tiefen Pfeilern. Zu beiden Seiten der Brückenwände sind zwei Leinpfade unterhalb der Straße angelegt. Die Bootsschleppe geht durch einen Tunnel unter der Landstraße hindurch. Durch den Neubau wurde die Steigung der Bootsschleppe von 1 zu 7 auf 1 zu 14 herabgemindert. Die Schienenenden gehen auch tiefer ins Wasser hinein. Ab 1960 wurden die Tore per Vorrichtung elektrisch geöffnet und geschlossen"

oben:
Die Schleuse und Brücke Alt Ruppin vor und nach dem Umbau mit zusätzlicher Bootsschleppe, Sammlung: Sohn

unten:
Die Lange Brücke in Alt Ruppin vor und nach dem Neubau 1928 Postkarten-Ausschnitte, Sammlung: Sohn

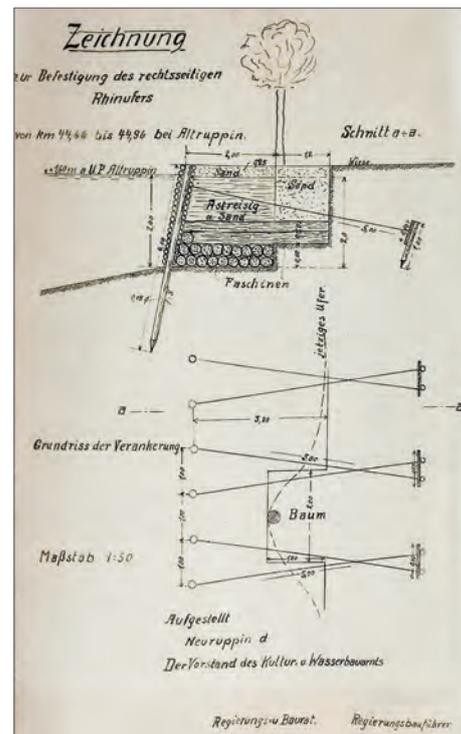
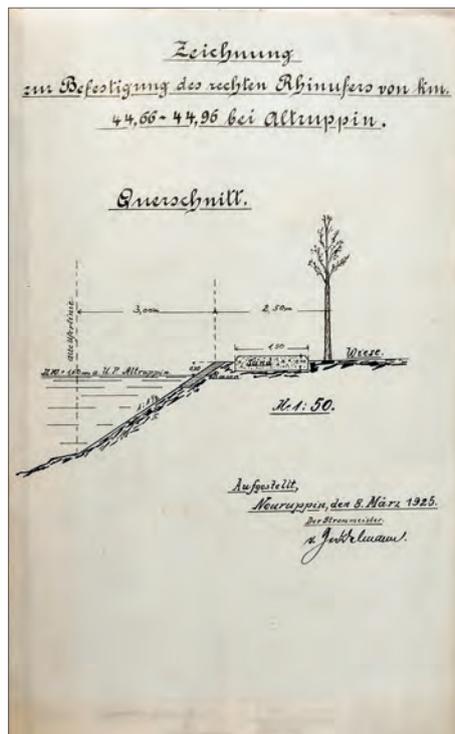
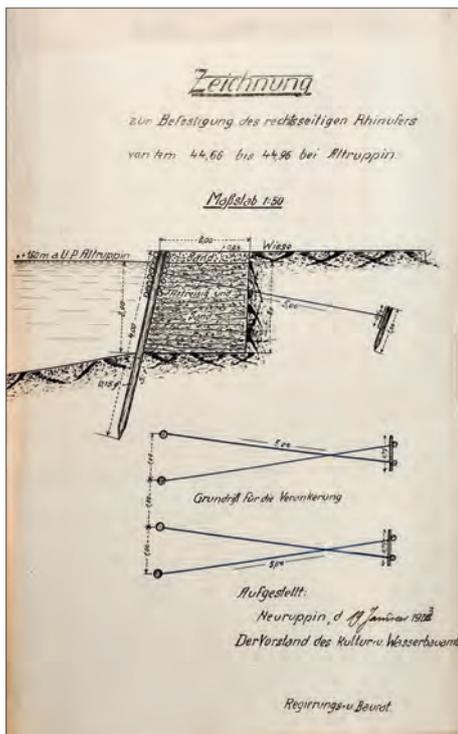


Beispiele für Brückenneubauten in dieser Zeit sind die Lange Brücke und die Schleusenbrücke in Alt Ruppin. Beide Holzbauten wurden durch Betonkonstruktionen ersetzt, wobei gleich die Durchfahrts Höhe für Motorschiffe deutlich vergrößert wurde. Die erst kurz vor der Jahrtausendwende erbaute Eiserne Schloßbrücke wurde erst 1972 durch die daneben neu gebaute, schräg den Rhin überspannende, heutige Straßenbrücke ersetzt.

Eine Verkehrsstraße, die durch ein fließendes Medium gebildet wird, verändert sich naturgemäß auf Grund physikalischer Prozesse bei deren Nutzung fortlaufend. Deshalb sind regelmäßige Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, z.B. um die notwendigen Tauchtiefen zu garantieren, immer wieder notwendig. Davon zeugen u.a. die Schriftwechsel in den Akten des Neuruppiner Wasserbauamtes.⁷⁴

Der stark zugenommene Ausflugsverkehr mit den Dampfern und Motorbooten führte 1921 zu Uferbeschädigungen im Bereich des Alt Ruppiner Rhinkanals. Daraufhin wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 4 km/h eingeführt und es entspann sich ein Streit zwischen der Stadt Alt Ruppin und der Potsdamer Regierung um die Reparaturkosten. Unabhängig davon verfasste der Strombaumeister Zeddelmann Zeichnungen zu den zu veranlassenden Böschungsreparaturen.

Zeichnungen des Strommeisters Zeddelmann zu den 1922 anstehenden Reparaturen am Rhinkanal-Ufer in Alt Ruppin, aus Akte: RHINWASSERSTRASSE, BLHA-Signatur: 27C Neuruppin 884



74 in BLHA-Akte: 27C Neuruppin 884, Rhinwasserstrasse

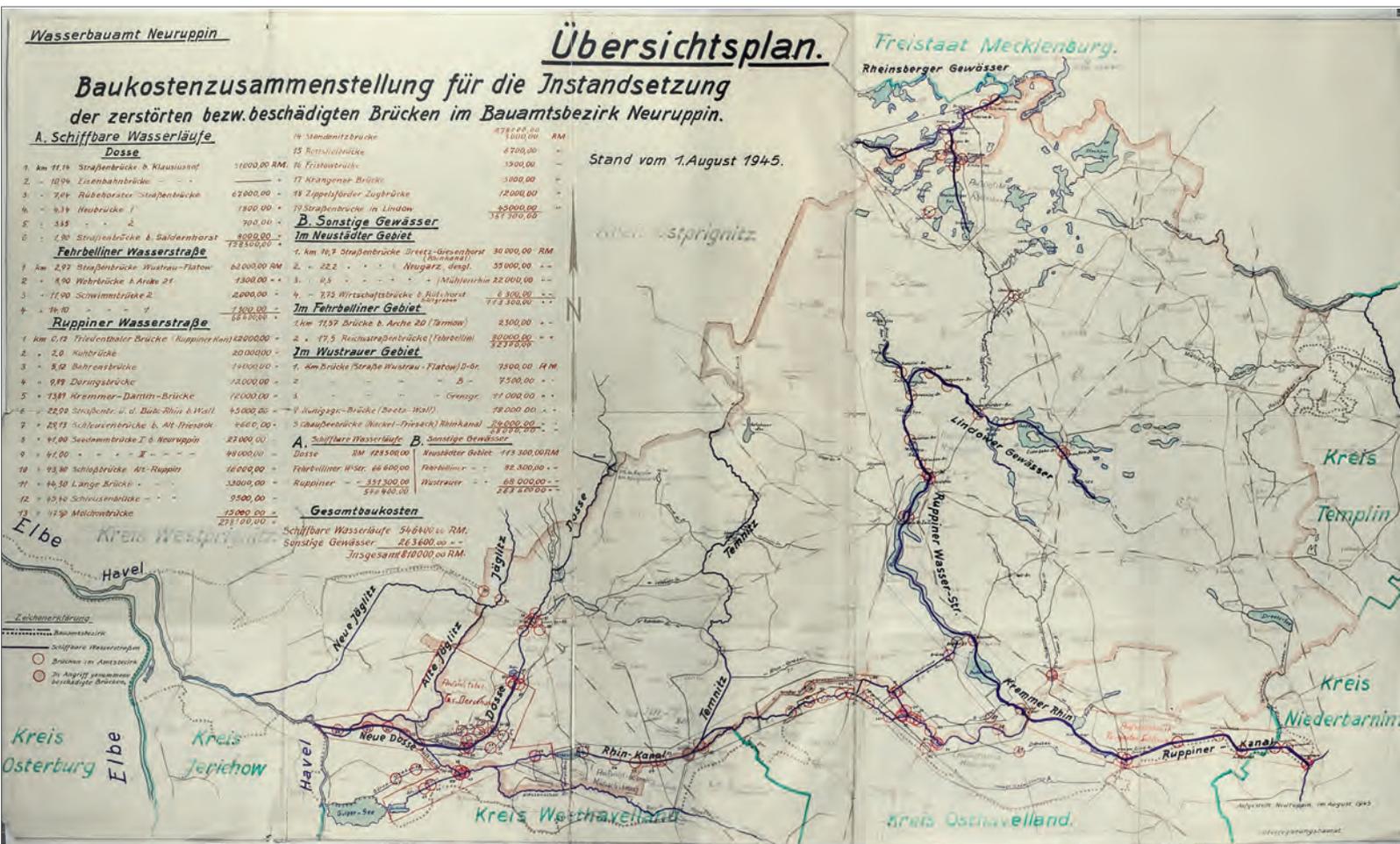
Die Zerstörungen an der Infrastruktur während des 2. Weltkrieges machten auch im Kreis Ruppin dringende Neubauten nach 1945 notwendig, da durch die Wehrmacht 31 Brücken gesprengt worden waren. Ein Beispiel dafür waren die Seedamm-Brücken, die anfangs nur durch hölzerne Provisorien ersetzt wurden. Erst 1968 - 1969 entstanden neue Beton-Brücken.

Welchen gewaltigen Umfang die Beseitigung der Brückenschäden im Ruppiner Kreis hatte, verdeutlicht eine im Museum Neuruppin erhaltene Karte des Wasserbauamts aus dem Jahr 1945 mit genauen Angaben der geschätzten Kosten in Reichsmark. Demnach wären 810.000 RM, das wären heute etwa 7 Mio €, notwendig gewesen.

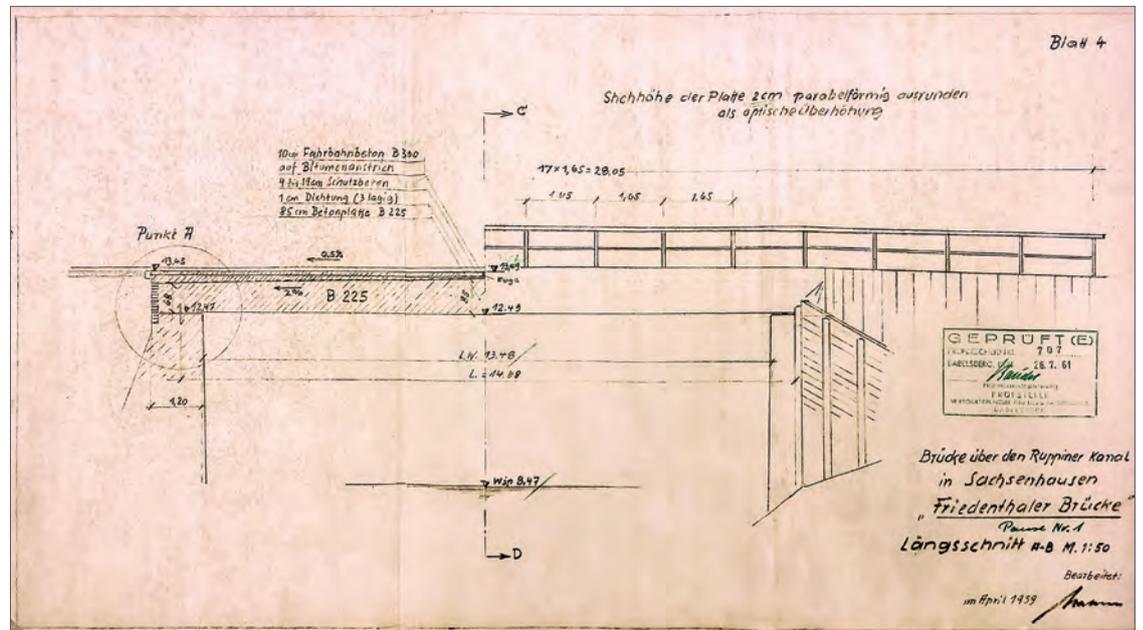
Abgesehen von solchen Instandsetzungen erfolgten in der Zeit der DDR, bis zur Einstellung der gewerblichen Frachtschiffahrt in den sechziger Jahren, keine Erweiterungen der Ruppiner Gewässer mehr.

Aktuell sind für das Jahr 2025 Instandsetzungen am Ruppiner Kanal und den Seedammbrücken angekündigt.

Übersichtsplan der beschädigten Brücken im Kreis Ruppin, 1945, Quelle: Museum Neuruppin



Die Brücke Friedenthal noch als Zugbrücke, wie sie bis 1928 existierte. Postkarte aus den Zwanziger Jahren, Sammlung: Sohn



Zeichnung zur Erneuerung der Brücke Friedenthal von 1959, Umgesetzt wurden die Arbeiten 1962 bis 63 aus: Bauabnahmeprotokoll 22/0324 im Kreisarchiv OHV

Schiffer und ihre Fahrzeuge – Von Kähnen, ihren Erbauern und Betreibern

Märkische Flussfahrzeuge im Mittelalter

Über die Art und Größe der Fahrzeuge ist aus den Untersuchungen Sascha Bütows leider nichts zu entnehmen. Da die Ruppiner Gewässer jedoch nur mit relativ einfachen Vorrichtungen versehen waren, ist von vergleichsweise wenig Wassertiefe auszugehen. Auch waren die Flussläufe oft schmal und gewunden, was eine größere Fahrzeugbreite unwahrscheinlich erscheinen lässt. Die Kähne, mit Sicherheit in Kaffenbauweise, sind deshalb nur mit Längen unter 20 m und Breiten unter 4 m anzunehmen.

Bestätigt wird diese Annahme von Lars Kröger in seiner Abhandlung über die Früh- und hochmittelalterlichen Binnenschiffe in Mitteleuropa:⁷⁵

„... In dieser Tradition steht auch ein Teil der bekannten mittelalterlichen Fahrzeuge. Der flache Boden, breitere Rampen [Kaffen, d. A.] zum Be- und Entladen an Bug und Heck, die sich in der Regel nur über eine eventuell erhaltene Mastaufnahme identifizieren lassen, ein Innengerüst aus alternierend angebrachten Halbspannen und Bodenwrangen und eine Seitenbeplankung sowohl in geklinkelter als auch in kraweeler Form. Unterschiedlich geformt sind die Übergang- oder Kimmplanken. Diese sind beim römischen Typ Zwammerdam aus einem Stück gefertigt und haben damit eine sehr ausgeprägte L-Form. Solche Bauweisen kennen wir aus dem frühen und hohen Mittelalter bislang nicht. In dieser Zeit werden an den Seiten leicht erhöhte Bodenplanken mit einem nur schwach ausgeprägten L-Profil verwendet. Die großzügige Verwendung von Eisennägeln bei römischen Fahrzeugen können wir bei den Booten zwischen 400 bis 1200 ebenfalls nicht beobachten. Bislang lassen sich ausschließlich Holznägel beobachten. Auch die Länge der Fahrzeuge ist deutlich geringer. Das längste bislang beobachtete Fahrzeug ist lediglich 16 m lang.“

Kröger hat mehrere Wrackfunde aus dem frühen Mittelalter im Stromgebiet des Rheins und der Weser betrachtet. Dies liegt zwar weiter westlich vom Brandenburger Stromgebiet, scheint aber diese Annahme und die Aussage von Schultze zu bestätigen:

„Man benutzte Flüsse und Bäche seit alter Zeit nicht nur zum Holzflößen (durch streckenweises Aufstauen des Wassers) und zum Treiben von Mühlen, sondern man befuhr sie auch mit Kähnen und leichten, flachgebauten Frachtfahrzeugen, sogenannten Schuten.“⁷⁶

Unter dem Begriff Schute sind im Mittelalter und bis in das 19. Jh. auch die sog. Gellen gelaufen.

Weiter östlich ist von Polnischen Wissenschaftlern eine Reihe sehr interessanter Funde im Einzugsbereich der Oder, Weichsel und Nogat untersucht worden. Zwei interessante Beispiele sind die Funde eines Szkuta-Vorläufers von Kobyla-Kępa bei Sztutowo⁷⁷ aus dem 13. Jh. und der Szkuta von Czersk (Masurische Wojewodschaft) aus dem 15. Jh.⁷⁸

Mittelalterliche Wrackfunde im Westen Deutschlands und in Polen zeigen Fahrzeuge mit sehr geringem Tiefgang

75 Kröger, FRÜH- UND HOCHMITTELALTERLICHE BINNENSCHIFFE IN MITTELEUROPA, 2014, in: Přehled výzkumů, 55–2, Brno, S. 114

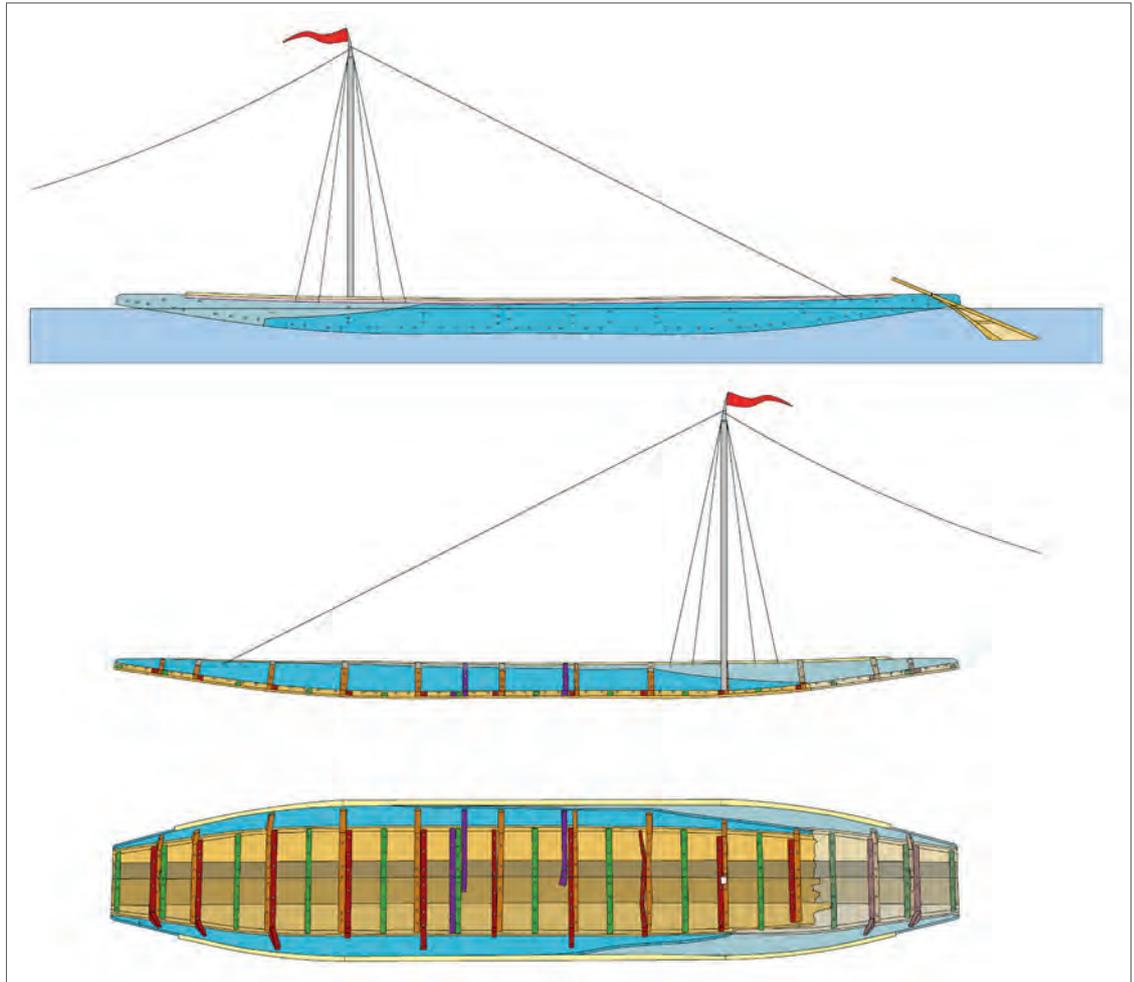
76 Schultze, WASSERWEGE UND WASSERWEG-PROBLEME IM LANDE RUPPIN, in: Ruppiner Heimathefte, Heft 5, Neuruppin 1935,

77 Ossowski, W., & Krapiec, M. (2000). DAS WRACK EINES FLUSSSCHIFFES AUS DEM 13. JAHRHUNDERT VON KOBYLA KĘPA BEI SZTUTOWO. Deutsches Schifffahrtsarchiv, 23, 395–414.

78 Ossowski, Waldemar & Grabowski, Michał & Borkowski, Wojciech. (2019). SHIPWRECK FROM CZERSK. EXCAVATION OF THE LARGE VISTULA RIVER VESSEL FROM MEDIEVAL TIMES. 10.35538/uw.2719-2997/978-83-66210-03-5.pp.189-204.

(max. 0,5 m) und oft breiten Schiffsenden. Das heißt, die Kaffe bildete noch keine Spitze aus, sondern endete in einem Querbalken ähnlich wie bei Fähren, Prahmen oder Donauzillen. Ein typischer Fund ist das Wrack von Krefeld-Gellep III aus Karolingischer Zeit. Lars Kröger hat dazu eine vortreffliche Rekonstruktionszeichnung erstellt.⁷⁹

Auch die an der Weser im Raum Bremen⁸⁰ gefundenen Wrackfragmente zeigen vergleichbare Eigenschaften.



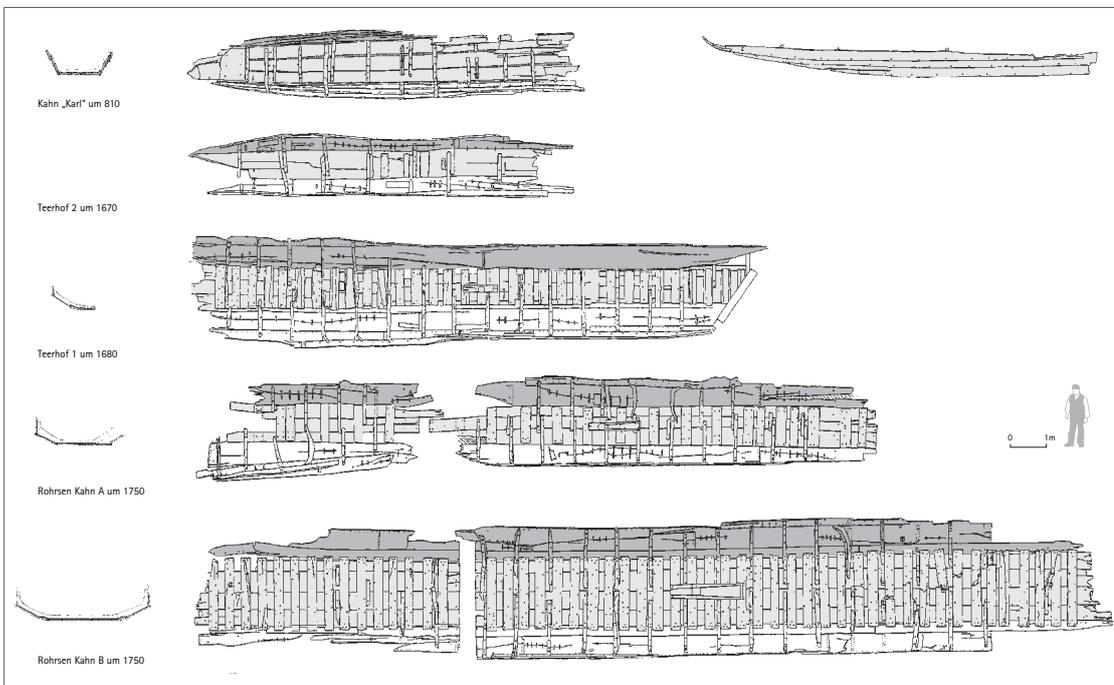
Ursprünglich etwa 16m langer Lastkahn aus der Zeit um 800, Geborgen 1972/73 im Hafen von Krefeld-Gellep
Zeichnung und Rekonstruktion:
Lars Kröger, 2015

79 vergl. Lars Kröger, Two "New" EARLY MEDIEVAL INLAND VESSELS IN THE RIVER RHINE IN GERMANY, in International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Gdansk, 2015

80 Vergl. Bischof, WERFTEN UND WRACKS AM WESERUFER: Vorbericht über die Grabung Beluga auf dem Teerhof 2007 und Mücke, R. (2011). WESERLASTKÄHNE IM ARCHÄOLOGISCHEN BEFUND. Deutsches Schifffahrtsarchiv, 34, 35-86.



Der Rohrsen-Kahn B
im heutigen Zustand.
Foto: R. Mücke
aus: Ronja Mücke,
Weserlastkähne im
archäologischen Befund,
DSA 34, 2011



Zusammenstellung der Funde an
der Weser.
Zeichnungen Ronja Mücke
Bearbeitet von M. Sohn

Die noch erhaltenen Bestandteile weisen nicht wirklich in ihrer Formtendenz auf spitze Rumpfen hin. Ein breiterer, prahmartiger Abschluss ist bei allen Wracks vom 9. Jh. bis zum 17. Jh. wahrscheinlicher. Dies mag vielleicht auch der wichtigste Unterschied zu den Kahnformen der Zeit ab 1700 sein, als der Oderkahn das typische Fahrzeug wurde.

Bezüglich der Größe der Fahrzeuge auf mittelalterlichen kleinen Gewässern gibt es eine interessante Studie aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts. In Bayern untersuchte der Geheime Ober-Baurath, Freiherr v. Pechmann die Möglichkeit auch kleinere Bäche und Gräben für den Schiffstransport zu nutzen. Die Ergebnisse lassen die Aussage plausibel erscheinen, das auch auf den unregelmäßigen Gewässern des Ruppiner Landes im Mittelalter Schifffahrt möglich war. In der Veröffentlichung von Carl Reinhold aus dem Jahre 1852⁸¹ wird über die Versuche des Herrn von Pechmann im Jahr 1838 berichtet:

„Nach Angabe des Herrn v. Pechmann trugen 4 hinter einander gekoppelte hölzerne Kähne von 30 F. lang [ca. 9,5 m], 6 F. breit [ca. 1,9 m], 2 F. im Rumpfe tief, und 12 Zoll tief eintauchend [ca. 0,32m], auf einem kleinen Bache, die Ach genannt, zusammen 300 Cubikfuss Grand, also, den Cubikfuss zu 115 Pfd. gerechnet, 345 Centner, oder 8 ½ Last; was für jedes der 4 Boote 86 Centner oder 2 Last 6 Centner ausmacht. Die 4 Boote wurden von Einem Pferde gezogen, und die Frachtkosten betrug weniger, als der Fuhrlohn auf Wagen zu Lande für die gleiche Ladung.

In Folge dieser vortheilhaften Erfahrung hat man in Baiern, in der Gegend des Ludwigs-Canals, noch mehrere gelungene Versuche mit noch kleineren hölzernen Fahrzeugen, auf kleinen, wasserarmen Bächen und Gräben im Donaumoos gemacht. Diese Fahrzeuge waren nur 24 F. lang, 4 F. weit, 2 F. im Rumpfe tief und gingen, unter einer Ladung von 40 Centner oder 1 Last, 12 bis 14 Zoll tief. Anfangs wurden 6 bis 10 solcher Boote, späterhin 20 derselben hinter einander gekoppelt; was dann ein 480 F. langes gegliedertes Fahrzeug gab, womit man gleichwohl durch alle Krümmen und Biegungen des Fahrwassers bis zum rechten Winkel passirte, und also 480 Centner, oder 20 Last fortschaffte. Die kleine Flottille wurde nicht durch Pferde, sondern von 12 Menschen gezogen, so dass im Durchschnitt jeder Mann im Schritte 1 ¾ Last oder 70 Centner zog. Zur Fortbewegung der ganzen Last wären etwa 2 Pferde nöthig gewesen.

In den Strecken der Bäche und Gräben, wo es ganz oder wenigstens an hinreichend tiefem Wasser fehlte, hat man kleine hölzerne Stauwerke mit Thüren für geringe Kosten gebaut; die im Kleinen denselben Zweck erfüllen, wie die Schleusen auf Canälen und Strömen im Grossen.“

Die Versuche bewiesen, dass selbst kleine Kähne unter 10 m Länge mit geringem Tiefgang auf Nebengewässern wie Rhin und Dosse noch wesentlich wirtschaftlicher waren als der Landtransport zu Pferd und Wagen. Wie weiter oben durch Bütow schon beschrieben, waren die Früchte des Ackers die hauptsächlichliche Fracht, die Kahntransport sinnvoll machte. Entfernter Bedarf in damaligen Städten wie Hamburg oder Lübeck konnte durch zeitweisen Überschuss in der Ruppiner Landwirtschaft bedient werden. Daneben bildeten Transporte von schwerem Baumaterial wie Stein oder Holz ein Frachtgut, das Kähne für die Dauer eines Festungs-, oder Schlossbaus ein unverzichtbares Instrument sein ließen.

81 Reinhold, PRACTISCHE ANWEISUNG, FRACHTFAHRZEUGE FÜR STRÖME, FLÜSSE UND CANÄLE, DEREN FAHRWASSER NUR 12 BIS 24 ZOLL TIEF IST, AUS EISEN SO ZU ERBAUEN, DASS DAMIT DER SCHIFFFAHRTS- UND HANDELSVERKEHR UNGEHINDERT FORTGESETZT UND AUF DIE HÖHEREN STROMSTRECKEN UND NEBENFLÜSSE AUSGEDEHNT WERDEN KANN, Berlin, 1852, S. 28ff



Märkische Binnenfahrzeuge des 18. Jahrhunderts

Für das 18. Jahrhundert existieren weitaus mehr Zeugnisse zu Aussehen und Bauweise der Flussfahrzeuge als aus den Jahrhunderten zuvor. Dazu zählen textliche Quellen wie die OEKONOMISCHE ENZYKLOPÄDIE von Krünitz (1784) oder Aussagen von Woltman in seinen Veröffentlichungen zum Wasserbau (1802), aber auch die unvermuteten Ausführungen zu Kähnen in Hoyers militärisch ausgerichteter Veröffentlichung VERSUCH EINES HANDBUCHES DER PONTONNIER-WISSENSCHAFTEN IN ABSICHT IHRER ANWENDUNG ZUM FELDGEBRAUCH VON 1793.

Die bildlichen Quellen sind noch eher unscheinbar oder wenig aussagefähig. Ein noch recht gutes Beispiel ist die hier abgebildete Radierung von CHODOWIECKI von 1774. Sie zeigt, nicht ortsgebunden, Flussfahrzeuge vom Charakter der Elbkähne und Archen, mit mittigem Mast und Rahsegel. Sie mögen auch auf brandenburgischen Gewässern wie der Havel unterwegs gewesen sein, bis in die Ruppiner Region jedoch eher selten. Nichtsdestotrotz sind die möglichen Fortbewegungsweisen zu Wasser gut präsentiert, das Treiben bergab, das Segeln und das Treideln gegen den Strom.

Weitere grafische Darstellungen von Kähnen erscheinen als Staffage auf etlichen Stichen und Lithographien von Ortsabbildungen der Mark wie Berlin, Potsdam oder Brandenburg. Diese grafischen Techniken ermöglichen im 18. Jahrhundert die Produktion von Bildern in hoher Auflage, die auch einfache Bürger sich leisten konnten.

Mit dem Aufschwung der Binnenschifffahrt unter Friedrich II. entstehen Ende des 18. Jahrhunderts die ersten märkischen Schiffergilden. Aus dieser Zeit sind noch wenige Modelle erhalten, die den Zünften als Zeichen ihrer Institution dienten. Obwohl meist sehr schlicht und proportional dem Zweck angepasst gefertigt⁸², zeigen sie doch charakteristische Elemente der frühen Odkahnversionen: Der schlichte vordere Kaffenschnabel; der Sitzschemel zur Masthalterung; ein Vordeck (Schoff); ein Achterdeck (Stand); die halbrunde Bude; das einfache Wippruder noch ohne ausgeprägtem Vorschneider; die Innenspannten aus krumm gewachsenen Holzstücken in L-Form wechselseitig als Paar angeordnet; der

Daniel Chodowiecki, Tab. XIV in der Kupfersammlung zu J. B. Basedows Elementarwerk VERSCHIEDENHEIT DER GEGENDEN AUF DER ERDE, ... VON 1774, b) URSPRUNG DER BÄCHE, IHR ZUSAMMENLAUF IN FLÜSSE, DARAUSSCHIFFBARE STRÖME WERDEN, SCHIFFE, FLÖSSER; u. s. w. Buch VL 1. Quelle: Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Signatur: 53 MA 500074 R

82 Pohlandt, BETRACHTUNGEN ZU EINIGEN HISTORISCHEN BINNENSCHIFFSMODELLEN, in PANORAMA MARITIM 20/1986, S. 5-7

Innungsmodell eines Oderkahns
von 1800 im
Stadtmuseum Brandenburg,
Foto: M. Sohn

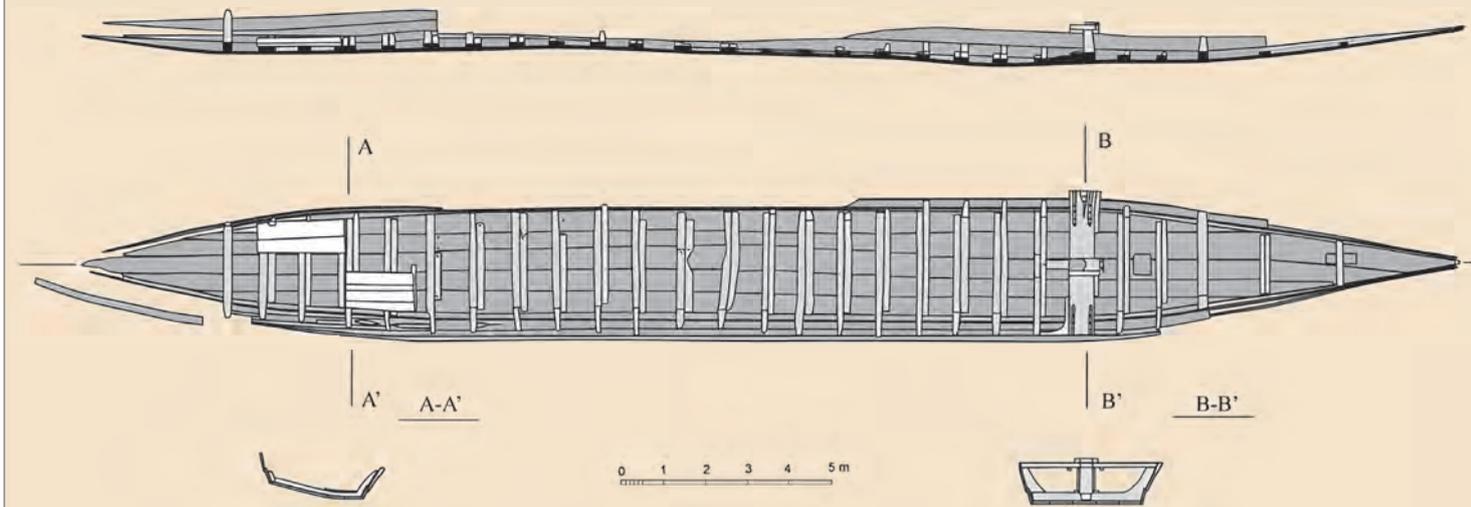


aus den hochgebogenen Bodenplanken gebildete Kaffenboden.

Ein besonderer Glücksfall bildet ein Wrackfund von 2003 bei Crossen an der polnischen Oder (Krosno Odrzanskie). Hier wurde ein sehr gut erhaltener Oderkahn von den polnischen Archäologen dokumentiert, der die obige Beschreibung und die verbale Definition bei Krünitz und Hoyer exakt bestätigt. Das Fahrzeug wurde dendrologisch auf die Zeit um 1780 datiert und stammt damit aus der Zeit Friedrichs des Großen. Sein Fundort, die Oder, ist der Beweis für die rege Handelstätigkeit zu Wasser zwischen Schlesien und Brandenburg,



DAS NEUE PALAIS UND DIE COMMUNS
VON SÜDOSTEN ÜBER DIE HAVEL
GESEHEN,
kolorierte Umrissradierung von
Johann Friedrich Nagel, 1788
Sammlung:
Potsdam Museum – Forum für
Kunst und Geschichte,
Foto: Michael Lüder

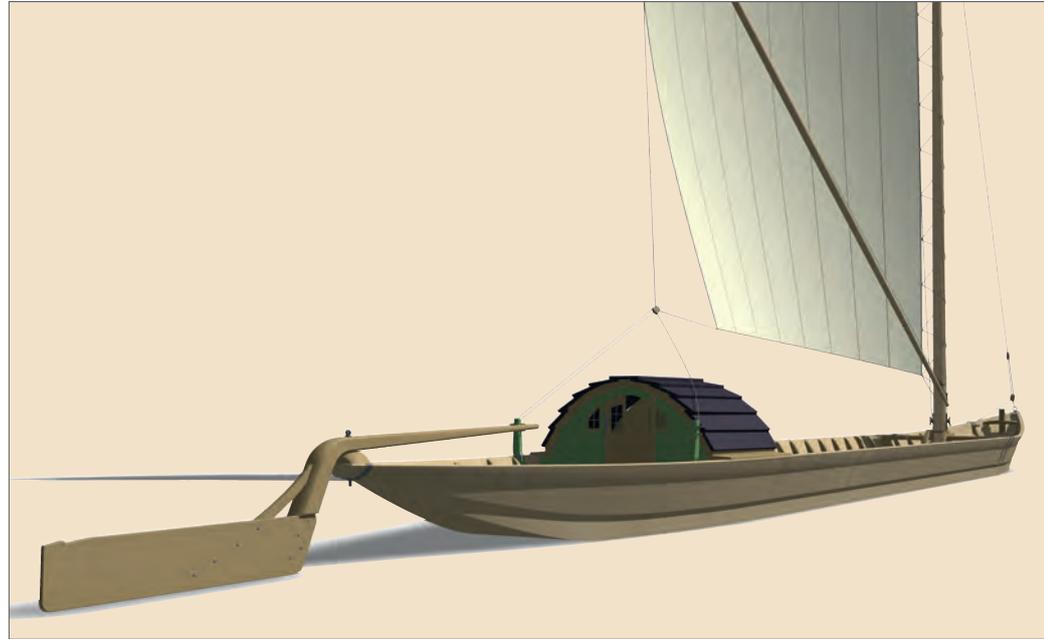


beides damalige preußische Provinzen. Es werden solche Kähne gewesen sein, die auch als Erste 1790 den Ruppiner Kanal nach seiner Fertigstellung befahren haben. Die Position des Sitzschemels im vorderen Drittel verweist auf die Nutzung eines Sprietsegels als Antrieb, im Unterschied zu dem mittig angeordneten Mast der Elbkähne und Gellen für deren Rahsegel.

Zeichnung des Crossener Wracks von 2003, Sammlung: W. Ossowski

Oderkahn Wrack von 1780 aus Krosno Odrzańskie, Foto: W. Ossowski, 2003

3D-Rekonstruktion eines frühen Oderkahns um 1780 nach dem Crossener Wrack, Grafik: M. Sohn



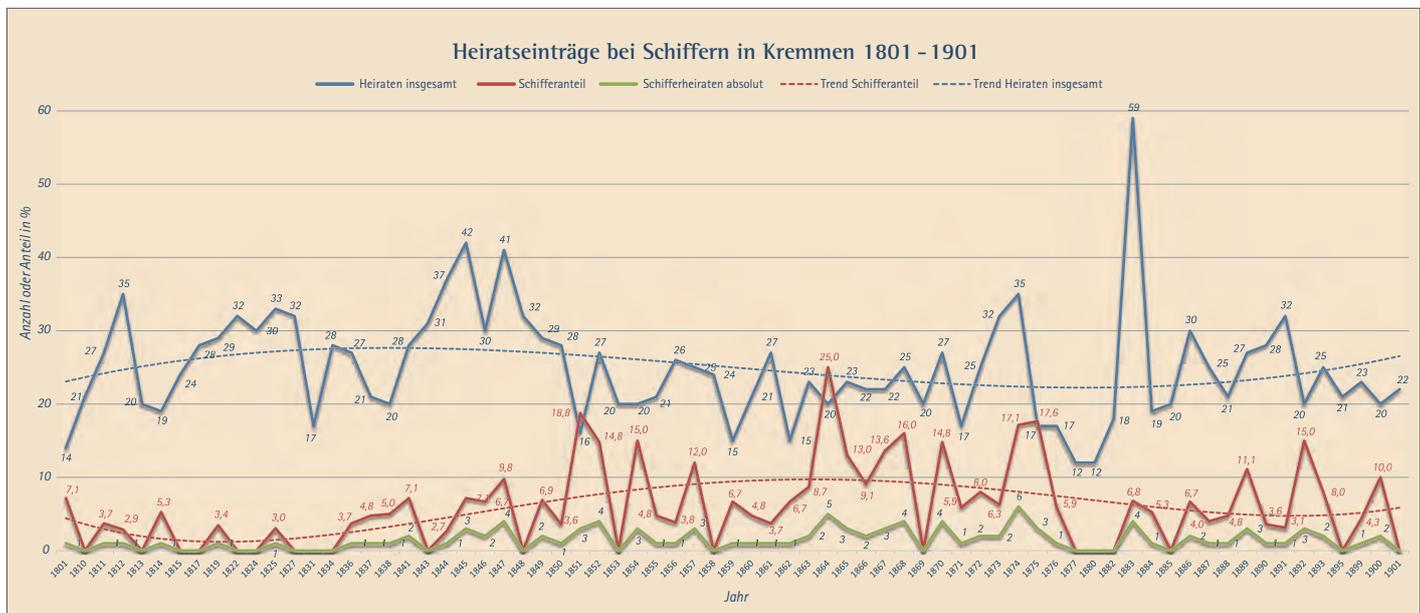
Das 19. Jahrhundert

Das Entstehen einer Ruppiner Schiffer-Gemeinde

Bei den Recherchen zu der vorliegenden Arbeit hat der Verfasser die seit etwa 1800 verfügbaren Kirchenbucheinträge und ab 1874 die Standesamtseinträge der Städte Alt Ruppin, Neuruppin, Kremmen, Lindow, Fehrbellin und Wustrau betreffend die Eheschließungen und Geburten von Schiffern und Schiffbauern durchforstet. Diese recht zeitraubende Beschäftigung ergab einen ungefähren Eindruck, wie sich diese Berufsgruppen im Verhältnis zur Gesamteinwohnerschaft der jeweiligen Kommune entwickelten. Das unerwartet umfangreiche Gesamtergebnis dieser Recherche ist im Anhang als Tabelle ab S. 204 beigefügt.

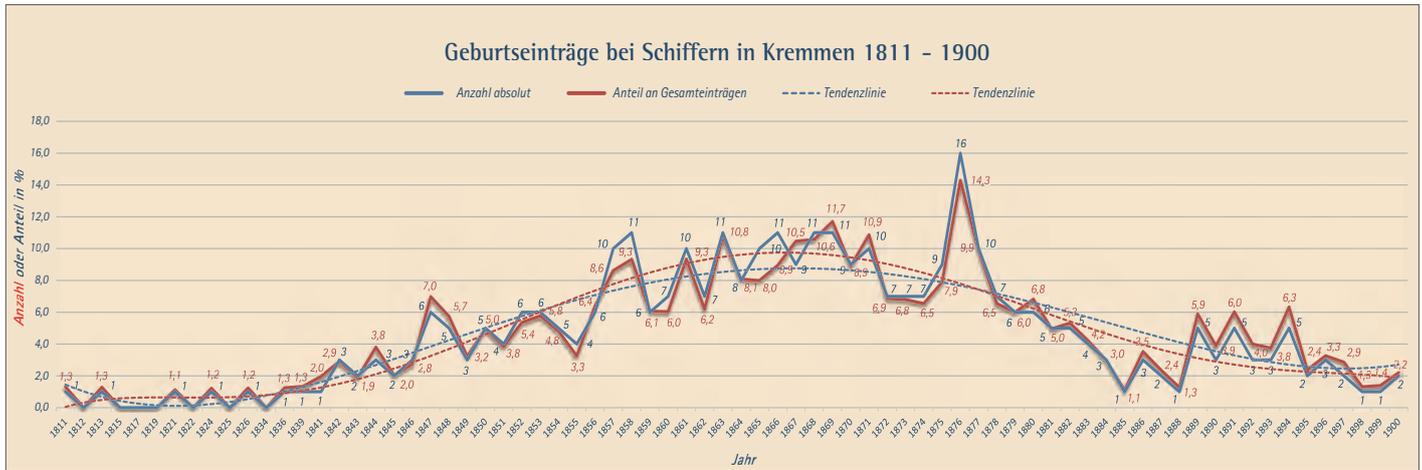
Sieht man sich die Statistik dazu an, muss man sich den Einfluss der natürlichen und gesellschaftspolitischen Ereignisse, insbesondere in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vergegenwärtigen.

Während das Jahrhundert mit dem andauernden Krieg und der Besetzung durch napoleonische Truppen begann, folgten unmittelbar nach deren Ende 1816 die durch den Ausbruch des Indonesischen Vulkans Tambora im Jahr zuvor verursachten Missernten im „Jahr ohne Sommer“. Der Beginn der sogenannten Separationen⁸³ in Preußen und sich bis in die Vierziger Jahre abwechselnde Missernten, Epidemien und Hungersnöte ließen auf dem Land eine schnellwachsende



⁸³ Die Separationen beinhalteten die Aufteilung gemeinschaftlich genutzter Flächen, wie Allmenden (Weiden, Wälder und andere Gemeingüter), in Privateigentum. Das Land wurde zwischen den Grundherren und den Bauern aufgeteilt. Die Bauern erhielten oft das Land, das sie zuvor bewirtschaftet hatten, mussten dafür jedoch häufig Abgaben, auch in Form von Land, oder Dienstleistungen an die Grundherren leisten, was als „Ablösung“ bezeichnet wurde. Diese Maßnahmen führten zu tiefgreifenden sozialen und wirtschaftlichen Veränderungen, da sie den Weg für eine marktwirtschaftlich orientierte Landwirtschaft ebneten, aber auch soziale Spannungen und Landverlust für ärmere Bauern mit sich brachten.

Übersicht über die Einträge zu Schiffer-Trauerungen in den Kirchenbüchern von Kremmen zwischen 1801 und 1901
 Grafik: Sohn



Übersicht über die Einträge zu Schiffer-Geburten in den Kirchenbüchern von Kremmen zwischen 1811 und 1900
Grafik: Sohn

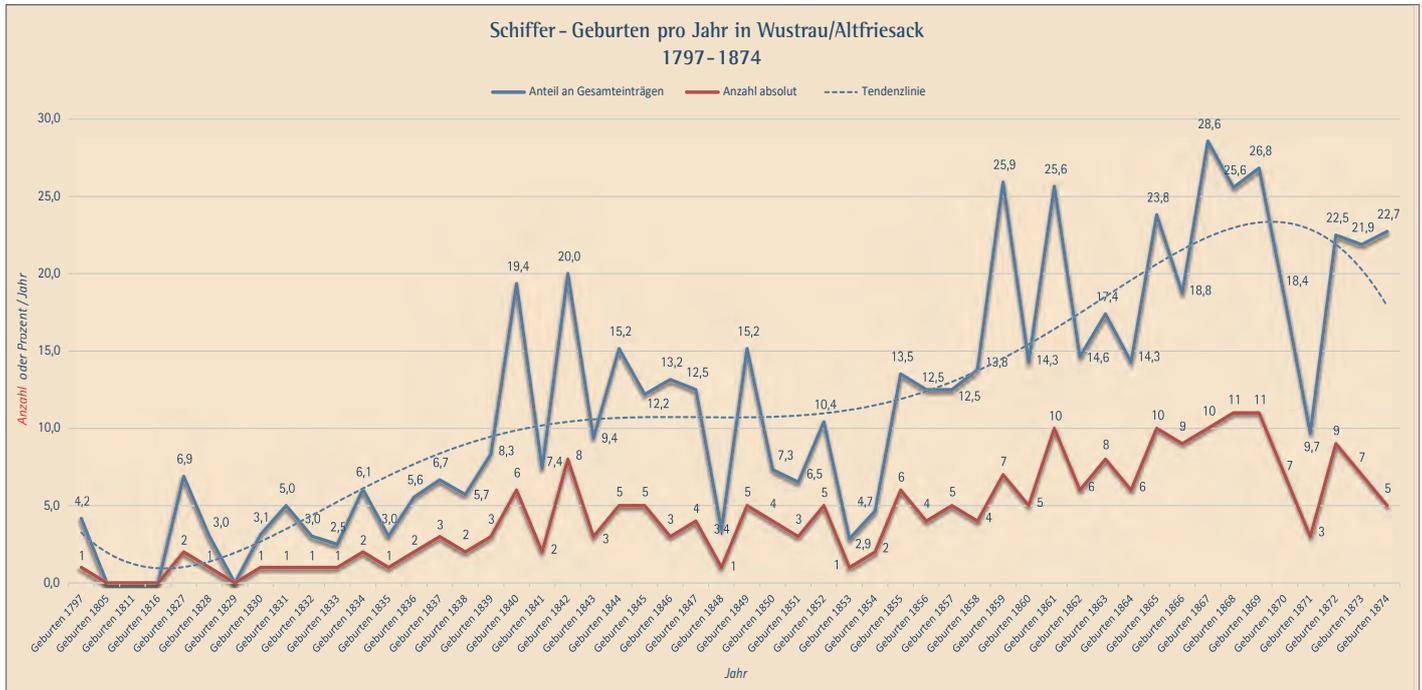
verarmte Unterschicht entstehen (Pauperismus), die auf der Suche nach neuen Lebensgrundlagen in die Städte oder das Ausland abwanderte.

Bis 1806 gehörte das Schifferhandwerk zum städtischen Bürgertum und unterlag den strengen Regeln des königlichen Gülden-Reglement von 1716. Erst die preußischen Reformen, inklusive der Gewerbefreiheit, ermöglichten es Personen die nicht Zunftmitglieder waren, den Schifferberuf zu ergreifen. Für das Ruppiner Land überlagerten sich die oben beschriebenen allgemeinen Entwicklungen mit den lokalen Veränderungen wie dem Torf-Boom und dem Ausbau der Rhinwasserstrasse bis nach Zippelsförde.

Durch die Fertigstellung des Ruppiner Kanals 1790 hatte die Ansiedelung von Schiffern in Kremmen und Wustrau wenige Jahre Vorsprung vor Alt und Neuruppin. Die ältesten, ermittelbaren Namen und Daten in den Kirchenbüchern sind für Kremmen ein Sterbeeintrag des Schiffers GOTTFRIED SCHNURBAUM aus dem Jahr 1797, dessen Alter von 67 Jahren ein Geburtsdatum in 1730 errechnen lässt. Die erste Eheschließung ist hier für 1801 mit dem Schiffer JOHANN CHRISTIAN FRIEDRICH BRAUN angegeben. Die nächste Hochzeit ist erst nach der französischen Besetzung 1811 mit dem Potsdamer Schiffer JACOB LUDWIG VETTER verzeichnet, dessen Vater noch Kalkbrenner war. Seine 23-jährige Frau Dorothea Sophie geb. Springer stirbt bei der Geburt des ersten Kindes noch im gleichen Jahr. So heiratet er 1812 die 24-jährige Maria Louise, geb. Meier. Leider stirbt Jacob Ludwig schon 1815. In den folgenden 2 ½ Jahrzehnten sind in Kremmen ganze vier Eheschließungen verzeichnet, darunter 1819 die nächste Generation Nettelbeck mit dem 1811 in Wustrau konfirmierten Schiffersohn Carl Friedrich Wilhelm.

Der Anteil der jährlichen Schifferhochzeiten in Kremmen steigt zwar bis zur 2. Hälfte des Jahrhunderts an, jedoch bleibt er gemessen an einer Einwohnerzahl von ca. 2800 um 1860 bescheiden. Die Gesamtzahl an Eheschließungen in Kremmen bewegt sich bis auf ein vorübergehendes Hoch in den vierziger Jahren, um die 25 pro Jahr.

Für Wustrau und Altfriesack ist die älteste gefundene Eintragung eine Geburt aus dem Jahr 1798. Der Kindsvater war der Schiffer FRIEDRICH MATHIAS SCHWARZ und die Mutter Maria Sophia, geb. Krekl. Das Kind bekam den Namen Christian Ludwig. Ein weiterer Wustrauer Schiffer war JOACHIM SCHÖNBERG, dessen Tochter in einem Eintrag von 1807 mit 10 Jahren stirbt. Die erste Eheschließung ist 1809 mit dem Oranienburger Schiffer und Steuermann CARL FRIEDRICH PROTZ verzeichnet,



der die Altfriesacker 22-jährige (1787 geb.) Schiffertochter Maria Dorothea Wilhelmine Nettelbeck heiratete. Deren Vater CHRISTIAN FRIEDRICH NETTELBECK war demnach dort als Schiffer schon etliche Jahre ansässig. 1811 erhält dessen oben schon genannter 14-jähriger Sohn Carl Friedrich die Konfirmation, wurde demnach im Jahr 1797 geboren.

Auch die Alt Ruppiner Kirchenbuch-Eintragungen aus dieser Zeit liefern etliche Namen mit der Berufsbezeichnung Schiffer. Alphabetisch geordnet erscheinen folgende Familien-Namen, z.T. in verschiedener Schreibweise:

Ahrndt oder Arndt, Boeldecke oder Böldicke, Faust, Friesecke, Grothe, Kirchhof(f), König, Kraft, Kurth, Maaß oder Maass, Mangelsdorf, Meinow, Musold(t), Ohms, Porep, Rolf, Schläger, Schor(r)ien, Schulz, Traxel, Vielitz, Wegner, Wendt, Wensch, Zabel und Ziggelkow. Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, zeigt aber schon den Umfang der Schifferfamilien um 1850. Wie schon früher erwähnt, hatten sich die „Pioniere“ oft aus vorhandenen Fischerfamilien heraus entwickelt. Das ist deutlich bei Kirchenbucheinträgen der Familien Arndt, Böldicke, Mäcker und Friesecke zu sehen, wenn die Söhne von Fischern Schiffer wurden (siehe Stammbäume Arndt auf S. 291).

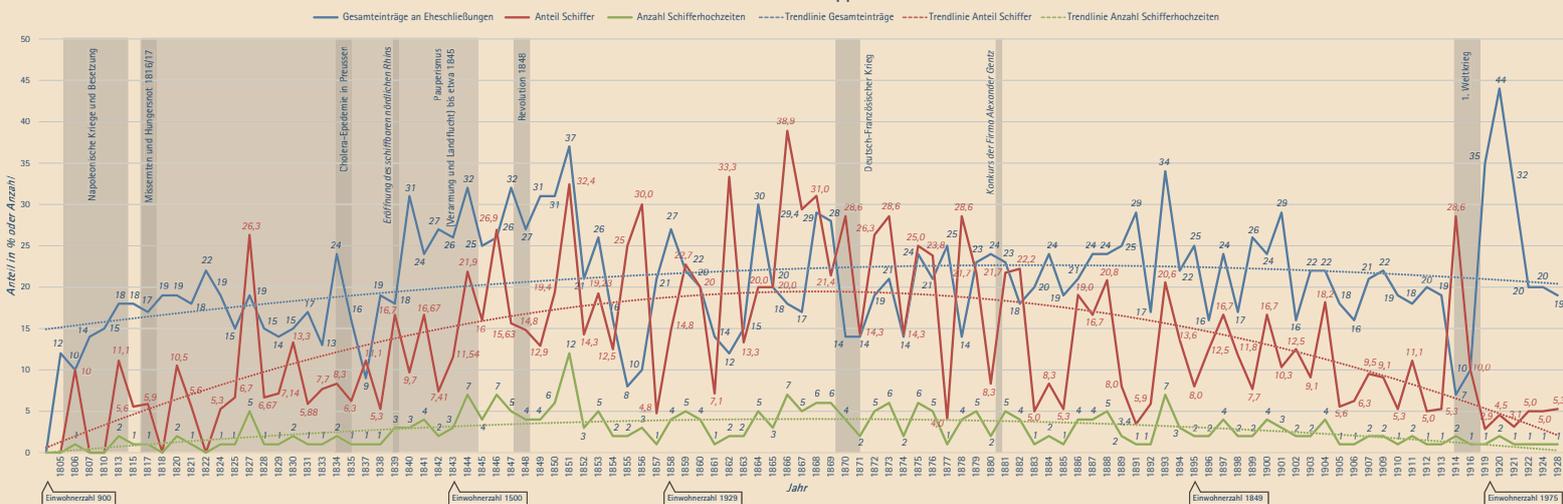
In einer Übersicht der Gewerbe und Gewerbetreibenden in Alt Ruppın aus dem Jahre 1843⁸⁴ haben die Schiffer bereits den Spitzenplatz eingenommen. Es werden zwar „nur“ 25 Oderkähne und 6 Zillen gelistet, bedenkt man aber, dass jedes Fahrzeug mit mindestens 2 – 3 Personen bemannt sein musste, kommt man schnell auf 62 bis 78 Schiffer und Bootsleute. Als zweitgrößte Profession sind mit großem Abstand die Tischler und Stuhlmacher zu 9 Meistern und 23 Gehilfen vertreten.

Der Aufwärtstrend bei der Entwicklung der Flußschifffahrt im Ruppiner Land erreicht nach 1860 seinen Höhepunkt.

Übersicht über die Einträge zu Schiffer-Geburten in den Kirchenbüchern von Wustrau zwischen 1797 und 1874
Grafik: Sohn

84 in: Arndt, Chronik von Alt Ruppın 1960, Museum Neuruppın

Schiffer - Heiraten in Alt Ruppin 1805 - 1928



Diese Übersicht zu den Eheschließungen von Schiffern in Alt Ruppin stellt gleichzeitig die Gesamtzahl der Trauungen (blau), den Anteil der Schiffer daran (rot) und deren absolute Anzahl (grün) dar. Zusätzlich sind maßgebliche gesellschaftliche Ereignisse hinterlegt.
 Grafik: Sohn

Torfschiffahrt und Industrialisierung sind um 1870/80 in Kombination auf dem Gipfel und erfordern entsprechend viel Transportkapazität. Die dritte Generation der Kahnschiffer nach 1800 ist auf eine Größe angewachsen, dass alle anderen Gewerke am Rhin hinten anstehen. 1861 führt der Chronist 67 SCHIFFE MIT 55 SCHIFFSEIGNERN UND 101 GEHILFEN auf. Übrigens auch 3 Schiffbauer mit 13 Gehilfen. Damit war die Binnenschiffahrt zum absolut prägenden Element der Alt Ruppiner Gemeinde geworden.

Für die anderen Orte südlich von Alt Friesack trifft das Gleiche zu. In Beetz, Kremmen, Wustrau oder Linum bilden sich Schiffervereine und -innungen.

Eine Übersicht über die Gewerke in Alt Ruppin im Jahr 1861 zeigt folgende Verhältnisse⁸⁵:

Gewerk	Eigentümer	Gehilfen	Arbeiter
Kaufleute mit eigenem Commissions Geschäft	2	4	
Kaufleute mit offenen Verkaufsstellen	6	3	
Agenten	5		
Umherziehende Krämer, Lumpensammler, Händler		5	
Schiffe(67)	55	101	
Gastwirte	4		
Schankwirte, Billiardhalter	1		
Leinweber (11 Stühle)			
Walkmühle (1)	1	1	1
Garnfärberei (1)	1		1
Kalkbrennereien (2)	2	2	2

⁸⁵ ebenda

Gewerk	Eigentümer	Gehilfen	Arbeiter
Ziegeleien (2)	2	3	8
Ölmühle (1)	1		10
Lohmühle (1)	1		1
Leimsieder (1)	1	1	1
	Meister		Lehrlinge
Wassermühle (1)	2	10	
Bockmühle (1)	1	1	
Branntweinbrennerei (1)	2	2	
Dampfmaschine zur Bereitung der Lohe (1)			
Bäcker	5	5	
Fleischer	4	2	2
Gerber	3	3	1
Töpfer	2	5	1
Glaser	1		
Maurer	1	15	3
Mahler	1		
Zimmerleute	1	17	
Schornsteinfeger	1	1	
Stellmacher	3	2	
Grobschmiede	2	4	1
Schlosser	4	2	4
Seiler	1		1
Färber	1		1
Schuhmacher	14	4	4
Sattler	1		
Schneider männl	6	2	1
Schneider weibl	5		4
Tischler, Stuhlmacher	10	6	3
Böttcher	3		1
Fischer	10	4	
Gärtner	1		
Barbier	3		
Schiffbauer	3	13	
Putzmacherin	6		
Musiker	1		
umherziehende Schauspieler	1		

Ein Berufstand organisiert sich – Schiffer-Innungen, Vereine und Genossenschaften

Der Charakter des Schifferstandes veränderte sich im Verlaufe des 19. Jh. ähnlich wie in anderen handwerklichen Gewerken. In der ersten Hälfte des Jahrhunderts dominierte noch der Einzelschiffer/-schiffseigner, der ein bis ein Dutzend Fahrzeuge besaß und sie mit Familienmitgliedern und angeheuerten Bootsmännern oder -knechten bemannte. Mit der Entstehung von Reedereien, insbesondere an den großen Strömen Rhein, Elbe, Oder, bekamen diese Kleinschiffer zunehmende Konkurrenz durch kapitalkräftige Gesellschaften mit vielen angestellten Schiffsführern und Bootsleuten.

Gleichzeitig änderte sich dort der soziale Charakter der kahnfahrenden Mannschaften vom familiären, hierarchisch strukturierten Familienbetrieb zum Unternehmen mit Management und Angestellten. Da die Schiffsgrößen und damit auch die Frachtmengen auf den ruppiner Gewässern limitiert waren, spürte man hier die Veränderungen weniger, als in anderen Stromgebieten.

Trotzdem mussten die hier vorherrschenden Kleinschiffer sich organisieren, um die beruflichen und sozialen Risiken des Gewerbes irgendwie abzufangen.

„Das Leben der selbstständigen Mitglieder war diversen Risiken ausgesetzt, für die es damals keine allgemeine Absicherung gab. Kahn- wie auch Seeschiffer waren wie viele andere Gewerbetreibende im Berufsleben mit existenzbedrohenden Ereignissen wie Naturkatastrophen, Krankheit, dem Tod, beruflichen Fehlschlägen oder der sozialen Isolierung konfrontiert. Ein Überleben, auch als soziales Wesen mit Frau und Kindern, brauchte die Gemeinschaft und genossenschaftliche Absicherung.

„Der Zweck der Gilden und Innungen war zunächst gegenseitige Hilfe und Unterstützung in Sterbefällen und im Unglück. [...] Später kamen die Förderung der Berufsausbildung (Schifferschulen) und die wirtschaftliche Hebung des Standes hinzu.“⁸⁶⁻⁸⁷

Nachdem die friderizianischen Gilderegeln durch die Gewerbefreiheit abgelöst wurden, entstand in den 30iger und 40ziger Jahren ein regelrechter Boom von Innungsgründungen in der preußischen Binnen-



Die Vereinsfahne der Schifferinnung Linum mit dem Gründungsjahr 1844.
Quelle: Museum Neuruppin

86 Max Rehberg, GROSSDEUTSCHER VERKEHR, 37. Jg. der VERKEHRSTECHNISCHEN WOCHE, Heft 7/8, Nachdruck des Kreismuseum Oranienburg, 1992

87 M. Sohn, HISTORISCHE INNUNGSMODELLE, Neuruppin, 2019, S. 6s

schiffahrt. Auch im Ruppiner Land brachte die durch den Torf-Boom schnell wachsende Zahl an Schiffern nach 1840 in den Schifferstädten Innungsgründungen hervor. Mit die ältesten waren Linum 1844 und Alt Ruppin 1846 mit vierzig Schiffseignern:

„1873 gehörten ihr 65 Mitglieder an. Der Innungsbezirk dehnte sich nach 1886 auf Neuruppin, Neuglienicke, Zermützel, Walsleben, Kränzlin, Rühnick, Karwe, Nietwerder, Wulkow, Linow, Lüchfeld, Wustrau und Treskow aus. 1896 besaßen die 56 Schiffseigner 59 Kähne, einen Kraftschraubendampfer und einen Dampfkahn.“⁸⁸

1904 wurden die verschiedenen Schifferorganisationen im Regierungsbezirk Potsdam aufgefordert, Auskunft über die Anzahl ihrer Mitglieder und ihr Gründungsjahr zu geben.

Daraus entstand folgende Tabelle (bearbeitet vom Verfasser):⁸⁹

Lfd Nr.	Name der Ortschaft	Schifferinnung oder Verein	Zahl der Mitglieder	Gründungsjahr	Bemerkungen
1	Rühnick	-	15	-	-
2	Alt Ruppin	Innung	135	1872	Vorsitzender: Ferdinand Arendt
3	Wustrau	Sterbekassen Gesellschaft	11	1872	Der frühere Schifferverein zu Wustrau führt jetzt den Namen "Sterbekassengesellschaft der Schiffer zu Wustrau". Die Mitglieder setzen sich aus Schiffseignern, ehemal. Schiffen, Bootsleuten und Schifferfrauen zusammen. Der Vorsitzende der Gesellschaft ist Aug. Hesterberg in Wustrau.
4	Beetz	Innung	25	1879	Schiffsältester: Friedrich Göpfert
5	Sommerfeld	Innung	26	1879	Schiffsältester: Hahn
6	Kremmen	Innung	13	1875 (70 Mitglieder)	-
7	Linum	Innung	57	1878	Vorsitzender: Carl Heise

Es verwundert hier die Jahresangaben zur Gründung. Nach der Reichsgründung 1871 gab es mehrere Statutänderungen auf Grund neuer Gesetzgebung. Womöglich hat dies zu den relativ späten (Neu-)Gründungsdaten dieser Tabelle geführt. Verwiesen sei nochmal auf die umfangreiche Tabelle der Ruppiner Schiffer im Anhang, die sich aus der Zusammenführung unterschiedlicher Quellen, wie Schiffsregister, Kirchenbücher, Standesamtseinträge und Messbriefe ergab. Sie veranschaulicht allein durch ihren Umfang an Personen den hohen Stellenwert der Binnenschiffahrt in der damaligen Region.



Die Schiffervereinsfahne von Beetz, hergestellt 1906.
Foto: W. Rudolph, um 1990,
Quelle: Seefahrerhaus Sellin

⁸⁸ Vergl. Lisa Riedel, VI.4.1 ÜBER DIE SCHIFFBARMACHUNG DES RHINS, in Alt Ruppin – AUS DER VERGANGENHEIT UNSERER STADT, Ulrich Kriele 2009

⁸⁹ aus BHLA-Akte 27C Neuruppin, Schifferschulen Innungen

Innungsmodelle von Schiffervereinen an der Ruppiner Wasserstraße

Eines der wichtigsten Insignien der Schifferorganisationen waren deren Innungsmodelle. Glücklicherweise haben sich bis heute von Orten an der Ruppiner Wasserstraße mehrere Modelle aus dem 19. Jahrhundert erhalten, die beredtes und zugleich authentisches Zeugnis dieser Hochzeit der Binnenschifffahrt ablegen.



Das Modell der Wustrauer Schifferinnung von 1875

Heimatstube Wustrau

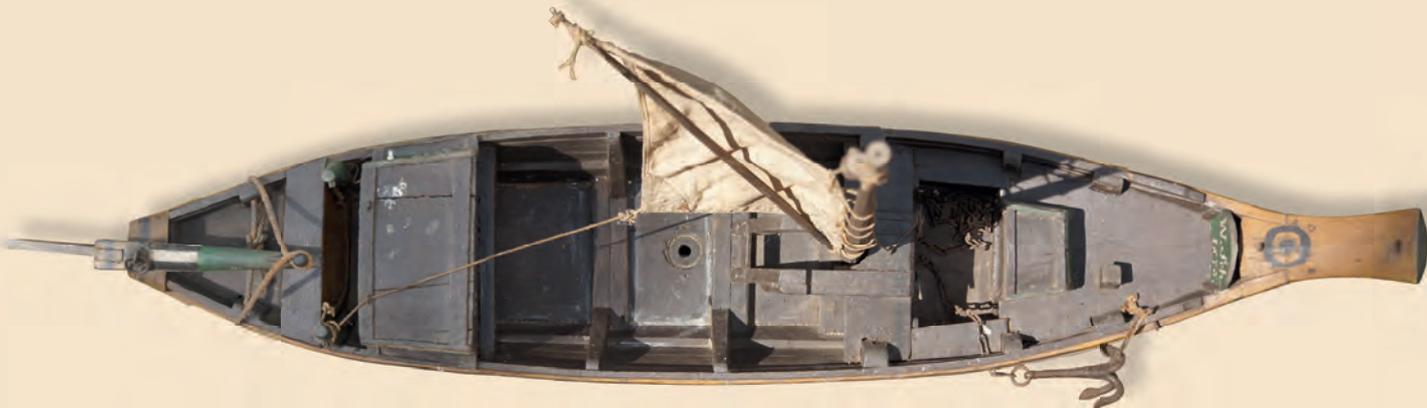
Dieses Modell steht direkt mit dem Torfransport im Zusammenhang. Die Wustrauer Schiffer lebten hauptsächlich von diesem Gewerbe.

Auf dem Höhepunkt des Torfabbaus entstanden, wurde es vom Innungsmitglied Joachim Friedrich Wilhelm Degener (1823-1899) aufbewahrt und über dessen Sohn, dem Gründer der Neuruppiner Likörfabrik, bis zu dessen Urenkel in die Gegenwart erhalten.

1989 übergab die Familie Degener das Modell als Dauerleihgabe an die Heimatstube Wustrau.

Es zeichnet sich mit seinen Maßen von 105 cm Länge und 62 cm Höhe durch einen sehr guten Erhaltungszustand aus. Alle Teile scheinen original aus der Entstehungszeit zu stammen.

Fotos: M. Sohn

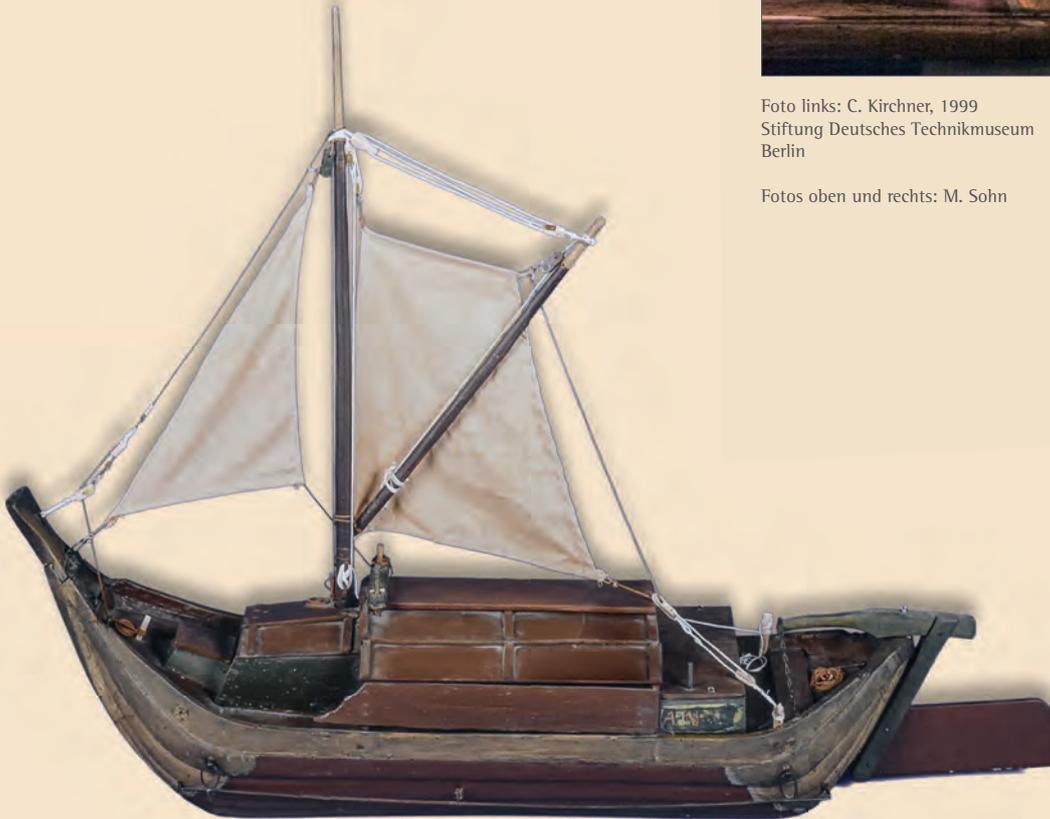


Das Modell der Neuruppiner Schifferinnung um 1850

Dauerleihgabe des Neuruppiner Museums an die Stiftung des Deutschen Technikmuseums in Berlin, Inv. Nr. VI.1.025 02849

Dieses Modell, das eigentlich dem Neuruppiner Museum gehört, befindet sich seit mindestens 1999 in Berlin. In diesem Jahr wurde es dort restauriert und mit der Takelage ergänzt. Vermutlich war Günther Pohlandt der Ausführende, da er damals die neue Ausstellung zur Schifffahrt, insbesondere den Teil Binnenschifffahrt am Technik-Museum, kuratierte und begleitete. Insofern ist diese Ergänzung auch fachlich korrekt ausgeführt worden.

Einzelheiten wie das Ruder ohne Vorschneider könnten auf ein Alter um die Mitte des 19. Jh. hinweisen. Dessen Ausführung ist allerdings etwas seltsam, da der Ruderschaft parallel zur Heckkaffe geführt wird. Dies könnte auch eine spätere, fehlerhafte Nachbildung sein.

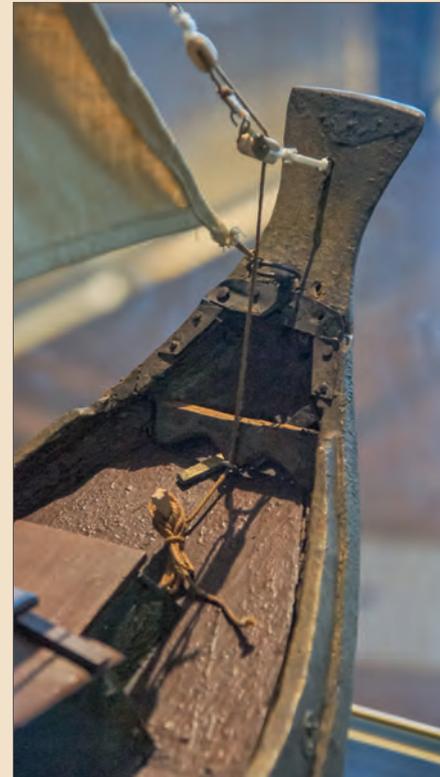


Ansonsten dürfte sich hier um eine, den Vereinszwecken angepasste, Nachbildung eines mittleren Oderkahns handeln.



Foto links: C. Kirchner, 1999
Stiftung Deutsches Technikmuseum
Berlin

Fotos oben und rechts: M. Sohn



Das Modell des Kremmener Schiffervereins um 1870

Inv. Nr. IV-2243 des Regionalmuseums Oberhavel

„Zu der umfangreichen Sammlung von Schiffsmodellen im Heimatmuseum Oranienburg gehört auch das der Schiffervereinigung Kremmen. Der Bauart nach könnte es gegen 1870 entstanden sein. Es wurde speziell als Innungszeichen gefertigt, denn unter dem Boden ist eine starke Planke befestigt, an der die Tragestange für Umzug befestigt war. Eine starke, gedrehte Schnur läuft um den Schiffskörper, an der die Bänder aufgehängt waren.

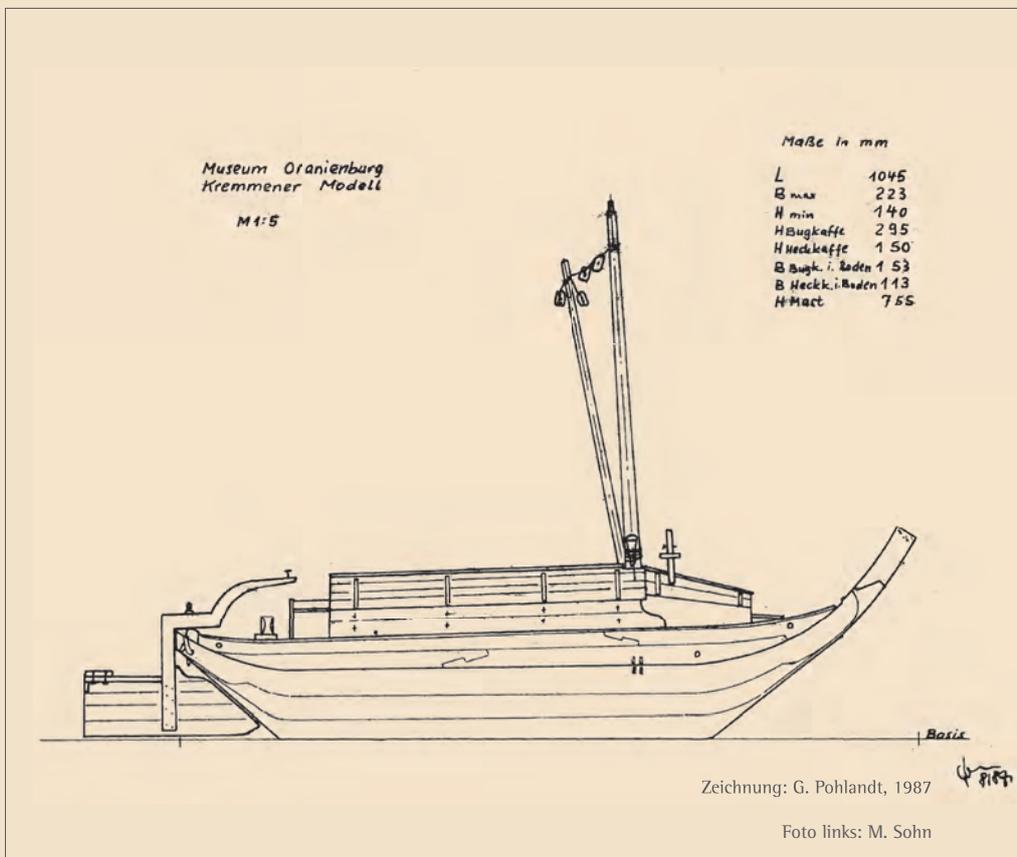
Das Modell ist gut erhalten, nur das Ruder ist vollständig erneuert worden. Der Mast steckt in einem ordnungsgemäßen Scherstock, der Fisch fehlt. Am Topp hängen ein paar Blöcke unklar zwischen Mast und angetopptem Baum. Segel sind nicht vorhanden. Ein kurzer Mast ist auf dem Deck (BB) gelagert, dieser scheint zum Originalzubehör zu gehören, auf dem Vorschiff liegen noch zwei Bundstaken und ein Handstaken, diese sind neu

und wohl mit dem Ruder zusammen an Bord gekommen.

Der Schiffskörper ist teilweise aus Eichen, Eschen- bzw. Kiefernholz gefertigt, die Borden sind mit Farbe bemalt (Eiche mittel getönt). Die Bodenplanke ist ohne Hebung und besteht aus einem Brett von ca. 13 mm Dicke, die Kaffen sind gegengesetzt. Die Bord besteht mit 3 Plankengängen aus einem Stück (Bruhne, Mittelbord und Wallschiene), diese Gänge sind klinker angeedeutet und mit Lehnung angelegt, zwei weitere Plankengänge (Liefplanke und Rießbord) sind senkrecht karveel aufgesetzt. Im Rießbord und der Liefplanke sind jeweils eine Hakenlasche eingeritzt. In die Rießbord ist eine ca. 5 mm unter Oberkante verlaufende Rille eingeritzt, dies soll den Schandeckel darstellen.

Die Bauweise ist sehr sorgfältig, die Nähte zwischen Planken und Boden sowie den Kaffen sind kaum wahrzunehmen.“

Zitat von Günther Pohlandt aus seiner unveröffentlichten Baubeschreibung des Modells inklusive Zeichnung, aus dem Jahre 1987.



Das Modell des Beetzer Schiffervereins um 1870

Inv. Nr. IV-2303 des Regionalmuseums Oberhavel

Wie Kremmen liegt Beetz in unmittelbarer Nähe des Ruppiner Kanals. Mit dessen Eröffnung entwickelte sich auch dieser Ort zum Schifferdorf inklusive Schifferverein.

Der Erhaltungszustand dieses Modells aus dem REMO in Oranienburg weist neben Gebrauchspuren auch Beschädigungen auf. So wurde die mit Scharnier erkennbare Klappkaffe bei ungeschickten Klappversuchen beschädigt und die gesamte Takelage, bis auf einen losen Mast, fehlt. Dieses Modell ist bisher nur im Magazin zu finden. Die sehr gedrungenen Proportionen lassen es nach heutigem Empfinden etwas unattraktiv erscheinen. Jedoch sind gegenüber vergleichbaren Objekten eine Reihe von Details sehr sorgfältig ausgeführt. Dazu zählen der Helmholzbeschlag mit Däumling, das Kaffenscharnier und die Stöße der gestückelten Planken.

Auch ist die Bemalung bzw. Farbgebung den Originalen seiner Zeit genau nachempfunden und für uns heute sehr aufschlussreich. Wie bei vorhergehenden Exemplaren, werden außer der geschabten Plankenoberfläche nur Grün und Weiß als Farben verwendet. Der dunkle Branton entsteht durch das Teeren des Holzes. Die Maße betragen 105 cm in der Länge und 23 cm in der Breite.

Fotos: M. Sohn



Schiffbaustellen im Bereich der Ruppiner Wasserstraße

Beim Studieren der Messbrieflisten⁹⁰ Alt Ruppiner Schiffe und Schiffer fragt sich der Leser automatisch, wo kamen die Kähne eigentlich her? Wer hat sie wo gebaut? Diese einfache Frage ist leider nicht so simpel zu beantworten. Das Schiff(Kahn)bauer-Handwerk scheint eher selten in Akten und Unterlagen Eingang gefunden zu haben. Es betrifft auch nicht nur den Neubau von Kähnen. Jährlich brauchten die hölzernen Fahrzeuge in der Winterpause ihre Wartung und Reparaturen, was eine Dienstleistung in der Nähe verlangte. Die Nachfrage nach Bau- und Reparaturleistungen entstand zuerst mit dem Aufkommen und Wachsen des Torfabbaus seit der Eröffnung des Ruppiner Kanals. Diese Fahrzeuge machten bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhundert die übergroße Mehrheit an Fracht-Kähnen aus und fuhren auch nicht weiter als bis Alt Friesack. Die Schiffer lebten im Einzugsbereich der Torfregionen in Orten wie Linum, Wustrau, Beetz, Oranienburg, Kremmen, Fehrbellin. Demnach ist hier auch ein Angebot an Schiffbau zum Beginn des Jahrhunderts zu vermuten.

Alt Ruppin

Mit der Schiffbarmachung des nördlichen Rhinabschnitt hinter Alt Ruppin ab 1836 entwickelte sich auch die Ansiedlung von Schiffbauern im Bereich des Ruppiner Sees, im wesentlichen in Alt Ruppin.

Kahnbau war bis zum Einsatz von Stahl ein Handwerk ohne seriellen Charakter, das heißt, jedes Fahrzeug war ein Unikat und Maschinennutzung kam erst zum Ende des Jahrhunderts auf. Das bedeutet, die infrastrukturellen Voraussetzungen waren sehr schlicht. Eine Wiese am Ufer und einige Schuppen reichten für solch ein Vorhaben. Manchmal waren auch die Schiffer selbst am Bau tatkräftig beteiligt oder Initiator. Bei den Neubauten kamen die Oderkähne mit Sicherheit aus der Region. Zillen, die auch zahlreich erwähnt werden, wurden eher an der oberen Elbe und Moldau gebaut. Ihre Nutzung als Torfkähne ist dann eine Wiederverwertung, nach dem die erste Reise mit Fracht aus Böhmen elbabwärts nach Berlin erfolgte. Das viele Torfhändler die Berlin versorgten, auch dort ansässig waren, lässt vermuten, dass sie ihre eigenen Kähne in der Berliner Region bauen ließen oder dort ankauften.

Für die Ruppiner Schiffer war der Neubau ebenfalls nur eine Möglichkeit zu einem Kahn zu kommen. Genauso oft wurden die Schiffe aus zweiter oder dritter Hand erworben. In den Messbriefen



Modell einer Kahnbaustelle
im Elbschiffahrtsmuseum
Lauenburg,
Foto: M. Sohn

90 in Akte KAP AP-220, Schiffsgefäße, Kreisarchiv OPR

aus den Alt Ruppiner Akten sind einige Vorbesitzer angegeben. Es tauchen dann Orte auf wie Ravensbrück, Berlin, Charlottenburg, Sachsenhausen, Spandow, Mecklenburg, Oranienburg, Fürstenberg, Mehltitz, Brandenburg oder auch Aussig für eine Zille auf. Im Bereich der Spree und Havel waren eine Vielzahl an Schiffbauern seit dem 18. Jh. aktiv. Bekannte Standorte waren der Schiffbauer Damm in Berlin, die Insel Stresow gegenüber der Spandauer Altstadt, Oranienburg, Malz und Sachsenhausen, Zehdenick, oder Marienwerder.

Um es zusammenzufassen, die Versorgung der Ruppiner Schiffer und Schifffahrt mit Kähnen wird mehrheitlich aus dem Umland von Berlin erfolgt sein. Demnach war eine direkte lokale Präsenz hauptsächlich für Reparaturen wichtig.

Die frühesten Erwähnungen wurden in der Chronik von Alt Ruppin, den Inventarien des Rhins und insbesondere in den noch verfügbaren Kirchenbucheinträgen von Städten wie Alt Ruppin und Kremmen gefunden.

Wie schon bei der Entstehung des Schifferberufs in Alt Ruppin verwendet, geben die Bürger- und Einwohnerlisten in der Ortschronik Auskunft über das erste Auftauchen eines Schiffbauers. Während 1810 der erste Schiffer gelistet ist, taucht ein Schiffszimmermann ein Jahr später in der Aufzählung für 1813 und 1814 auf. Ob da schon ein Schiffbauplatz existierte ist unsicher. Es gab in diesem Jahr 4 Schiffer mit 4 Kähnen vor Ort. Da lohnt sich ein ständiger Bauplatz eher weniger.

Nach dem schnellen Anwachsen der Schifferzahl im Gefolge des Schleusenbaus bei Alt Ruppin und der Schiffbar-machung des oberen Rhinlaufs, stieg auch die Zahl der Schiffbauer bei den Einwohnern. Auch wird 1834 und 35 eine Schiffbauerhütte am Ruppiner See nördlich des Stadtgartens erwähnt⁹¹, die auf einen Bauplatz hindeutet. Details hierzu konnten jedoch bisher nicht ermittelt werden. Bootsbau im Allgemeinen war wegen der schon Jahrhunderte existierenden Fischerei in Alt Ruppin immer vorhanden. Inwieweit solche Fischerkahnbauer sich zu Oderkahnbauern entwickelten ist offen, jedoch nicht unwahrscheinlich. Auch die Frachtsschiffer rekrutierten sich zum Teil aus den Fischerfamilien.

In einer Chronik-Liste der Gewerbetreibenden von 1843 taucht erstaunlicherweise noch kein Schiffbauer auf, obwohl es hiernach inzwischen 25 Oderkähne und 6 Zillen im Ort gab. Hier ist Zweifel an der Vollständigkeit angebracht. Das inzwischen begonnene Inventarium des Rhins listet um die Mitte des Jahrhunderts folgendes auf:

Von der Zugbrücke bei Zippelsförde ab (Meilen)	Stations-Nr.	Gegenstand	Bemerkungen
1,90	38	Stations Nummer	<i>Von Station 38 bis 39 sind außer den bereits vorerwähnten Waschbänken noch vielfache Fischkästen und kleine Grundkähne am Ufer und im Wasser aufgestellt, außerdem sind zur Aufstellung von Badehäusern und Badegellen noch 3 Consense ertheilt und zwar für Rohrlack unterm 10. Juli 1847 I 378. J. für Möhring unterm 6. Juli 1848 I 1700. 6. für Sauerland unterm 10. Januar 1849 I 330. 12. Ebenso ein Consens zur ANLAGE EINES SCHIFFBAUPLATZES am rechten Ufer kurz oberhalb der Schloßbrücke unterm 6. October 1849 I 667 Septbr.</i>

⁹¹ „Das Schiffbauerhaus lag zwischen dem Ruppiner Weinberg und der hiesigen Stadt (Scheinbar da, wo die Badeanstalt bis 1945 stand)“, Zitat aus der Chronik von Alt Ruppin, 1961

Von der Zugbrücke bei Zippelsförde ab (Meilen)	Stations-Nr.	Gegenstand	Bemerkungen
1,8425	36+85,0	Einmündung des Grafenmühlenfließes	<i>Verbindungsgraben nach dem Ruppiner See am rechten Ufer. Bei hohen Wasserständen mit kleinen Handkähnen befahrbar. (Mühlengraben der Grafenmühle? d.A.) An demselben IST EINE SCHIFFBAUSTELLE ANGELEGT. Consens vom 12. August 1861 I 2417 Juli. Nach dem Ministerial Rescript vom 23. Dezember 1831/1548 Dezbr. soll den Adjeranten das durch Senkung des ehemaligen Schloßteiches entstehende Vorland zukommen.</i>
1,980	39+60	Profil	<i>Für den Oberförster ist zur Einrichtung eines Badehauses im Rhin ein Consens unterm 28. Juli 1848 III. 683.7 ausgefertigt. Von hier bis zur Alt Friesacker Schleuse erstreckt sich der Ruppiner See. Derselbe ist fiskalisches Eigenthum. Die Fischerei aus demselben ist außer einzelnen zur Kleinfischerei berechtigten Interessenten an die Fischer zu Alt Ruppin und Alt Friesack verpachtet unznwar fischen die Alt Ruppiner bis zum Gute Treskow etwa Station 58, die Alt Friesacker von hier bis zur Schleuse. Die im See gelegende Inseln sollen ebenfalls den Fischereibesitzern zu Alt Ruppin gehören. Die Aufsicht über diesen See wird durch den Pritstabel des Amtes Alt Ruppin bewirkt. Zwischen Stat. 39 und 40 am linken Ufer in der Höhe der Stadt Alt Ruppin befinden sich noch folgende Privat-Uferanlagen. EIN SCHIFFBAUPLATZ NEU (SCHULZ)</i>
2,00	40	Ruppiner See	<i>eine Ziegelei von Wald EIN SCHIFFBAUPLATZ VON EHLING eine Ziegelei von Hartwig</i>

Demnach ist 1849 die Genehmigung für den Bau der Schiffbaustelle rechts vor der Schlossbrücke erteilt worden. 1861 wurde die Baustelle am Grafenmühlenfließ genehmigt, in etwa wo sich noch heute die Kreideweiß-Werft befindet.

Einen sehr guten Überblick über die wachsende Schiffbauer-Community in Alt Ruppin liefern die Kirchenbücher der Stadt. In ihnen ist unter den Rubriken Geboren/Getauft, Aufgebote/Trauerungen und Verstorben detailliert seit dem Beginn des Jahrhunderts abzulesen, wie sich die Familien und Berufsstände entwickelten. Auch deren Vernetzungen sind durch die Ehepartner und Kindspaten gut erkennbar. Wie auch bei den Schiffern und anderen Ständen zeigt sich, dass man meistens „unter sich“ blieb. Die familiären Verbindungen waren eng mit dem Berufsstand verknüpft, was auch verständlich ist. Wie hart die damaligen Lebensverhältnisse waren, belegen die Vielzahl an Totgeburten und früh verstorbenen Kinder.

Gemäß dieser Quelle erscheint in Alt Ruppin 1807 der erste Eintrag zur Geburt einer Tochter des 1761 geborenen ansässigen Schiffbauers JOACHIM GEORG NEY (auch Neye und Neu geschrieben) und seiner Frau Catharina Dorothea, geb. Görges. Es ist offensichtlich die für 1811 in der Chronik genannte Person. Er wird aus Havelberg stämmig beschrieben und war bei der Heirat der Catharina Görges im Jahr 1797 schon verwitwet. Wann er jedoch nach Alt Ruppin übersiedelte, ist nicht bekannt. In den folgenden Jahren sind noch weitere Eintragungen zu Kindern dieses Paares zu finden. So haben 1819 ein Sohn und eine Tochter Konfirmation die noch 1801 und 1802 in Havelberg geboren wurden. Zwei seiner Söhne, Joachim Georg und Christian Friedrich wurden ebenfalls Schiffbauer, verstarben jedoch relativ jung 1830 und 1848. In den Folgejahren tauchen keine Schiffbauer dieses Namens mehr auf. Ney stirbt 1846 im Alter von 84 Jahren in Alt Ruppin. Ein Jahr danach, 1847, erscheinen plötzlich mehrere Schiffbauer in der Liste der Eheschließungen in Alt Ruppin. Dies sind die Bräutigams JOHANN FRIEDRICH WILHELM DAMER aus Brandenburg, JOHANN GOTTLIEB FLEDERICH aus Zehdenick und JOHANN MICHAEL KRÜGER aus Ravensbrück. Inwieweit diese Herren vor Ort ansässig wurden oder nur ihre Bräute fanden, ist nicht geklärt.

Der bedeutendste Schiffbaumeister um die Mitte des 19. Jh. in Alt Ruppin war wohl JOHANN FRIEDRICH WILHELM RICHTER. Seine Biografie war recht ereignisreich, soweit sie sich aus den Kirchenbüchern Alt und Neuruppins, Charlottenburgs und Münchehofes bei Storkow rekonstruieren ließ. Bevor er zwischen 1845 und 1847 in Alt Ruppin ansässig wurde, waren seine Stationen; Geburt in Groß Eichholz bei Münchehofe und Heirat der Bertha Emilie Adelgunde Klau in Charlottenburg am 15. Juli 1844, wo er auch das Schiffbauerhandwerk erlernte. Dort wurde auch am 4. September 1845 das erste Kind geboren, der Sohn Johannes Leopold Friedrich Wilhelm. Er wurde nur 15 Jahre alt und starb 1860 in Alt Ruppin. Nach dem Umzug kamen in Alt Ruppin weitere vier Kinder zur Welt; Emil Friedrich Wilhelm am 7.9.1847, Pauline Emilie Bertha am 25.10.1849, Maria Pauline Florentin am 6.6.1852 und ein Sohn wieder mit dem Namen Johannes Leopold Friedrich am 4.4.1857. Die Mutter der fünf Kinder verstarb noch im gleichen Jahr am 7. September mit nur 34 Jahren.

Schiffbaumeister Richter heiratete einige Monate später am 19. Januar 1858 ein zweites Mal, diesmal die erst 24 Jahre alte Wilhelmine Marie Elisabeth Schneeberg aus Techow. Mit ihr zeugte er soweit bekannt noch zwei Söhne, Rudolph Otto Albert Oskar, geboren am 14.6.1860 und nochmal einen Johannes Leopold Friedrich Wilhelm am 22.10.1861. Der erste Sohn mit diesem Namen war ebenfalls im Jahr 1860 mit nur 3 Jahren gestorben. Zum Todesdatum sowohl des Schiffbauers und seiner zweiten Frau konnte noch kein Eintrag gefunden werden.

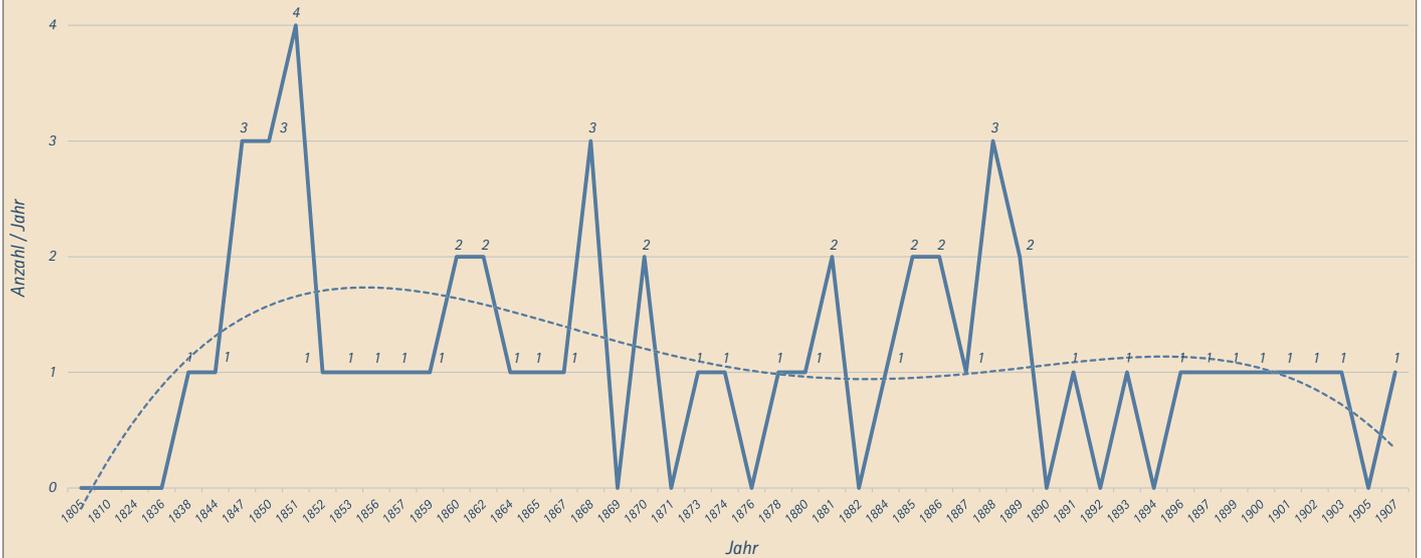
Auch wenn nicht klar ist, wo Ney als Schiffbauer genau tätig war, scheint die Erteilung des Consens 1849 für den Platz an der Schloßbrücke mit dem Erscheinen von Meister Richter um diese Zeit kein Zufall zu sein.

In den fünfziger Jahren des 19. Jh. vervielfachen sich die Schiffbauereinträge. Es erscheinen bei den Eheschließungen die Namen von jungen Mittzwanziger-Männern wie FRIEDRICH ALBERT PARTENHEIMER, CARL LUDWIG WILHELM STRACKHORN und ROBERT FERDINAND RUDOLPH KANTHACK in 1850, von CARL LUDWIG ZABEL, CARL FRIEDRICH HECK, CARL FRIEDRICH WINTER und CARL FRIEDRICH

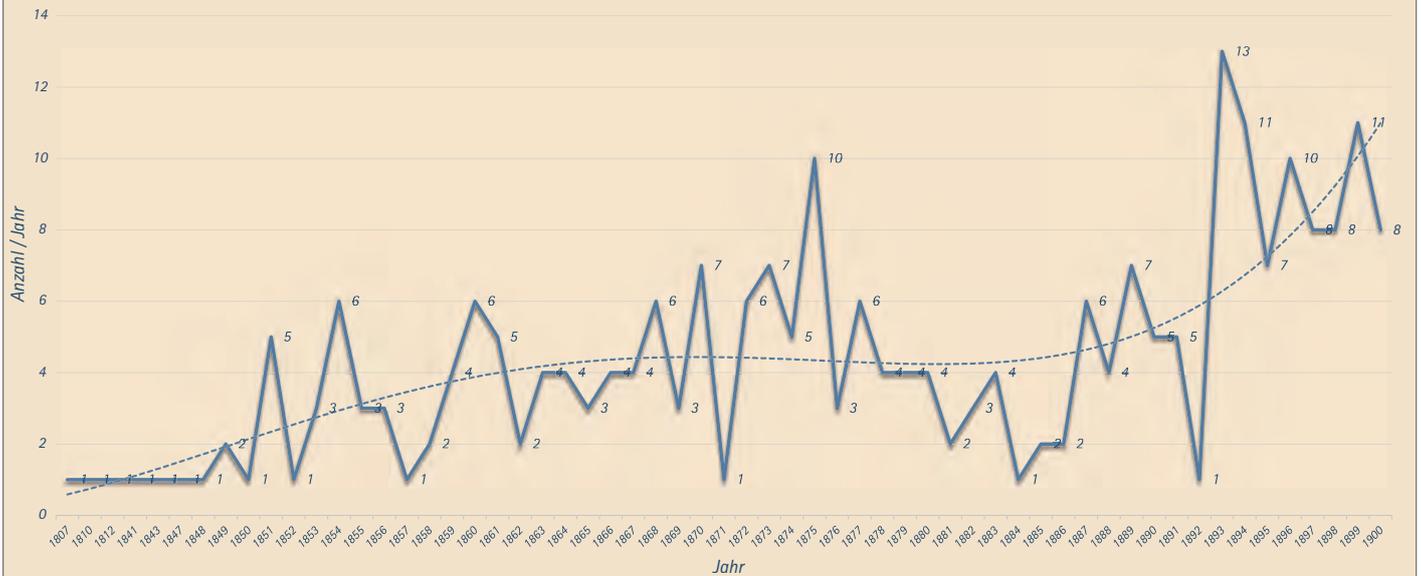


Schiffbauplatz an der Havel gegenüber von Spandau, nach Zeichnung von Carl Würbs 1854 gestochen. Quelle: Sammlung G. Ernst

Anzahl der Heiratseinträge pro Jahr von Schiffbauern in Alt Ruppin
1805 - 1907



Anzahl der Geburtseinträge von Schiffbauern in Alt Ruppin
1807 - 1900



NIPPERWIESE in 1851, von AUGUST FERDINAND THEODOR SÜSKE für 1852 und ERNST FRIEDRICH WILHELM SCHULZE für 1853. Danach sind es immer noch ein bis zwei neue Schiffbauerehen in den Jahren 1856 (JOHANN HEINRICH SCHULZ), 1857 (ROBERT RUDOLPH FERDINAND KANTHACK), 1859 (CARL FRIEDRICH GOTTHILF GRAETZ) und 1860 (OTTO KARL HERMANN PULS, FERDINAND AUGUST HEINRICH HINGST). Einige dieser Namen werden bis 1900 verbleiben. Bis zum Ende der Kirchenbuchaufzeichnungen 1874 verlängert sich die Liste noch um AUGUST LUDWIG FERDINAND KERSTEN, AUGUST FRIEDRICH WILHELM EHLING, 1862; CHRISTIAN FRIEDRICH WILHELM LEPPEN, 1864; KARL JOHANN CHRISTIAN MÜLLER, 1865; KARL FRIEDRICH WILHELM RIETZ, 1867; GUSTAV KARL LUDWIG SCHULZ, KARL DANIEL SCHMIDT, AUGUST JOHANN WILHELM KUHR, 1868; JOHANN KARL AUGUST RASENACK, JOHANN GUSTAV RUDOLPH LUDWIG MUSOLD, 1870; KARL ADOLPH ALBERT EWALD, 1873 und KARL LOUIS JULIUS EMIL WOLFF, 1874. Das ist eine enorme Fachkompetenz im Schiff- und Kahnbaugewerbe für diese 2000-Seelenstadt. Hilfskräfte wie Knechte und Arbeitsmänner auf den Bauplätzen kommen noch hinzu.

1874 ging die Registratur der Personenstandsangelegenheiten von der Kirche auf die preußischen Standesämter über. Möchte man also wissen, wie die Entwicklung weiterging, ist ein Blick in die betreffenden Unterlagen des Standesamts Alt-Ruppin notwendig. Nach einem Tief in den Siebzigern sind in den Achtzigern Jahren nochmal einige Eheschließungen zu verzeichnen, die zumeist die Kinder der Schiffbauer betreffen, also die nächste Generation.

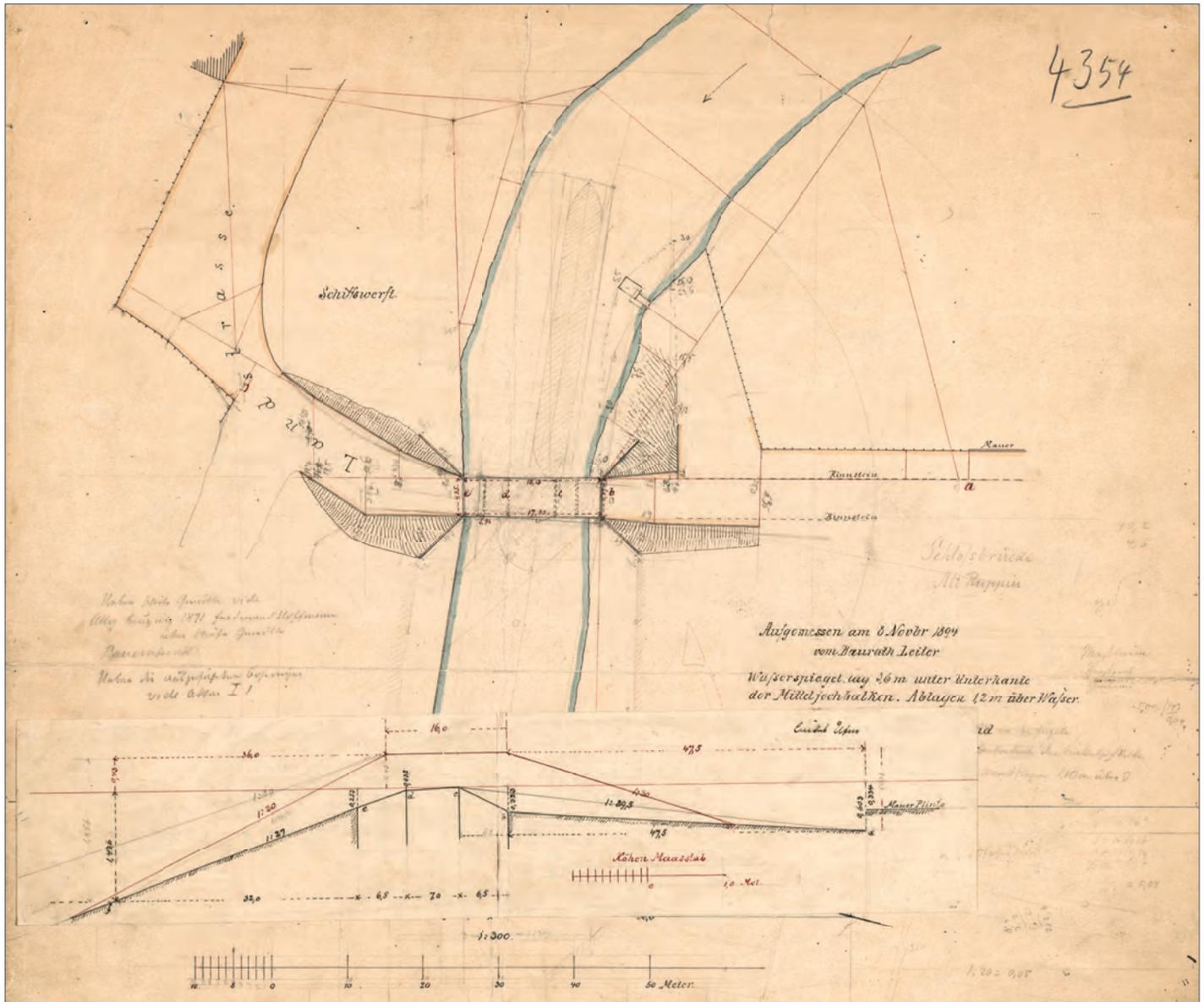
Bis zum Ende des Jahrhunderts ist eine Stagnation im Kahnbaugewerbe abzulesen. Zwar wurden in den letzten Jahrzehnten mehr Kinder geboren, was auf die Fortschritte im Wohlstand und der Medizin zurück zu führen ist, jedoch verblieben diese Nachkommen nicht im elterlichen Gewerbe, da die Verdienstaussichten stetig sanken.

Hierzu passt auch eine Notiz in der Zeitschrift DAS SCHIFF, Grosse Ausgabe No 429. Dresden, vom 21. Juni 1888: „Ein Schiffsbaumeistertag, abgehalten am 6. d. M. in Zehdenick, auf welchem die Werften von Oderberg, Marienwerder,

Gegenüberliegende Seite:
Übersichten über die Schiffbauer-Traungen und Geburten in Alt Ruppin zwischen 1805 und 1907
Grafiken: Sohn

Dieser Postkartenausschnitt der Alt Ruppiner Schiffbaustelle an der Schlossbrücke von etwa 1900 scheint etwas verwackelt gewesen zu sein. Trotzdem ist er der beste Überblick über das Gelände mit seinem chaotisch wirkendem Sammelsurium an Schuppen, Bauholz, Böcken, Segelkisten und Handkähnen. Auf dem zweiten Blick erkennt man ganz links den aufgerichteten Steven eines Kahns mit dessen vorderstem Bodensegment. Dies deutet auf einen Neubau hin. Sammlung M. Sohn





Lageplan der Schlossbrücke in
 Alt Ruppin von 1894 kurz vor
 dem Neubau als Stahlbrücke.
 BLHA-Signatur:
 57 WSD K 4354 B

Ruhlsdorf, Zerpenschleuse, Rosenbed, Liebenwalde, Oranienburg, Cremmen, Ruppin, Fürstenberg, Lychen und Zehdenick durch Delegirte vertreten waren, behandelte die Maßnahmen, welche zu treffen seien, um nicht durch den Bau des Oder

Spree Canals geschädigt zu werden. Es stellte sich nämlich heraus, daß die vertretenen Werften Kähne von 8000-10 000 Ctr. Tragfähigkeit nicht bauen können, weil sämtliche Schleusen des Finow, Ruppiners, Zehdenick-Liebenwalder und Bredereicher Canals zu klein sind, um diesen großen Kähnen eine Durchfahrt zu ermöglichen. Man verfaßte eine Petition an den Kaiser dahingehend, daß er eine Gesetzesvorlage veranlassen möge, durch welche eine Erweiterung der vorher genannten Canalschleusen herbeigeführt wird."

Bekanntermaßen ist es zu diesem Beschluss für den Ruppiner Kanal nicht gekommen, sodass die dortigen Werften mit ihrem Standort-Nachteil zum langsamen Absterben verurteilt waren.

Nebenstehende Karte des Brückenaufmaßes der Alt Ruppiner Schlossbrücke von 1894, vermutlich in Vorbereitung des Stahlneubaus, bezeichnet explizit das Gelände am nordwestlichen Ufer als Schiffswerft. Mit Bleistift wurde der Aufriss eines Finow-Kahns eingetragen, um die Manövrierfähigkeit an dieser Engstelle des Rhins zu illustrieren. Das dem tatsächlich so war, ist auf einigen zeitgenössischen Postkarten auch erkennbar. Mit vor dem Bauplatz liegenden Kähnen wurde die Fahrrinne sehr beengt. Dazu passt auch ein Schriftwechsel aus der Ruppiner Akte KAP AP-569 des Ruppiner Kreisarchivs von 1872.

Es gab eine Beschwerde von den Schiffern Johann Schlaeger und Ferdinand Maecker an die Potsdamer Innenverwaltung bezüglich des Betriebs der Schiffbaustelle an der Schlossbrücke mit folgendem Wortlaut:

„Consens
für den Schiffbaumeister Puls zu
Alt Ruppin zur Anlage eines Schiffbauplatzes am rechtsseitigen Rhinufer daselbst.

Alt Ruppin den 8. Juni 1872

*An seine Königliche Hochlöbliche Regierung
Abtheilung des Inneren zu Potsdam.*

Schon unter dem 3. Februar cr. hatten Unterzeichnete sich beschwerdeführend an Eure Königliche Hochlöbliche Regierung zu Potsdam gehorsamst gewandt und um Nichtgenehmigung der Annahme eines Schiffbauplatzes am Rhinufer vom Schiffbaumeister Puls gebeten, der theills wegen zu großer Höhe von Gebäuden die Vorrichtungen in dessen Geschäft, wie z.B. das Bereiten des Pechs und des Theers et.c. feuergefährlich sind, theils die Passage im schmalen Rhin Canal durch die auszubauenden, vor seiner Baustelle stehenden Kähne gehemmt wurde. Eure Königliche Hochlöbliche Regierung hat uns gütigst unter dem 9. Februar cr. (I.628/2) darauf die Antwort zugehen lassen, daß dem g. Puls dernachgesuchte Consens zur Anlage eines Schiffbauplatzes am Rhinufer hierselbst am 27. Januar cr. versagt sei.

Dessen ungeachtet habe ich an dem qu. Bauplatz vor einigen Tagen vorbeifahrend gesehen, daß der g. Puls dennoch baut, ja ich habe sogar im Vorbeifahren von ihm selbst darauf Bezug hebende höhrende Worte, als: Wer ihm das hindern wolle - hören müssen.

Ich bin vor mehreren Jahren vom Herrn Dr. Meinenrath von Schmidt hierselbst mit 2 rth Ordnungsstrafe



Schiffbaustelle an der Schloßbrücke Alt Ruppin, Postkarte um 1900
Sammlung: Sohn

Titelseite der Akte
Schiffbaustellen,
OPR-Archiv: KAP AP 569



bestraft, bloß weil ich mit meinem Kahn hier vor der Waschbank angelegt habe, um nur die zum Kahn gehörigen Utensilien und Lebensmittel vor meiner Abreise auf denselben zu schaffen.

Ich sollte die Eingrenzungen des Rhinkanals bei meinem starken Körperbau beschädigt haben, und doch ist hier für Schiffer nicht ein freier Ort zum Anlegen und beim Bollwerk das 6 sgr Anlegegeld, die man nicht gerne gibt, wenn keine Frachtgüter ausladet. Eine damalige Beschwerde an den Herrn Handelsminister, Excellenz, hatte den Erfolg, daß verordnet wurde, daß längst der Oberförsterei am Rhin entlang ein öffentlicher Steig zum Ausgehen der Schiffer von ihren Kähnen, ohne daß derselbe zum Ausladen von Frachtgütern benützt würde, angelegt werden sollte, was aber bis heute nicht geschehen ist.

Wenn ich nun damals, ich glaube 1847, und die Acten des hiesigen Rentamts müssen es noch ergeben, bestraft wurde, weil ich die Eingrenzungen des Rhinkanals bei meinem starken Körperbau beschädigt haben sollte, so findet eine solche Beschädigung in bedeutend höherem Grade beim Ablafen eines großen Kahns von der Puls'schen Baustelle, wozu kein Consens ist und bis heute doch gebaut wird, statt, aber wiewohl es unter den Augen des hiesigen Domainen-Amtes stattfindet, sind die großartigen Beschädigungen der Rhin-Eingrenzung bis jetzt unbemerkt geblieben. Noch auffälliger muß es aber erscheinen, daß der fiskalische Grund und Boden zu dessen Benutzung sogar der Consens verlangt ist, dennoch von dem g. Puls wie ein Eigenthum in Gebrauch genommen. Das Grundstück nämlich, was die qu Baustelle abgeben sollte, erstreckt sich nicht bis an den Rhinkanal, sondern es gehört eine breite Fläche unmittelbar am Kanal dem Königlichen Fiskus und wieweit die Grenze geht, ist bis heute noch nicht festgestellt. Es ist der Boden größtentheils Moor und beim Ablassen eines großen Kahnes von der dahinterliegenden Baustelle wird das Moor nachdem Rhin so heraus gedrückt, daß gar keine Eingrenzung des Rhinkanals bleibt, und wenn das so fortgeht, da der Moor durch den Strom weggespült wird, verflacht er stellenweise den Rhinkanal so, daß die Kähne im Moor stecken bleiben.

Außerdem ist zu erwarten, daß wenn ein Kahn an Spitze und Steuer ausgebaut wird und daher quersteht, wir in der Passage vollständig gehemmt werden und erst ankern und festmachen müssen und warten bis es dem g. Puls gelungen ist, die Passage freizumachen, wobei es dann gewiß nicht an höhnenden Redensarten wie kürzlich vorgekommen, fehlen wird.

Wir beantragen hiernach gehorsamst, Eure Königliche Hochlöbliche Regierung wolle schleunigst die Baustelle des g. Puls aufheben und der Vermoorung des Canals durch das Herausdrücken des Moors beim Ablafen von Kähnen daselbst Einhalt thun, was im Interesse aller Schiffer ist.

*Einer Königlichen Hochlöblichen Regierung
gehorsamste
Schiffer Johann Schlaeger
Ferdinand Maecker
und Genossen."*

Die Vorwürfe sind recht heftig und unterstellen illegale Aktivitäten. Dem Schiffbaumeister Puls wurde daraufhin die Erlaubnis für die Errichtung der Schiffbaustelle unter Bedingungen erteilt, da der Consens von 1849 offensichtlich keine Gültigkeit mehr hatte. Sie beinhaltete folgenden Wortlaut:

„Der Schiffbaumeister Puls zu Alt Ruppin beabsichtigt auf dem von ihm gepachteten Grabow'schen Grundstück am rechtsseitigen Rhin Ufer daselbst nach Maßgabe der beigelegten Zeichnung eine Schiffbaustelle anzulegen und zu die-

sem Behufe den auf dem Plane bezeichneten Theil des Grundstücks aufzubaggern. Zu diesem Verfahren wird dem p. Puls der nachgesuchte landespolizeiliche Consens unbeschadet der Rechte Dritter, gegen deren Ansprüche Unternehmer sein Vorhaben lediglich selbst zu vertreten hat und mit dem Vorbehalte jederzeitigen Wiederrufs unter folgenden Bedingungen hierdurch ertheilt:

1. Durch die Anlage oder den Betrieb derselben darf die Schifffahrt in keiner Weise beeinträchtigt oder gehemmt werden.
 2. Die Kähne und Bauhölzer müssen auf dem aufgebaggerten Theile angeleht werden und dürfen durchaus nicht im Flußbette des Rhins neben der Baustelle lagern.
 3. Unternehmer hat das abgegrabene Ufer in der ganzen Längenausdehnung des Schiffsbauplatzes auf seine Kosten nach Anordnung unses Localbaubeamten zu befestigen und in diesem befestigten Zustande fortdauernd zu erhalten.
 4. Unternehmer hat solche Vorkehrungen zu treffen, daß durch das Zulandebringen sowie Hineinbringen der Kähne ins Wasser durchaus keine das Flußbett verflachenden Bestandtheile des Ufers in den Rhin geführt werden, und hat er, sofern solches dennoch geschehen sollte, die entstandenen Verflachungen nach der Anweisung des Baubeamten sofort auf seine Kosten zu beseitigen, widrigenfalls dies im Wege der Execution geschieht.
 5. Längs des Uferlandes muß ein 4 Fuß breiter und mit Sicherheit zu passierender Treidelsteig verbleiben, welcher durch den Unternehmer auf seine Kosten hergestellt, und erhalten werden, sobald dies von uns verlangt wird.
 6. Bei dem Eingehen der Anlage, oder wenn der Consens von uns widerrufen wird, hat der Unternehmer das Ufer in seinem Zustande vor der Ausbaggerung nach der Anordnung des zuständigen Bezirkbaubeamten auf seine Kosten wieder herzustellen.
 7. Der Wasserbau Verwaltung verbleibt das unbeschränkte Recht, an dem betreffenden Ufer Korrektionswerke oder andere Bauten auszuführen, ohne daß dem Unternehmer daraus irgend ein Anspruch auf Entschädigung zusteht, selbst wenn dadurch ein theilweises oder gänzlichcs Eingehen seiner Anlage bedingt sein sollte.
 8. Allen außerdem noch im Laufe der Zeit im öffentlichen Interesse von uns bezüglich der Anlage und des Betriebes derselben zu erlassenden Anordnungen hat Unternehmer auf eigene Kosten und ohne Anspruch auf Entschädigung in der festgesetzten Zeit zu genügen.
 9. Als Gewähr für die pünktliche und vollständige Erfüllung der hier gestellten und nach No 3 noch zu stellenden Bedingungen hat Unternehmer eine Kautio n von 150 rt in kautionsfähigen Staatspapieren, welchen die Talons beigefügt werden müssen, bei unserer Hauptkasse zu deponieren, und hat dieser Consens erst Gültigkeit, nachdem gedachte Kautio n an unsere Hauptkasse abgeführt worden ist.
- Dieser Consens verliert seine Gültigkeit, wenn binnen Jahresfrist kein Gebrauch davon gemacht ist, der wenn die gestellten und noch zu stellenden Bedingungen nicht vollständig erfüllt werden.

Potsdam, den 17ten Juni 1872

(L. J.)

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern."

Schaut man sich die 30 Jahre danach entstandenen Fotos der Postkarten an, sind die Anschuldigungen noch immer nicht ganz von der Hand zu weisen. Die Geschichte erscheint jedoch in einem anderen Licht, wenn man die Fortsetzung

des Schriftwechsels liest. Die Antwort vom August des gleichen Jahres lautet wie folgt:

„Alt Ruppin den 18 August 1872.

Die Schiffer Schlaeger und Maecker erklärten heute (Sonntags) dem unterzeichneten Bürgermeister, daß sie bereits morgen früh wieder den hiesigen Ort verließen und erst nach mehreren Monaten zurückkehrten. Die mit ihnen gepflogene Unterredung ergab, daß sie zwar eine Beschwerde gegen die Puls'sche Schiffbauanlage an die Königliche Regierung gerichtet, daß sie aber von dem Inhalte wenig oder gar nichts wußten, da dieselbe von einem Winkelschreiber⁹² ge- und mit ihrem Namen unterschrieben ist. Keiner der Beschwerdeführer war im Stande, die gegen die Anlage in feuerpolizeilicher Beziehung gemachten Bedenken zu begründen, noch weniger aber vermochten sie beweisend dazuthun, daß der p. Schiffbauplatz theilweise fiskalisches Terrain berührt oder einnimmt.

*Aus den Bemerkungen des Schlaeger ging vielmals ganz unzweideutig hervor, daß persönlicher Haß gegen den Schiffbauer Puls die Motive der wiederholten Beschwerde bilden.
gez. Tappert“*

Diese Argumentation wird noch einmal im Anschreiben des Polizeibeamten Tappert wiederholt:

„An den Königlichen Wasserbau Inspector

Herrn Reinhardt

Wohlgeboren zu Thiergartenschleuse bei Oranienburg

Euer Wohlgeboren senden wir das gehrte Marginal Schreiben vom 30 Juli d.J. nebst Anlagen in betreff des Puls'schen Schiffbauplatzes am Rhin hieselbst mit der diesseitigen Anzeige vom 18. d. Mts. und dem ergebenen Bemerkung zurück, daß der Beschwerde jede thatsächliche Begründung abgeht, diese vielmehr ein Ausfluß der Streitsucht des Schiffer Schlaeger ist, worin ihn sein Schwiegersonn Maeker Beistand leistet.

Die Polizei Verwaltung

Tappert“

Ruppiner Kanal

Der zweite Standort von Schiffbaustellen an den Ruppiner Gewässern befand sich im Bereich des Ruppiner Kanals bei Kremen. Leider sind bis dato keinerlei Bildzeugen dieser Werften aufgetaucht. Im Brandenburgischen Landeshauptarchiv existieren jedoch drei Akten zu Ablagen, Bollwerken und Schiffbaustellen am Ruppiner Kanal⁹³ die den Zeitraum 1810 bis 1886 umfassen. Nach deren Studium lässt sich etwa folgende Entwicklungsgeschichte zusammenfassen. Die erste Erwähnung des Begriffs Schiffbauplatz erfolgt im zweiten Band im Jahre 1864. Im Januar dieses Jahres beantragte der Kremmener Kaufmann Schulze die Genehmigung (Consens) für die Anlegung einer Schiffbaustelle am Kremmener See. Der Consens dazu wird, mit einer Reihe üblicher Bedingungen, Ende Februar 1864 erteilt. Interessant ist dieser Antrag insofern, weil Schulze kein Schiffbauer war und von vornherein eine dritte Person als Betreiber im Sinn gehabt haben muss. Dies hat sich dann im darauffolgenden Jahr auch bewahrheitet, als im September 1865 der Schiffbaumeister Gottlieb Zock einen Consens zur Anlage und Betreibung eines Schiffbauplatzes beantragte. Es ist davon auszugehen,

⁹² Ein Winkelschreiber war eine Person, die ohne offizielle juristische Qualifikation Rechtsdokumente verfasste oder Rechtsberatung anbot. Daraus wurde auch der Begriff Winkeladvokat abgeleitet, jemand ohne Qualifikation und Berechtigung.

⁹³ BLHA-Akten 2A I LW 4098; 4099 und 4100, ABLAGEN, BOLLWERKE, SCHIFFSBAUPLÄTZE, FABRIKANLAGEN UND ANDERE UFERANLAGEN AM RUPPINDER KANAL

*Am linken Seeufer ist noch ein Schiffbauplatz angelegt.
Consens vom 20 September 1865 für Zock in Cremmen.
1405,9 für Zock in Cremmen.*

dass das gleiche Grundstück von Schulze die Grundlage war. Hiermit bestätigt sich auch die Aussage im Inventarium des Rhins und Ruppiner Kanal aus den 60ziger Jahren:

„Am linken Seeufer ist noch ein Schiffbauplatz angelegt. Consens vom 20 September 1865 für Zock in Cremmen.“

Genau dieser Consens ist in der Akte auch enthalten:

„Der Schiffbauer Zock aus Cremmen beabsichtigt auf dem Grundstücke, welches in duplo beigefügten Situations-Plane mit rother

Farbe bezeichnet ist einen Schiffbauplatz zu etablieren und bittet um die landespolizeiliche Genehmigung. In wasserpolizeilicher Hinsicht dürfte meiner Ansicht nach gegen die beabsichtigte Anlage unter folgenden Bedingungen nichts zu erwiedern sein.

1. An dem Ufer dürfen die Kähne nur in einfacher Reihe und zwar dem Ufer nahe anliegend aufgestellt werden und hat Unternehmer, sofern Letzteres wegen der etwa vorhandenen Untiefen nicht geschehen kann, diese Untiefen auf seine Kosten zu beseitigen.
2. Sofern durch das zu Lande bringen der Kähne sowie durch das Hineinbringen derselben in's Wasser Versandungen oder Verschlammungen des Fahrwassers entstehen sollten, hat Unternehmer dieselben auf die deshalbige Anweisung des Wasserbau-Beamten, ohne dagegen zu recurrieren, auf seine Kosten zu beseitigen.
3. Der Wasserbauverwaltung bleibt es unbenommen an dem betreffenden Ufer die im Interesse der Schifffahrt oder Vorfluth etwa nöthig werdenden Uferbauten oder baulichen Anlagen anderer Art auszuführen, ohne daß der Unternehmer berechtigt ist hieraus irgend welchen Entschädigungs-Anspruch herzuleiten, selbst wenn durch derartige Anlagen das gänzliche oder theilweise Eingehen des Schiffbauplatzes bedingt werden sollte.
4. Dieser Consens wird nur widerüflich und vorbehaltlich der Rechte dritter ertheilt, welche, sofern Letztere geltend gemacht werden sollten, vom Unternehmer lediglich selbst zu vertreten sind.
5. Die vorstehend genannten Bedingungen hat Unternehmer auf sein Grundstück hypothekarisch eintragen zu lassen und darüber, daß dies erfolgt ist, binnen 6 Monaten ein gerichtliches Notificatorium einzureichen. Geschieht dies nicht oder wird innerhalb Jahresfrist von diesem Consens kein Gebrauch gemacht, so verliert derselbe seine Gültigkeit.“

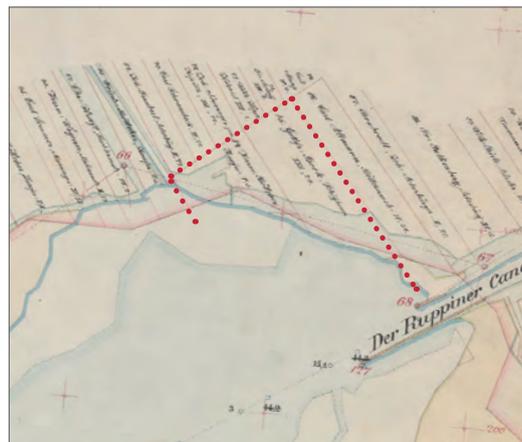
Der letzte Paragraph mag auch der Grund sein, warum Schulze nicht weiter als Unternehmer auftauchte, da Zock ein gutes Jahr später auf dem Plan erscheint. Die dem Consens zugrunde liegende Karte zeigt ein Areal nördlich der

Ausschnitt aus dem INVENTARIUM DER MÄRKISCHEN GEWÄSSER mit der Bemerkung zum Schiffbauplatz am Kremmener Seeufer BLHA-Signatur: Rep 27A Neuruppin 91, 1844 -1869

Unten links: Ausschnitt aus dem Situationsplan für die Anlage eines Schiffbauplatzes für Gottlieb Zock aus dem Jahr 1865, BLHA-Akte 2A 1 LW 4099

Unten mitte: Darstellung des Flurgrundstücks des ehemaligen Zockschen Schiffbauplatz in der Brouillon-Karte des Kremmener Sees von 1882, BLHA-Karte Rep 2 AK 2075 a

Unten rechts: Derselbe Ausschnitt auf der Flurkarte des Landes Brandenburg von 2024. Die Verlandung des Sees ist gut zu erkennen. Brandenburgviewer, Abruf 13.12.2025





Mündung des Ruppiner Kanals in den Kremmener See, das sowohl in der Brouillonkarte von 1882 als auch heute noch als Flurstück erkennbar ist.

Aus den Kirchenbucheinträgen läßt sich zur Schiffbauerfamilie Zock folgender Lebenslauf rekonstruieren. Johann Gottlieb August Zock wurde demnach am 11.2.1830 in Schwenow bei Beeskow als Sohn des Büdners Christian Zock geboren. 1855 lebte er in Charlottenburg bei Berlin und heiratete als Schiffbauer am 11. November die Friederike Emilie Hönicke aus selbigem Ort. Vermutlich hatte er hier das Schiffbauerhandwerk erlernt, da Charlottenburg vor den Toren Berlins an der Spree um die Mitte des 19. Jahrhunderts mehrere Schiffbaustellen besaß. Hier wurde auch ein Jahr später am 1. November 1856 die erste Tochter Marie Emilie geboren. Auch die nächsten drei Kinder, Tochter Auguste Friederike Emilie am 27.10.1858, Sohn Johann Friedrich am 8. Mai 1860 und Tochter Emma Johanna Marie am 24. Juni 1862 wurden noch in Charlottenburg geboren. Die Auguste Friederike verstarb mit einem Jahr 1859.

Zwischen 1862 und 1864 musste der Umzug nach Kremmen erfolgt sein. Das fünfte Kind, Tochter Anna Elise Mathilde war schon in Kremmen am 24. April des Jahres 1864 geboren worden. Dies würde sich mit der Erteilung der Genehmigung (Consens) zum Errichten des Schiffbauplatzes im Jahr 1865 decken. In diesem Jahr kommt auch der Sohn Otto Hermann am 5. Oktober zur Welt.

Mutter Friederike Emilie hatte aber nach sechs Kindern noch weitere vier Töchter geboren, Anna Luise am 11. November 1866 (ihrem eigenen Geburtstag), Hermine Luise Therese am 28. April 1868, Emilie Pauline am 1. April 1870 und Emilie Martha Bertha am 29. April 1873. Eine solche Bilanz war für Frauen des 19. Jahrhunderts nicht ungewöhnlich. Viele der Kinder erreichten allerdings das Erwachsenenalter nicht.

Von den zwei Söhnen ergriff der 1860 geborene Johann Friedrich ebenfalls das Schiffbauerhandwerk. Soweit die Informationen reichen, übte er den Beruf jedoch nicht in der väterlichen Werft in Kremmen sondern in Spandau aus. Sein Bruder Otto Hermann ergriff dagegen das Schifferhandwerk und heiratete 1891 die Anna Kulicke in Kremmen.

Im April 1874 ereignete sich auf der Kremmener Baustelle ein verheerendes Feuer. Ein Neffe des Eigentümers, der 1846 geborene Johann Friedrich August Zock wurde dabei so stark verletzt, dass er am 25. April seinen Brandverletzungen mit 28 Jahren erlag. Auch sein Bruder, der zwei Jahre jüngere August Wilhelm Zock war als Schiffbauer zugegen, blieb aber offensichtlich unverletzt und ist als Melder des Ablebens seines Bruders im Kirchenbuch erwähnt.

Kurz nach der Brandkatastrophe hatten sich die Eheleute Zock scheiden lassen, der Inhaber Johann Gottlieb August verstarb 1876. Seine ehemalige Frau heiratete wieder und verstarb 1893 als Emilie Rückert.

Zwei weitere Neffen des Gründers hatten in dieser Zeit als Schiffbaugesellen in Kremmen angefangen. Sie erscheinen im Heiratsregister der Kremmener Kirchenbücher 1883 und 1888 als der 1856 geborene Ernst Robert Friedrich Zock und der 1860 geborene Ernst Eduard Robert Zock. Offensichtlich war die Schiffbaustelle bis nach dem 1. Weltkrieg in Betrieb. Im Adressbuch von 1922 ist sie immer noch gelistet.

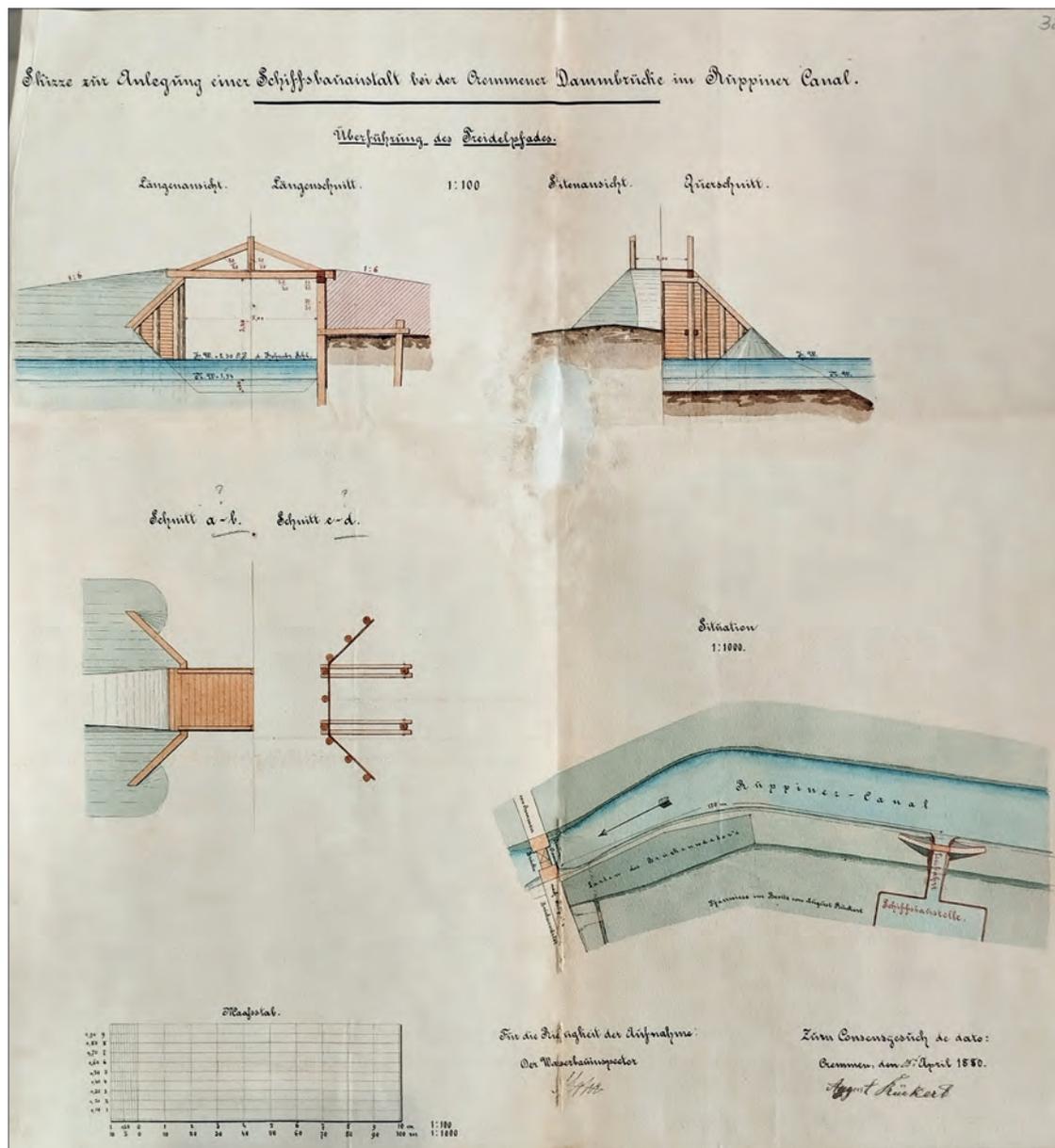
Wie lange der Zocksche Schiffbauplatz am See existierte ist bisher nicht feststellbar. Zwei Ereignisse könnten aber dazu beigetragen haben, dass die Besitzer im Verlaufe der 70iger Jahre an den Ruppiner Kanal umzogen. Das eine war der verheerende Brand 1874, das zweite die durch den Torfabbau bedingte Absenkung des Wasserspiegels und schnell zunehmende Verlandung des Seeufers.

1872 sind in einer Tabelle des kaiserlichen Statistischen Amtes im Band VII zum VERKEHR AUF DEN DEUTSCHEN WASSERSTRASSEN für Kremmen 2 Schiffbaustellen gelistet, wie auch 4 für Alt Ruppin.

Die abgebildeten Ausschnitte aus den Messtischblättern 3244 zeigen für 1876 jedoch nur einen Standort am nördlichen Kanalufer etwa Mittig zwischen See und Dammbücke oder 1903 einen anderen am südlichen Ufer weiter

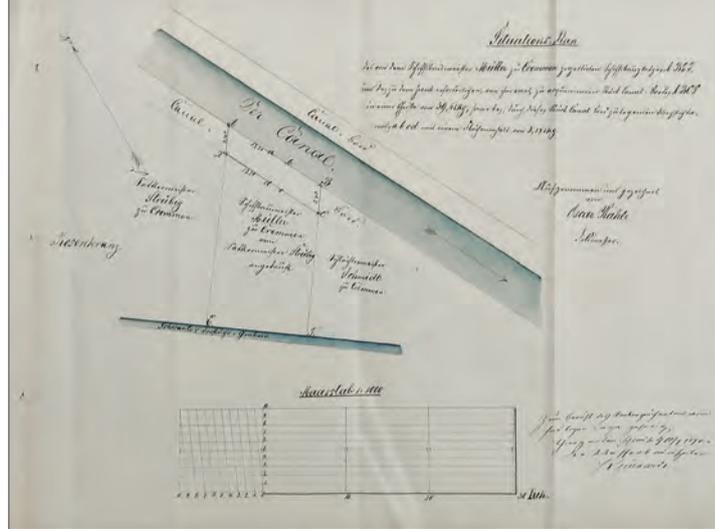
zur Dammbücke. Beide gemeinsam erscheinen hier seltsamerweise nicht. Der Platz am See ist 1876 nicht (mehr) verzeichnet. In den Akten taucht Zock erst wieder 1880 auf. Auch hier ist es Friedrich Zock, der den Consens eines anderen Schiffbauers, August Rückert (dem zweiten Mann der Witwe Zock), für die Anlage einer Schiffbauerei 150 Meter westlich der Kremmener Dammbücke übernahm. Für diesen Zweck musste ein Becken neben dem Kanal ausgehoben werden und

Gegenüberliegende Seite:
Titelseiten der BLHA-Akten
2A 1 LW 4099 und 4100



Situationsplan zum beantragten Consens für einen Schiffbauplatz 150 m westlich der Kremmener Dammbücke für den Schiffbauer August Rückert 1880. Ausführlich ist die Überbrückung des Durchstichs zum Kanal für den Treidelpfad dargestellt.
BLHA-Akte 2A 1 LW 4100

Situationsplan zum beantragten Consens für einen Schiffbau- platz am Ruppiner Kanal für den Schiffbauer Friedrich Müller aus dem Jahr 1870, welcher dann von Wilhelm Michaelis übernommen wurde. Dieser Bauplatz existierte bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts.
BLHA-Akte 2A I LW 4099



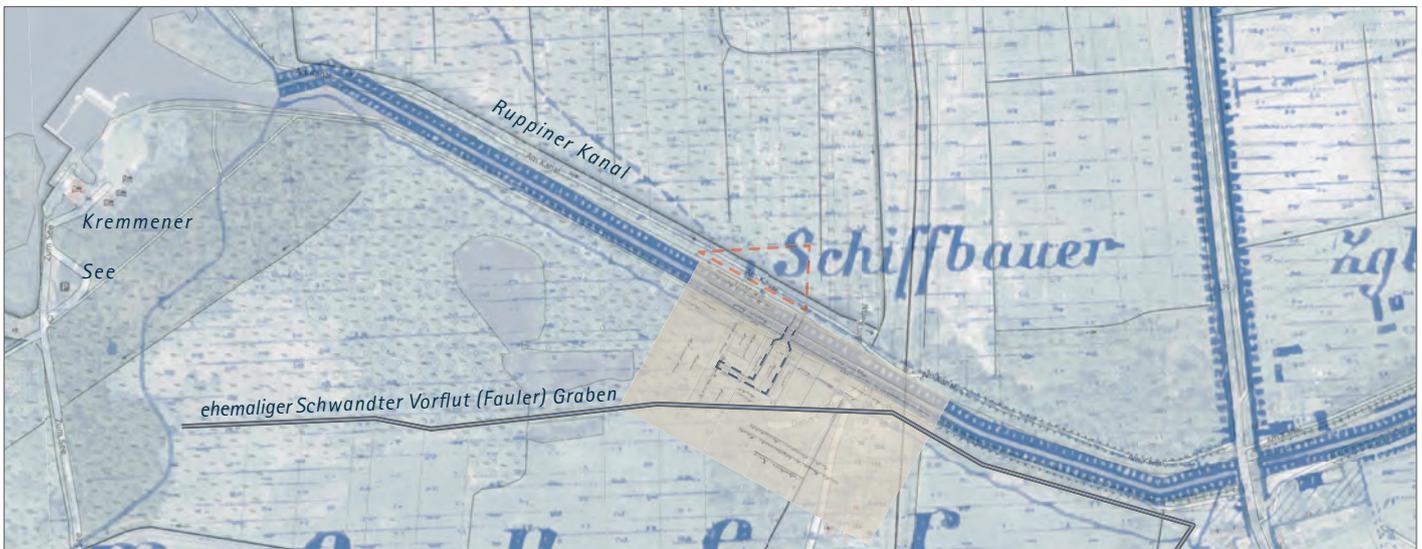
ein Durchstich von diesem in den Kanal erfolgen. Damit weiterhin Kähne im Kanal getreidelt werden konnten, war der Durchstich mit einer Brücke zu versehen.

Für den zweiten aktiven Schiffbaumeister Gustav Wilhelm Michaelis ergibt sich eine ähnlich wechselhafte Geschichte. Sein Name, und die seiner Söhne Albert und Emil erscheinen sowohl in den Kremmener und Alt Ruppiner Kirchenbuch- und Standesamteinträgen, als auch im Adressbuch für den Kreis Osthavelland aus dem Jahr 1926.

Nach der Zusammenstellung der gefundenen Einträge lässt sich derzeit folgende Familiengeschichte der Schiffbauer Michaelis skizzieren.

Der Gründer, Gustav Wilhelm wurde am 21. Februar 1845 in Alt Ruppin als Sohn eines Schuhmachers geboren. Hier machte er offensichtlich auch eine Ausbildung zum Schiffbauer auf einer der Alt Ruppiner Baustellen. Am 31. Dezember 1869 heiratete er die Caroline Wilhelmine Henriette Mathilde Pauline Rahn aus Klosterheide. Er lebte zu dieser Zeit wohl noch in Alt Ruppin, da das erste Kind, die Tochter Auguste Karoline Mathilde Pauline, am 5.12.1870 dort geboren wurde. Auch der Sohn Gustav Ludwig Franz wurde am 24. Januar des Jahres 1872 in Alt Ruppin registriert. Er verstarb jedoch nach wenigen Tagen am 17. Februar desselben Jahres.

Schiffbaustellen am Ruppiner Kanal - Situation vor 1880
Überblendung von heutigem Luftbild mit MTB von 1877 (blau) und Skizze des Michaelis-Consens von 1877
Grafik: Sohn



Danach erfolgte offensichtlich die Umsiedlung nach Kremmen, denn das dritte Kind, der Sohn Albert Otto Franz wurde am 24. Januar 1873 in Kremmen geboren. Das Paar war noch weiterhin sehr fruchtbar und es folgten sechs Kinder bis 1886. Der am 11. September 1877 geborene Emil Albert wurde ebenfalls Schiffbauer. Der Gründungsvater starb schon relativ frühzeitig mit 49 Jahren am 19. April 1894.

Offensichtlich übernahmen die Söhne Albert (geb. 1873) und Emil (geb. 1877) das Unternehmen, ihre Namen stehen untereinander im Adressbuch des Osthavellands von 1926 mit der gleichen Anschrift; Am Kanal. Der ältere Albert ist hier als Schiffbaumeister und Emil als Schiffbauer registriert.

Über Albert Otto Franz lässt sich noch ermitteln, dass er am 6. Februar 1906 in Berlin die Margarethe Meta Wedell heiratete und 1933 starb. Sein Grab befindet sich in Pankow. Zum jüngeren Bruder Emil konnten keine weiteren Lebensdetails ermittelt werden.

Aus den oben erwähnten Akten lässt sich zur Schiffbaustelle selber folgendes rekonstruieren.

1870 plante der Schiffbaumeister Friedrich Müller aus Kremmen am Ruppiner Kanal einen Bauplatz zu errichten. Am 15. Juli des Jahres beantragte er den entsprechenden Consens einschließlich eines angehängten Situationsplans. Ähnlich wie zehn Jahre später bei Zock, war das Ausheben eines Beckens und ein Durchstich mit Überbrückung Grundlage der Planung. Müller erhielt die Genehmigung mit den üblichen Bedingungen am 29. Juli 1870. Insbesondere bezüglich des Durchstichs und seiner Überbrückung gab es zusätzliche Auflagen:

„...2. Unternehmer hat den Walldurchstich mit einer zwischen den Geländern mindestens 10 Fuß (2,8 m) breiten Fehrbrücke zu überbauen, dieselbe stets in einem guten Zustande zu erhalten und sonst in Bezug auf den Neubau als auch die Unterhaltung derselben den desfalltigen Anordnungen des Wasserbaubeamten unweigerlich Folge zu leisten.

3. Die im Ruppiner Kanal von der zu erbauende Brücke bis auf 10 Ruthen abwärts etwa entstehenden Verflüchungen hat Unternehmer auf seine Kosten beseitigen zu lassen, auch ist jede Beschädigung der Kanalufer sorgfältig zu vermeiden.

Schiffbaustellen am Ruppiner Kanal - Situation nach 1880
Überblendung von heutigem Luftbild mit MTB von 1903 (braun) und Skizzen der Michaelis und Rückert Consense von 1882 und 1880
Grafik: Sohn



4. Ruppiner Wasserstraße

von der Havel-Oberwasserstraße bei km 28,75 abzweigend bis zum
Gundelaf-See. 65,43 km lang.

Ruppiner Kanal vom Oranienburger Kanal bis zum Krem- mer See	0,0	15,10	15,10		
				Brüdenwärtergehöft (nicht füs- falsch)	0,12 fl
				Gut Friedenthal	0,15 lr
				Friedenthaler Zugbrücke	0,140
				Einmündung des Teichendorfer Grabens	1,953 lr
				Thiergartenschleufe, Regel ..	2,04
				Vorfluthaus	2,80 fl
				Ruhbrücke	2,820
				Ablage von km 4,9 bis km ..	5,04 lr
				Vorfluthaus Sarnow	5,10 l
				Behrensbrücke	5,118
				Einmündung des Hohenbruch- grabens	6,84 lr
				Hohenbruch Schleufe, Regel ..	7,12
				Döringsbrücke	9,885
				Dienigehöft	9,90 r
				Ablage der Stadt Kremmen von km 13,75 bis	13,88 fl
				Kremmer Dammbrücke	13,804
				Kremmer Ablage	13,95 fl
				Einmündung des Schwaner Vorflutgrabens	13,98 fl
				Schiffsbauplatz von Josa	14,10 lr
				Eisenbahnbrücke der Kremmen- Neuruppin-Wittitoder Eisen- bahn	14,204
				Schiffsbauplatz von Michaelis	14,45 fl
				Mündung in den Kremmer See	15,10
					15,43

Seite aus EINTHEILUNG UND
BEZEICHNUNG DER MÄRKISCHEN
WASSERSTRASSEN VON 1901
betreffend den Ruppiner Kanal
mit Bemerkungen zu den Krem-
mener Schiffbaustellen aber
fehlerhafter Seitenangabe.

Im 1901 erschienenen Bändchen zur EINTHEILUNG UND BEZEICHNUNG DER MÄRKISCHEN WASSERSTRASSEN sind beide Schiffbau-
plätze auch mit Ortsangabe versehen. Diese führt aber im Vergleich zu den Aktenangaben erst einmal zur Verwirrung, bis

94 BLHA-Akte 2A I LW 4099
95 ebenda

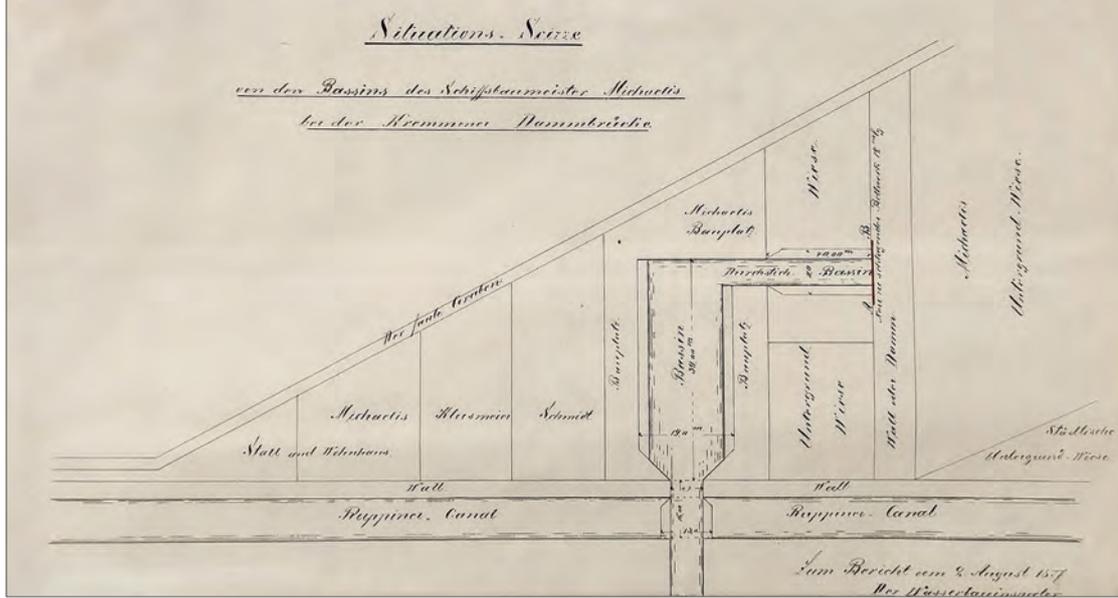
... 5. Bei dem eventuellen Eingehen des Schiffbauplatzes hat Unternehmer die Fehrbrücke zu beseitigen und den Kanalwall in seinen jetzigen Zustand wiederherzustellen."⁹⁴

Die ebenfalls als Sicherheit zu hinterlegenden 200 Taler bei der Königlichen Hauptkasse in Potsdam konnte Müller wohl nicht selbst aufreiben, denn schon am 13. September des Jahres teilt dieser der Regierung mit, dass der Schiffbaumeister Kanthack aus Alt Ruppin diese Summe hinterlegt hatte und er seine Rechte an dem Consens an dieses abtritt. Kanthack beantragte entsprechend die Übertragung des Consenses, was mit dem 29. Oktober 1870 auch geschah. Interessant ist eine Notiz des Wasserbau-Inspektors Reinardt vom 21.10.1870 zu den Personen Müller und Kanthack⁹⁵:

„...Im übrigen bemerke ich, daß der p Kanthack mehr Commisionair als Schiffsbau-
meister zu sein scheint, und sein Auftreten keinen günstigen Eindruck macht. Derselbe
scheint den Schiffsbaumeister Müller, auf den der Consens ausgestellt worden, als
Aufseher und Wortführer in dem in Rede stehenden Schiffsbaugeschäfte anstellen zu
wollen.

Zum Schlusse erlaube ich mir noch hinzuzufügen, daß die Anlage des Schiffsbauplat-
zes dem Wesentlichen nach bereits ausgeführt und die vorgeschriebene Brücke schon
hergestellt ist....“

Obwohl der Schiffbauplatz hiernach (von Müller?) angelegt wurde, trat Kanthack als Schiffbauer in Kremmen nicht weiter in Erscheinung. Die Geschichte setzte sich 1874 fort mit dem Antrag des Schiffbaumeisters Wilhelm Michaelis, den Consens auf ihn zu übertragen, nachdem er die Schiffbauerei gekauft hatte. Offensichtlich war in Kremmen noch immer Müller als Besitzer in den Köpfen, denn es stellte sich bei der Bearbeitung heraus, dass die Unterlagen dazu bei Kanthack in Alt Ruppin lagen. Nach einigen Verzögerungen wurde dem Gesuch am 23. Februar 1875 entsprochen. 1877 erweiterte Michaelis seinen Bauplatz um ein zweites Becken, welches nach den Akten zu Beschwerden der Nachbarn wegen Überflutung von deren Wiesen führte. Der Schiffbau-
meister wurde danach verpflichtet, seine Becken gegen die angrenzenden Grundstücke
höher zu umwallen. 1882 plante Michaelis dann auf seinem Grundstück am Kanal auch
Trockendocks für die Kähne anzulegen. Das entsprechende Gesuch nebst Situationsplan
ist in der Akte 2A I LW 4100 im BLHA enthalten. Ob es zu dessen Umsetzung tatsächlich
kam, ist nicht nachzuweisen. Interessant ist es in jedem Fall, hölzerne Trockendocks
für Kähne sind äußerst selten in dieser Zeit anzutreffen. Der Aufwand für deren Bau
muss lohnenswert erschienen sein, was aber nach dem Zusammenbruch des Torfabbaus
Anfang der Achtziger Jahre zweifelhaft ist. Die Genehmigung wurde zumindest am 31.
März 1882 erteilt.

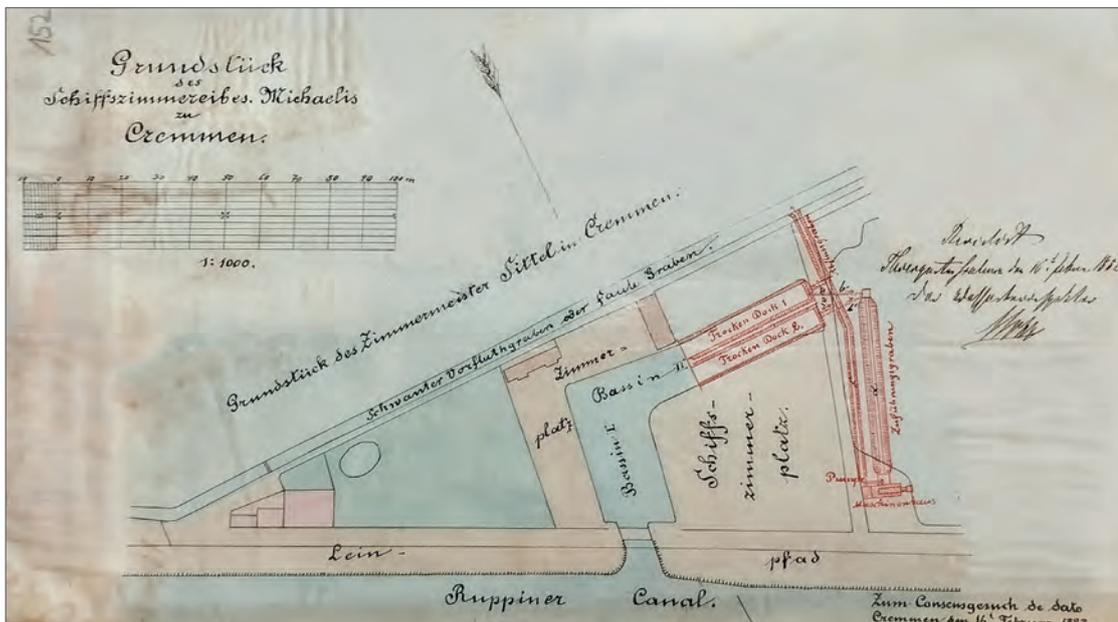


Situationsplan von Michaelis für die Anlage eines zweiten Beckens aus dem Jahr 1877. Die Darstellung erscheint insofern fehlerhaft, da das erste Becken nicht im rechten Winkel zum Kanal entstanden ist. BLHA-Akte 2A 1 LW 4100

sich erschließt, dass die Seitenangaben in dem Band verwechselt wurden. Die Kilometrierung, beginnend am Anfang des Ruppiner Kanals bei Oranienburg, listet bei km 14,10 auf der linken Uferseite den Schiffbauplatz von Zock auf und hinter der Eisenbahnbrücke rechts bei km 14,45 den Bauplatz von Michaelis. Zwischen beiden bestand demnach ein Abstand von 350 m. Vertauscht man links und rechts sind die Angaben wieder stimmig.

Zurückblickend auf die Messtischblatt Ausschnitte oben, ist demnach der nördliche Bauplatz auf der 1876er Karte von Ernst Zock und der südliche auf dem 1903er Blatt nahe der Eisenbahnbrücke der Platz von Emil und Albert Michaelis.

Beide Schiffbaustellen müssen eine größere Anzahl von Mitarbeitern und Angestellten beschäftigt haben, da die Quellen ein gutes Dutzend Schiffbauer in Kremmen zu dieser Zeit nachweisen. (siehe Tabelle im Anhang)



Situationsplan von Michaelis für die Anlage zweier Trockendocks aus dem Jahr 1882. Hier ist der Durchstich vom Kanal korrekt dargestellt. BLHA-Akte 2A 1 LW 4100

Märkische Binnenfahrzeuge in der ersten Hälfte des 19. Jh.

In den ersten drei Jahrzehnten nach der Napoleonischen Besetzung erleben die Binnenfahrzeuge auf Grund der steigenden Nachfrage eine sichtbare Entwicklung. Dies äußert sich nicht nur in einer Größenzunahme, sondern auch in einer steigenden Variationsbreite. Das Erstere musste schließlich durch das berühmte Gesetz mit dem Titel VON DER SICHERUNG DER FLUSS-SCHIFFFAHRT GEGEN UNGLÜCKSFÄLLE VOM 22. NOVEMBER 1845⁹⁶ eingeschränkt werden, mit dem das sogenannte FINOW-MASS kreiert wurde. Hintergrund war die zunehmende Anzahl von Problemen beim Passieren der im 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts gebauten Schleusen. Da die Infrastruktur nicht problemlos mitwachsen konnte, mussten die sie nutzenden Fahrzeuge reglementiert werden. De-facto trat das Gesetz für alle Neubauten und Bestandsfahrzeuge erst ab 1853 in Kraft, hatte jedoch eine starke Signalwirkung für die Mark. 1852 wurde in einem weiteren Gesetz diese Vorgabe auch explizit für den Ruppiner Kanal festgeschrieben und zusätzlich, um die Brücken zu schützen, die Höhe der Bugkaffe auf 8 Fuß über dem Wasserspiegel limitiert. Dies war insofern wichtig, da das zunehmende Eisenbahnnetz beim Überqueren von Schifffahrtsstraßen keine Klappbrücken mehr ermöglichte. Bei umgelegtem Mast im Stakbetrieb (Schieben des Kahns mit Staken), mussten die Fahrzeuge die festen Brücken noch unterqueren können.

Was die Variationen in der Bauweise der Zillen, Oder- und Elbkähne angeht, so zeigen die folgenden Bildquellen verschiedenste Unterschiede in Bezug auf die Ausführung der Bude, der Bugkaffe oder einer Eindeckung des Frachtguts. Auch die Takelung ist noch mit Rah- und Sprietsegel eine Periode des Übergangs, wo beide Ausführungen parallel bis zur Mitte des Jahrhunderts nebeneinander existieren.

Die Quellen

Die heute bekannten Fakten über die um 1840 existenten Fahrzeuge und Eigentümer im Ruppiner Land rühren hauptsächlich aus den Messbrieflisten her. Die Verpflichtung, die Kähne vermessen und in ein Register eintragen zu lassen, erfolgte, um für die Besteuerung der Transporte eine solide Basis zu schaffen. Das diesbezügliche Gesetz wurde 1837 erlassen und lautete ANWEISUNG ZUR KLASSIFIKATION DER FLUSS-Fahrzeuge, BEHUFs ERMITTLUNG IHRER TRAGFähIGKEIT.⁹⁷

Das Prozedere wird danach wie folgt beschrieben:

„In Gemäßheit der, der Anweisung zur Erhebung der Schifffahrts-Abgaben auf den Wasserstraßen zwischen der Elbe und Weichsel vom 23. Oktb. 1837 unter B. 1 beigefügten Instruktion zur Vermessung der Schiffsgefäße ist, Behufs Ermittlung der Tragfähigkeit der letztern, die Länge, Breite und Tiefe jedes Gefäßes in Zollen festzustellen, die Zollzahl der Länge mit der der Breite zu multipliciren, von der Tiefe eine bestimmte Zollzahl abziehen und demnächst das durch jene Multiplikation gefundene Produkt mit der durch die erwähnte Subtraktion erhaltenen geringeren Zahl zu multipliciren. Die von der Tiefe abzuziehende Zollzahl ist, je nachdem das Gefäß zu den Oderkähnen mit Riesbord, zu den Schuten u. s. w. gehört, verschieden bestimmt und es sind darüber, zu welcher Art von Flußfahrzeugen die einzelnen Gefäße gehören, öfters Zweifel entstanden. Zur Beseitigung derselben wird, unter Aufhebung der entgegenstehenden Vorschriften der obgedachten Vermessungs-Instruktion, hinsichtlich der Klassifikation der Fahrzeuge Behufs Ermittlung ihrer Tragfähigkeit und in Absicht der dabei von der Tiefe abzuziehenden Zollzahl Nachstehendes angeordnet.“

Im Anschluss dieser Ausführungen erscheint eine Tabelle, die uns zugleich einen Überblick über die gängigen Flussfahrzeuge Preußens in dieser Zeit liefert.

96 v. Hagen, DIE FLUSS-SCHIFFFAHRT PREUSSENS; EINE SYSTEMATISCH GEORDNETE ZUSAMMENSTELLUNG ALLER AUF DIESELBE BEZUG HABENDEN GESETZLICHEN BESTIMMUNGEN UND ERLASSE. Titel IV, 1857

97 Ebenda,

A. in nachstehende Arten	Es wird von der ermittelten ganzen Tiefe, je nach der Art, zu welcher das Gefäß gehört, folgende Zollzahl abgezogen.
1. ODERKÄHNE (vergl. S. 2)	
a. mit einem Riesbord von 6 Zoll oder mehr	20 Zoll
b. ohne Riesbord oder mit einem Riesbord von weniger als 6 Zoll	14 Zoll
2. HAFKÄHNE (S. 3)	
a. wenn sie das Haff befahren	24 Zoll
b. wenn sie die Wasserstraßen zwischen Elbe und Weichsel befahren	20 Zoll
3. SCHUTEN, GÖLLEN, ELB- U. SAALKÄHNE (S. 4)	
a. mit Riesbord von 3 Zoll Höhe oder mehr	19 Zoll
b. ohne Riesbord oder mit einem Riesbord von weniger als 3 Zoll	15 Zoll
4. ZILLENKÄHNE (S. 5)	
a. mit Riesbord von 4 Zoll Höhe oder mehr	16 Zoll
b. ohne Riesbord, oder mit einem Riesbord von weniger als 4 Zoll,	12 Zoll
5. ODERJACHTEN, ELBJACHTEN, ZOLLKÄHNE, überhaupt kleinere Fahrzeuge (S. 6) von ähnlicher Gestalt und Bauart, wie die Oder- oder Elbkähne,	
a. mit Riesbord von 3 Zoll Höhe oder mehr	15 Zoll
b. ohne Riesbord, oder mit einem Riesbord von weniger als 3 Zoll Höhe	12 Zoll
6. ZILLEN (S. 7)	
a. mit Riesbord von 4 Zoll Höhe oder mehr	14 Zoll
b. ohne Riesbord, oder mit einem Riesbord von weniger als 4 Zoll.	10 Zoll
7. ZOLLKÄHNE UND GUBENER OBSTKÄHNE, deren Raum-Inhalt, folgende der Multiplikation der Zollzahl der Länge und Breite mit der Zollzahl der ganzen Tiefe, weniger, als 2 Millionen Kubikzoll beträgt; Polte, Boote und alle andere kleine, durch Ruderschlag fortzuschaffende Flußfahrzeuge, ohne oder mit Riesbord	
8. In Ansehung der SEEBÖÖTE bewendet es bei der Verfügung vom 29. Juni 1839 (Centralblatt S. 222).	

Tabelle zu den vorgeschriebenen Freiborden der gängigsten Flussfahrzeuge, aus ANWEISUNG ZUR KLASSIFIKATION DER FLUSS-FAHRZEUGE, BEHUF S ERMITTLUNG IHRER TRAGFÄHIGKEIT VON 1837
Transkription: Sohn

Die Tragfähigkeit eines Kahnes, die als Besteuerungsgrundlage diente, war neben den absoluten Dimensionen auch von seiner Tauchtiefe abhängig. Damit die Schiffer nicht versuchen, möglichst kleine Kähne mit einer schweren Ladung zu (über)befrachten, die kein sicheren Freibord mehr übrigließ, wurden die Abzüge je nach Typ in der rechten Spalte vorgeschrieben. Diese waren als sicherer Freibord bei der Beladung zu beachten. Das dabei auch das Fahrtgebiet eine Rolle spielt, zeigt die hohe Vorgabe für Haffkähne. Auf dem Stettiner Haff und den Bodden ist durch den möglichen höheren Wellengang eine größere Freibordvorgabe sinnvoll.

Das dieses Problem schon 1812 bei der Obrigkeit ein Thema war, zeigt folgender Text:

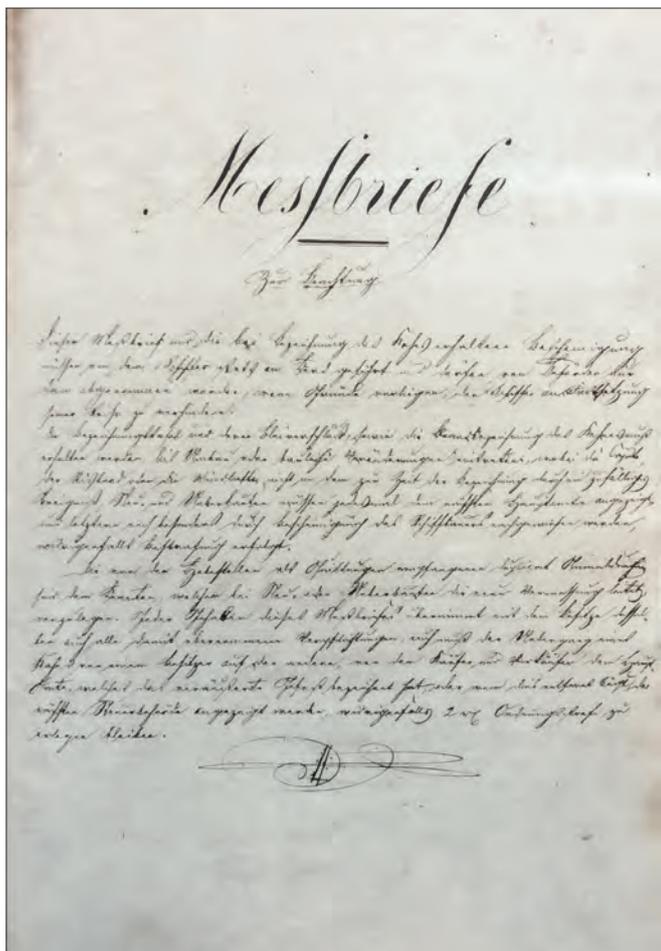
„Wir bringen in Erfahrung, daß der Inhalt der Schiffsgefäße, Behufs ihrer Abschätzung zur Gewerbesteuer, häufig blos nach der Angabe der Besitzer angenommen wird, woraus die unangenehme Folge entstehet, daß die von gewissenhaften Behörden richtig besteuerten Schiffer zu Prägravationsbeschwerden⁹⁸ veranlaßt werden, in welchen sie sich auf die geringere Besteuerung ähnlicher, oder gar größerer Schiffsgefäße an andern Orten berufen.

Sämmtliche mit Anfertigung der Gewerbesteuerrollen beauftragte Behörden, werden daher aufgefordert, die Schiffsgefäße, welche in der von ihnen pro 1812/13. eingereichten Steuerrolle aufgeführt sind, einer strengen Revision und Vergleichung mit den Schiffstabellen zu unterwerfen, und die Resultate ihrer Untersuchung bei Einreichung der Zugangsliste für das 1ste Quartal pro 1812/13. einzusenden. So wie denn auch sämmtliche an schiffbaren Strömen belegene Akzise- und Zollämter hierdurch angewiesen werden, nicht nur von den Gefäßen der in ihrem Orte wohnhaften Schiffer, den Inhalt zum 11ten d. M. anzuzeigen, sondern auch auf fremde durchkommende Schiffer zu vigiliren, und wenn deren Gefäße, wie sich aus ihrem Gewerbeschein ausweisen wird, zu niedrig abgeschätzt sein sollten, darüber eine

98 Prägravation bedeutet Überbürdung, siehe MEYERS GROSSES KONVERSATIONS-LEXIKON, Band 16. Leipzig 1908, S. 257.

Verhandlung aufzunehmen, und diese uns zur strengen
Bestrafung der schuldigen Behörden und Steuerpflichtigen einzureichen.
Potsdam, den 14ten Junius 1812."⁹⁹

Dies unterstreichend steht einer Auflistung von Alt Ruppiner Messbriefen aus den 1840iger Jahren folgender Text vorweg:¹⁰⁰



„Zur Beachtung.

Dieser Messbrief und die bei Bezeichnung des Kahns erhaltene Bescheinigung müssen von dem Schiffer stets an Bord geführt und dürfen von Behörden nur dann abgenommen werden, wenn Gründe vorliegen, den Schiffer an Fortsetzung seiner Reise zu verhindern.

Die Bezeichnungstafel und deren Bleiverschluß, sowie die Brandbezeichnung des Kahnes muß erhalten werden, bis Umbau oder bauliche Veränderungen eintreten, wobei die Cajüte, der Risbord oder die Windlatte nicht in dem zur Zeit der Bezeichnung durch ein zufälliges Ereignis, Neu- und Ueberbauten müssen jedesmal dem nächsten Hauptamte angezeigt, und letztere noch besonders durch Bescheinigung des Schiffbauers nachgewiesen werden, widrigenfalls Bestrafung erfolgt.

Die von den Hebestellen als Quittungen empfangenen duplicat Anmeldungen sind dem Beamten, welcher bei Neu- oder Ueberbauten die neue Vermessung leitet, vorzulegen. Jeder Inhaber dieses Meßbriefes übernimmt mit dem Besitze desselben auch alle damit übernommenen Verpflichtungen, auch muß der Uebergang eines Kahns von einem Besitzer auf den anderen, von dem Käufer und Verkäufer dem Haupt Amte, welches das veräußerte Gefäß bezeichnet hat, oder wenn dies entfernt liegt, der nächsten Steuerbehörde angezeigt werden, widrigenfalls 2 rth. Ordnungsstrafe zu erlegen bleiben.“

Verschiedene Quellen zu Kahndimensionen in Brandenburg aus der Zeit bis 1850 sind in nebenstehender Tabelle zusammengefasst worden. Das 1854 erschienene Landbuch von Berghaus ist dabei mit inbegriffen, da es auf Fakten aus der ersten Jahrhunderthälfte beruht.

Seite aus der Akte KAP AP-220, SCHIFFSGEFÄSSE mit dem Einföhrungstext zu den Messbriefen

99 v. Hagen, DIE FLUSS-SCHIFFFAHRT PREUSSENS; EINE SYSTEMATISCH GEORDNETE ZUSAMMENSTELLUNG ALLER AUF DIESELBE BEZUG HABENDEN GESETZLICHEN BESTIMMUNGEN UND ERLASSE. 1857

100 in: Akte KAP AP-220, SCHIFFSGEFÄSSE, 1838, Kreisarchiv Ostprignitz Ruppin

Quelle	Zeit	Kahntyp	Länge ü.a. in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Länge ü.a. in m	Länge i.d. WL in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Länge i.d. WL in m	Breite ü.a. in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Breite ü.a. in m	Länge Bo- den in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Länge Boden in m	Breite Bo- den in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Breite Boden in m	max Tief- gang in Fuß	Tief- gang in m	Trag- fähig- keit in Lasten	Trag- fähig- keit in Tonnen
BEYTRÄGE ZUR BAUKUNST SCHIFFBARER KANÄLE, Woltman, Reinhard, Göttingen, bey Heinrich Dieterich, 1802	1802	Fahrzeug Kategorie I (Ever?)			63,0	19,8							5,58	1,8	42	66
ebenda	1802	Fahrzeug Kategorie II (Mittl. Oderkahn)			50,0	15,7			47	14,76	8,5	2,67	3,83	1,2	17	27
ebenda	1802	Fahrzeug Kategorie III (Kleiner Oderkahn)			42,0	13,2							2,58	0,8	7	11
ebenda	1802	Magdeburger Jacht (Kahn)	130	40,8									2,5	0,8	15	24
ebenda	1802	Berliner Jacht (Kahn)	150	47,1									3,25	1,0	30	47
PRAKTISCHE ANWEISUNG ZUR WASSERBAUKUNST, WELCHE EINE ANLEITUNG ZUM ENTWERFEN, VERANSCHLAGEN UND AUSFÜHREN DER AM GEWÖHNLICHSTEN VORKOMMENDEN WASSERBAUE ENTHÄLT. Herausgegeben von Johann Albert Eytelwein, Königlich Preußischen Landes-Ober-Baudirector, Viertes Heft. VOM BAU DER SCHIFFAHRTSCHLEUSEN. Berlin, 1824	1808/ 1824	Großer Elbkahn	132	36,6			15	4,7					3,6	1,1		
ebenda	1808/ 1824	Mittlerer Elbkahn	105	29,5			13,5	4,2					3	0,9		
ebenda	1808/ 1824	Holzgelle oder Schute	122	34,8			17,75 - 19	5,6 - 6					3,5	1,1		
ebenda	1808/ 1824	Großer Oderkahn	132	38,4			12	3,8					3	0,9		
ebenda	1808/ 1824	Gemeiner Oderkahn	96	27,6			10,25	3,2					2,5	0,8		
ANWEISUNG ZUR KLASSIFIKATION DER FLUSS-Fahrzeuge, BEHUFES ERMITTLUNG IHRER TRAGFÄHIGKEIT. In: DIE FLUSS-SCHIFFFAHRT PREUSSENS; EINE SYSTEMATISCH GEORDNETE ZUSAMMENSTELLUNG ALLER AUF DIESELBE BEZUG HABENDEN GESETZLICHEN BESTIMMUNGEN UND ERLASSE	1837	Oderkähne, größer als				26,0		3,3						1,1	60	95
ebenda	1837	Oder- und Elbjachten, kleiner als				26,0		3,3						1,1	60	95
LANDBUCH DER MARK BRANDENBURG UND DES MARKGRAFTHUMS NIEDER-LAUSITZ IN DER MITTE DES 19. JAHRHUNDERTS; § 28. DIE NIEDERUNGEN UND THÄLER UND IHR FUESSENDES. [...] Bemerkung – über die auf den schiffbaren Gewässern unserer Provinz gebräuchlichen Fahrzeuge	1854	Großer Elbkahn, Hamburger Rebenkahn, Magdeburger oder Berliner Fahrzeug	138	43,3			18,5	5,8	92	28,89	14	4,40	4,5	1,4	84	150
ebenda	1854	Mittlerer Elbkahn, Spreeskahn	128	40,2			15,3	4,8	86	27,00	11	3,45	3,5 - 4	1,2	55 - 70	100 - 125
ebenda	1854	Kleines Elbe-Fahrzeug							60 - 70	20,41	9 - 10	2,98			22 - 36	40 - 65
ebenda	1854	Großer Oderkahn	136	42,7			15	4,7	86	27,00	10 - 10,5	3,14	3,5	1,1	32 - 38	50 - 60

Quelle	Zeit	Kahntyp	Länge ü.a. in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Länge ü.a. in m	Länge i.d. WL in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Länge i.d. WL in m	Breite ü.a. in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Breite ü.a. in m	Länge Bo- den in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Länge Boden in m	Breite Bo- den in Fuß (Ellen bei Hoyer)	Breite Boden in m	max Tief- gang in Fuß	Tief- gang in m	Trag- fähig- keit in Lasten	Trag- fähig- keit in Tonnen
ebenda	1854	Mittel-Oder- kahn	96 - 100	30 - 31,5			10,5 - 11	um 3,4	68 - 70	21,98	7 - 7,5	2,20	3,25	1,0	9,5 - 13	15 - 20
ebenda	1854	Kleiner Oderkahn	66 - 70	um 21,3			9 - 9,5	um 2,9	38 - 41	12,56			2,5	0,8	6,3 - 9,5	10 - 15
ebenda	1854	Mittelgroßer Oderkahn	129 - 133	40,5 - 41,8			14 - 14,5	4,4	80 - 84	25,75	7 - 7,5	2,20	3,5	1,1	19 - 25	30 - 40
ebenda	1854	Gölle, Schute	110 - 112	um 35			18 - 19	um 5,8					3,5	1,1	66	103

Hierzu lassen sich die Informationen aus den Alt Ruppiner Messbriefen gegenüberstellen, die den Zeitraum 1838 bis etwa 1848 umfassen.¹⁰¹ Die transkribierte Tabelle wird im Anhang auf S. 292 abgebildet.

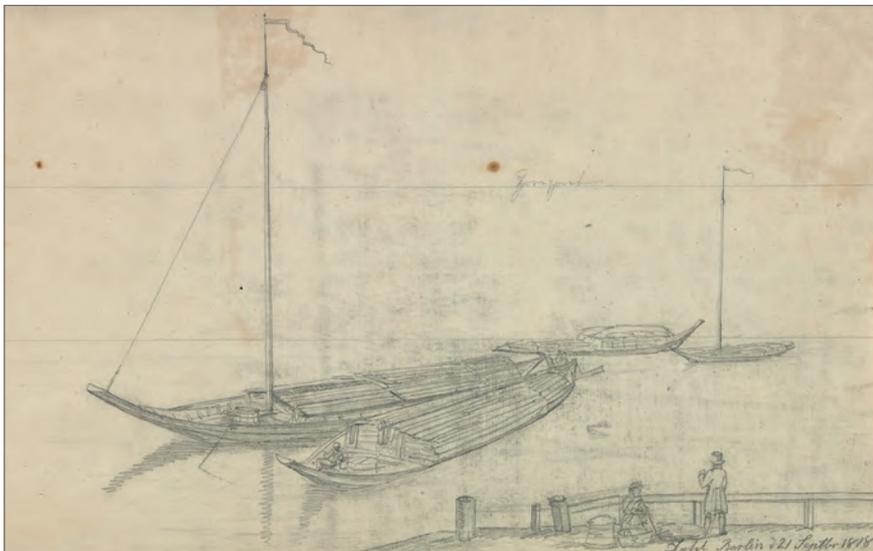
Einige Fahrzeuge tauchen dort mehrmals auf, da sie in dem Zeitraum mehrfach vermessen wurden. Insgesamt jedoch ist die Menge für Alt Ruppin beeindruckend und bestätigt den enormen Aufschwung der Kahnschifffahrt nach 1836.

Aus den Zahlen lassen sich folgende Erkenntnisse für die Kähne der Ruppiner Wasserstrassen um 1840/50 ziehen:

- Zillen waren bei gleicher Länge immer breiter als Oderkähne und trugen bei gleichen Dimensionen deutlich mehr Last, da ihr Querschnitt mit senkrechteren Seitenwänden größer war.

- Die Kähne hatten überwiegend Längen zwischen 26 und 29 m und fielen damit unter die Kategorie Mittel-Oderkahn. Einige kleinere Kähne um die 24 m Länge entsprachen dem Kleinen Oderkahn.

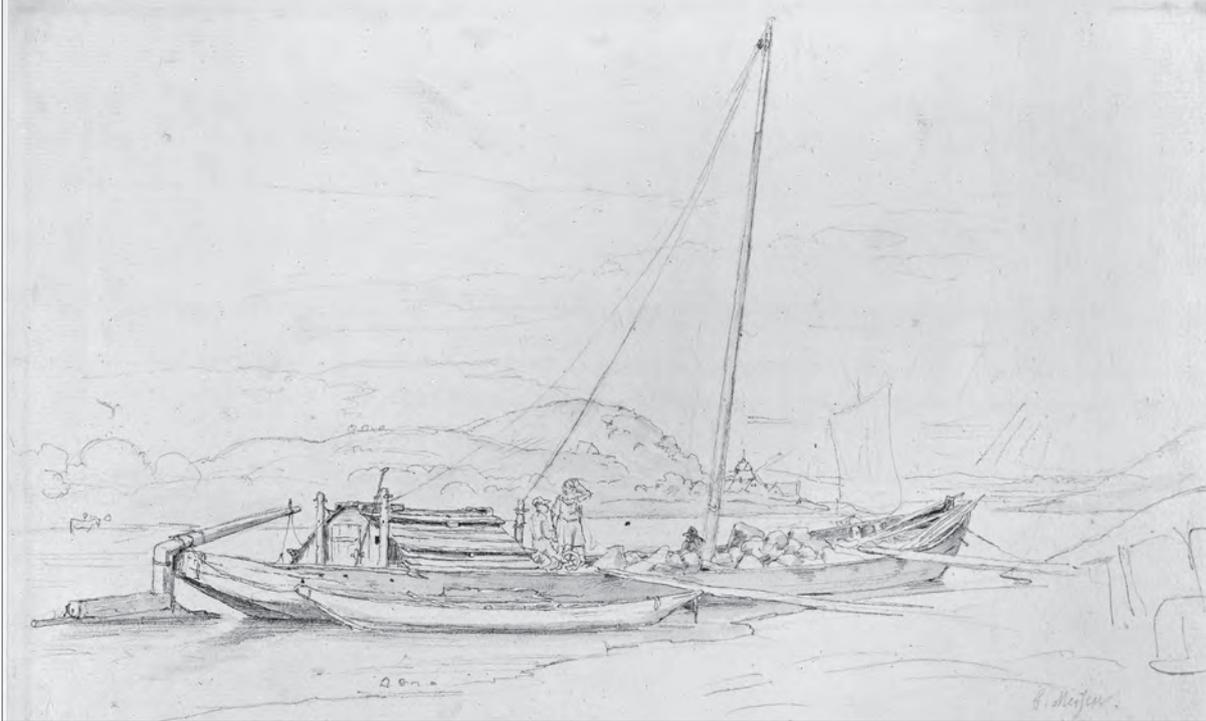
J. C. Dahl, Boote am Kai, 1818.
Foto: Nasjonalmuseet Oslo /
Dag A. Ivarsøy



Da die Fotografie erst in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts erfunden wurde, sind wir bei bildlichen Quellen aus den Anfangsjahrzehnten wiederum auf künstlerische Darstellungen angewiesen. Deren gibt es insbesondere aus dem Berliner Raum einige. Lithographien, Gemälde aber auch deren zeichnerische Vorarbeiten zeigen immer wieder Kähne auf den Gewässern der Mark.

Eine Entdeckung in diesem Zusammenhang sind Zeichnungen aus einem Skizzenbuch des norwegischen Malers und Zeitgenossen Caspar David Friedrichs, JOHAN CHRISTIAN DAHL (1788-1857), der auch viele Jahre in Deutschland, insbesondere in Sachsen verbracht hat. Die Arbeiten im Nationalmuseum Oslo stammen aus der Zeit um 1830, wurden vermutlich an der Elbe vor Ort gezeichnet und zeigen flache Kaffenkähne sowohl mit Spriet- als auch mit Rah-Takelung. Beides hat zu dieser Zeit parallel existiert. Eine ganz hervorragende

101 Transkription Messbriefe 1839 Altruppin aus Akte KAP AP-220 Schiffsgefäße, Kreisarchiv OPR

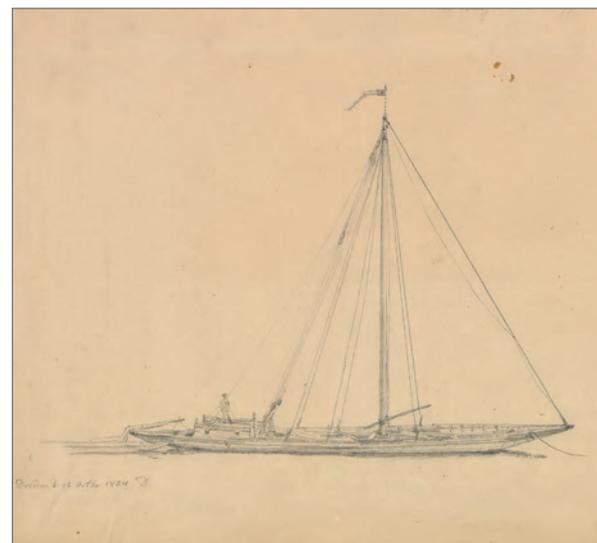
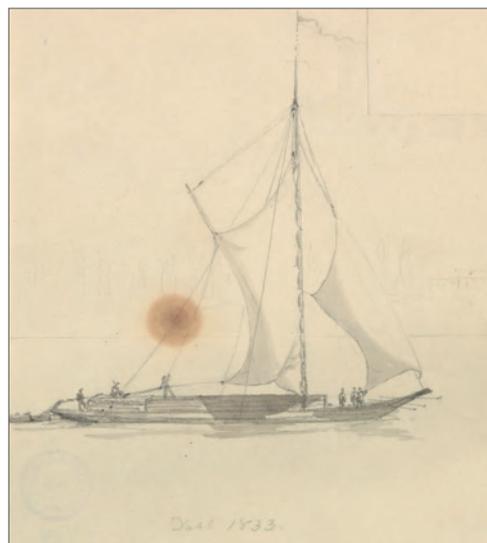


Elbkahn von 1830,
Zeichnung von Ludwig Richter,
Repro: H. Großmann
Sächsische Landesbibliothek
– Staats- und Universitätsbibliothek
Dresden (SLUB)

Zeichnung Dahls entstand schon vorher im Jahr 1818 in Berlin und zeigt sehr detailliert mehrere Oderkähne. Verglichen mit dem Crossener Wrack etwa 40 Jahre früher ist hier ein ausgeprägter, hochgezogener Kaffenschnabel schon vorhanden. Auch das 150 Jahre später noch genutzte Bretterdeck wird dargestellt. Es hat sich damit eine deutliche Entwicklung im Vergleich zum 18. Jahrhundert vollzogen.

Auch der Romantik-Maler LUDWIG RICHTER hat uns eine bemerkenswert detaillierte Zeichnung eines Elbkahns aus dem Jahre 1830 hinterlassen. Allen Elbkähnen ist die flache Bauweise der Kaffen anzusehen, die in einer schmucklosen Spitze enden.

Drei Blätter aus dem Skizzenbuch von Johan Christian Dahl. Sie zeigen Kähne auf der Elbe bei Dresden aus den Jahren 1829, 1833 und 1824. Fotos: Nasjonalmuseet Oslo / Dag A. Ivarøy



Titel IV. Von der Sicherung der Fluß-Schifffahrt gegen Unglücksfälle. (Das Finow-Maß Gesetz) 1845

A. Die Breite und Länge der Schiffsgefäße betreffend.

Allerh. Kabinets-Ordre vom 21. Novbr. 1845

Ich genehmige das mit Ihrem Ber. v. 8, d. M. vorgelegte, hierbei zurück erfolgende Regulativ über die Breite und Länge der Schiffsgefäße und Flöße auf den Wasserstraßen zwischen der Oder und der Spree und ermächtige Sie, dasselbe vom 1. Jan. k. J. ab zur Anwendung zu bringen und zu dem Ende durch die G.-S. und die Amtsbl. der betr. Reg. bekannt zu machen.

*Regulativ,
die Breite und Länge der Schiffsgefäße und Flöße auf den Wasserstraßen zwischen der Oder und Spree betreffend.*

Da in neuerer Zeit die Schiffsgefäße, welche die Wasserstraßen zwischen der Oder und Spree befahren, vielfach größer gebaut worden sind, als nach der Beschaffenheit dieser Wasserstraßen und namentlich der dazu gehörigen Schleusen statthaft ist, so wird, um den hieraus entspringenden Nachtheilen vorzubeugen, Folgendes bestimmt:

§. 1. Vom 1. Januar 1853 an, darf der Friedrich-Wilhelms-Kanal, der Finow-Kanal und die Havel von Liebenwalde bis zum Einfluß der Spree bei Spandau nur von Schiffsgefäßen befahren werden, deren äußere größte Breite nicht über 14 ½ Fuß und deren Länge nicht über 128 Fuß von einer zur andern Kaffenspitze beträgt.

§. 2. Fahrzeuge, welche die in §. 1 erwähnte Breite oder Länge überschreiten, jedoch nicht breiter als 16 Fuß 8 Zoll und nicht länger als 132 Fuß 6 Zoll sind, werden bis zum 1. Januar 1853 auf den gedachten Wasserstraßen zwar noch zugelassen, müssen aber vom 1. Jan. 1849 an vor jeder, zur gleichzeitigen Beförderung von 2 Kähnen eingerichteten Schiffsschleusen so lange warten, bis vor derselben ein Fahrzeug, dessen Breite mit der des zu großen Kahns zusammen gerechnet nicht mehr als neun und zwanzig Fuß beträgt, nach der Rangfahrt angekommen ist, oder die nach §. 1 normalmäßig gebauten und die noch kleineren Kähne sämmtlich befördert worden sind.

§. 3. Kommt die Reihe zum Durchfahren an einen größeren Kahn in Ge-

meinschaft mit einem kleineren, so muß der größere in den Kammern der, mit versetzten Häuptern erbauten Schiffsschleusen stets die Seite der Kammer einnehmen, welche in der Verlängerung, des Unterhaupts liegt. Es wird daher bei der Bergfahrt stets der kleinere Kahn zuerst ein- und zuerst ausfahren, bei der Thalfahrt umgekehrt.

§. 4. Die Ankunft eines kleineren, zur gemeinschaftlichen Durchfahrt geeigneten Kahns hat der größere Kahn stets an einer solchen, von dem Schleusenmeister anzuweisenden Stelle abzuwarten, an welcher die Passage der andern Kähne dadurch nicht gehindert wird.

§. 5. Schiffsgefäße, welche breiter als 16 Fuß 8 Zoll oder länger als 132 ½ Fuß sind, werden 3 Monate nach Publikation dieser V. zu den obgenannten Wasserstraßen nicht mehr zugelassen.

§. 6. Die größer als nach §. 1 gebauten Fahrzeuge haben unter sich und beim Mitschleusen mit kleineren Kähnen den Rang nach der Zeitfolge der Ankunft.

§. 7. Besitzer von Schiffsgefäßen, welche nach dem 1. Januar 1849 die in §. 1 genannten Wasserstraßen befahren wollen, sind verpflichtet, sich bis dahin bei einer der mit Vermessung der Kähne beauftragten Steuerbehörden zu melden und auf der Rückseite der Meßbriefe die Länge und Breite des Kahns nach Maßgabe des §. 1 bescheinigen zu lassen.

In allen neuen Meßbriefen ist Länge, und Breite der Schiffsgefäße mit Rücksicht auf §. 1 ebenfalls genau anzugeben. Die neuen Meßbriefe für Schiffsgefäße, welche die Normalgröße (§. 1) überschreiten, sind zur leichteren Unterscheidung auf rothem Papier auszufertigen. Die Erlaubniß zur Befahrung der Wasserstraßen findet nur gegen Vorzeigung des bescheinigten Meßbriefs statt, welcher während der Fahrt insbesondere auch jedem Schleusenmeister auf Verlangen vorzulegen ist.

§. 8. Fahrzeuge, welche über Bord geladen haben, werden zu den mehrerwähnten Wasserstraßen nicht zugelassen, mit Ausnahme von Kähnen, die Heu oder Stroh führen. Diesen ist gestattet der Ladung eine Höhe von 10 Fuß vom Wasserspiegel und eine Breite von höchstens 15 Fuß zu geben. Der §. 5 der Polizeiordnung für den Finow-Kanal vom 18. April 1836, und der §. 6 der Polizeiordnung für den Friedrich-Wilhelms-Kanal vom 29. August 1836 werden hierdurch abgeändert.

§. 9. Holzflöße, die durch den Finow-Kanal gehen sollen, dürfen nicht breiter als 7 Fuß verbunden werden. Der §. 8 der Polizeiordnung für den Finow-Kanal wird hierdurch abgeändert. In Ansehung der Holzflöße, die den Friedrich-Wilhelms-Kanal passiren sollen, hat es bei der bisherigen Breite von 10 Fuß bis auf Weiteres sein Bewenden. Unverbundenem Holz wird die Durchfahrt durch die Schleusen nicht gestattet.

§. 10. An solchen Schleusen, in deren Kammern zwei Schiffsgefäße von 14 ½ Fuß Breite und 128 Fuß Länge nicht Platz finden, haben bis zum 1. Januar 1853 die Kähne von mehr als 14 ½ Fuß bis 16 Fuß 8 Zoll Breite und von 128 bis 132 ½, Fuß Länge mit den normalmäßig gebauten und den kleineren gleichen Rang, fahren also nach der Zeitfolge der Ankunft vor der Schleuse durch dieselbe.

§. 11. Nach dem 1. Januar 1853 kann der Transport eines Schiffsgefäßes von größeren Abmessungen als §. 1 angiebt, aus der Elbe nach der Oder oder umgekehrt nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der Reg. zu Potsdam oder Frankfurt und auch dann nur in ganz leerem Zustande gestattet werden.

§. 12. Auf Bagger- und Bauprähme findet vorstehende V. keine Anwendung.

§. 13. Jede Verletzung oder Nichtbeachtung der vorstehenden Bestimmungen wird mit einer polizeilichen Strafe bis zu 50 Rthl. belegt.

*Berlin, den 8. November 1845.
Der Finanzminister. Flottwell.*

Decksansicht des Zillen-Wracks
von etwa 1850 im Deutschen
Technikmuseum Berlin.
Foto: Sohn



Bei den DRUCKGRAFISCHEN ARBEITEN gibt es zahllose Lithographien, die Ansichten mit Kähnen enthalten und sich mit Städten und Landschaft der Mark beschäftigen. Diese Bildform war als preisgünstiger Wandschmuck in den Jahren des Biedermeier sehr beliebt und gefragt. Zu den Zeichnern des Steindrucks oder Graveuren der Stiche gehörten LUDWIG EDUARD LÜTKE, JOHANN HEINRICH HINTZE, WILHELM LOEILLOT, oder CARL WÜRBS.

Auch aus dem Ruppiner Land gibt es aus der nachnapoleonischen Zeit erste Druckgrafiken mit Ansichten von Neuruppin. Was man aus ihnen entnehmen kann, ist ein reger Verkehr am Bollwerk und den angrenzenden Fabrikgeländen. Auf Grund der distanzierten Sicht über den See sind Details der Fahrzeuge allerdings kaum dargestellt.

Mehr Glück haben wir bei Berliner Druckgrafiken. Ein sehr beliebtes Motiv dieser Zeit war der Packhof am Kupfer-



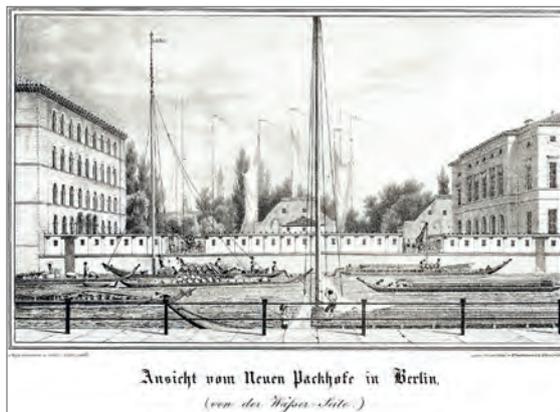
Panorama der Seeseite
Neuruppins.
Ausschnitt aus einer
Lithographie von vor 1836,
(sie zeigt noch die alte
Kirchturmspitze von 1752
und keinen Schornstein).
Bei den Kähnen fällt eine zeltartige
Eindeckung im Bereich des
Mastes auf.
Sammlung: Museum Neuruppin

graben, die heutige Museumsinsel. Die Künstler liebten offenbar diesen Ort der regen wasserbasierten Geschäftigkeit. Zwei Abbildungen sollen hier davon Zeugnis ablegen. Zwei Arten von Fracht fallen dabei immer wieder ins Auge, Fässer und Ballen. Das Fass war zu dieser Zeit, was heute der Container ist. Ein universelles Verpackungs- und Transportelement, das verschiedenste Güter schützte und transportierbar machte. Von Flüssigkeiten wie Bier, Öl oder Wein zu festen Stoffen wie Salz, Kreide oder zB. Fisch.

Bei den Ballen scheint es sich hauptsächlich um Gewebe wie Wolle oder Leinen gehandelt zu haben. Da der Packhof auch mehrheitlich der militärischen Versorgung diente, ist der Bedarf für Uniformen und die Ausstattung der Garnisonen nachvollziehbar.

links:
ANSICHT VOM PACKHOF IN BERLIN
Lithographie von Ludwig Eduard
Lütke, 1831
Sammlung: Ernst

rechts:
DIE NEUEN PACKHOFSGEBÄUDE
Stich von J. H. Hintze, 1833,
Sammlung: Landesarchiv Berlin





links:
DIE BAUAKADEMIE,
Lithographie von Wilhelm
Loeillot um 1850,
Sammlung: Ernst

rechts:
BERLIN ANSICHT DER BAUAKADEMIE VON
DER SCHLOSSBRÜCKE AUS GESEHEN,
Lithographie von Ludwig Eduard
Lütke um 1840
Architekturmuseum der TU
Berlin, Inv. Nr. 51059

Ein anderes beliebtes Berliner Motiv ist der Blick von der Schloßbrücke auf die Bauakademie. Hier waren die Kähne nur Beiwerk (Staffage) der architektonischen Szenerie. Nichtsdestotrotz haben wir dadurch die Gelegenheit ihr Aussehen und ihre Nutzung zu betrachten. Bei der Datierung der Druckgrafik ist meistens deren Veröffentlichungsdatum gemeint oder angegeben. Der Zeitpunkt der ursprünglichen Zeichnung kann Jahre davor liegen, da solche Grafiken immer wieder neu aufgelegt wurden. Insofern ist es auch nicht verwunderlich, dass die 1850 datierte Lithographie von Loeillot bei den Kähnen die ältere tonnenförmige Budenform zeigt, während die zehn Jahre früher datierte Grafik von Lütke schon die Bude mit Flachdach abbildet.

Die in diesem Zusammenhang manchmal gezeigten Zeichnungen Schinkels sind übrigens untauglich. Er hatte das Prinzip der Kaffenbauweise nicht verstanden und ihnen vorn und achtern Steven gegeben. Dafür sind andere Details wie die Eindeckung und die Fracht sehr anschaulich dargestellt. Dies ist eigentlich verwunderlich bei der sonst bekannten Akkuratess des Meisters. Allerdings sind die Schinkel'schen Zeichnungen im Gegensatz zu den oben dargestellten von Dahl und Richter keine Naturstudien sondern Entwurfszeichnungen für seine Architektur. Die Szenerie ist also fiktiv im Atelier und nicht vor der Natur entstanden.



Schließlich sind auch einige GEMÄLDE überliefert, die das Kahnmotiv im Zusammenhang mit Ansichten der Mark oder Berlins enthalten. Der wohl herausragendste Maler dieser Zeit war EDUARD GÄRTNER (1801 – 1877). Er war in Berlin für seine Stadtansichten (Veduten) hoch angesehen und durch Ankäufe des preußischen Königshauses haben sich etliche seiner Werke in den Preußischen Sammlungen erhalten. Das hier abgebildete Gemälde aus dem Jahr 1844 zeigt Oderkähne vor der Herkulesbrücke liegen, die später wegen des Baus der

HERKULESBRÜCKE UND AKTIENSPEICHER,
Gemälde von Eduard Gaertner,
um 1846,
Stiftung Preußische Schlösser
und Gärten,
Repro: J. P. Anders

Stadtbahn und des Bahnhofs Börse (Hackescher Markt) abgerissen wurde. Man blickt als Betrachter von der heutigen Museumsinsel über die Spree nach Osten. Mit großer Realitätstreue stellt Gärtner Gebäude, Menschen und Wasserfahrzeuge im alltäglichen Umfeld dar. Eine erstaunliche Lebendigkeit, bei biedermeierlicher Gelassenheit, geht von seinen Bildern aus.

Ausschnitt aus Gemälde des Hafens von Stettin von Eduard Ludwig Lütke, 1839
Es zeigt Oderkähne mit flachem und zeltartigem Budendach.
Sammlung: Muzeum Narodowe w Szczecinie



Auch als Maler dieser Zeit ist der als Lithograph schon genannte EDUARD LUDWIG LÜTKE erwähnenswert. Eines der Gemälde mit hervorragenden Kahndetails ist seine ANSICHT DES HAFENS VON STETTIN aus dem Jahre 1839. Obwohl nicht in der Mark Brandenburg angesiedelt, zeigt es doch die damals typischen Oderkähne an ihrem nördlichsten Schifffahrtspunkt. Auf den Kähnen im Vordergrund wird ein geruhsames Schifferleben zelebriert; Wäsche wird gewaschen, der Bordhund tolt an Deck und dasselbige ist teilweise freigelegt um die Ware zu inspizieren oder zu lüften. Auch die Farbigkeit ist subtil abzulesen. Teile der Bude oder des Helmholz sind weiß und grün abgesetzt, die Kaffen an Bug und Heck partiell hell geschrapt.

Innungsmodell des Schiffervereins Bredereiche von 1839 mit Stiftungsbändern.
Aufgehängt in der Kirche Bredereiche
Foto: Sohn





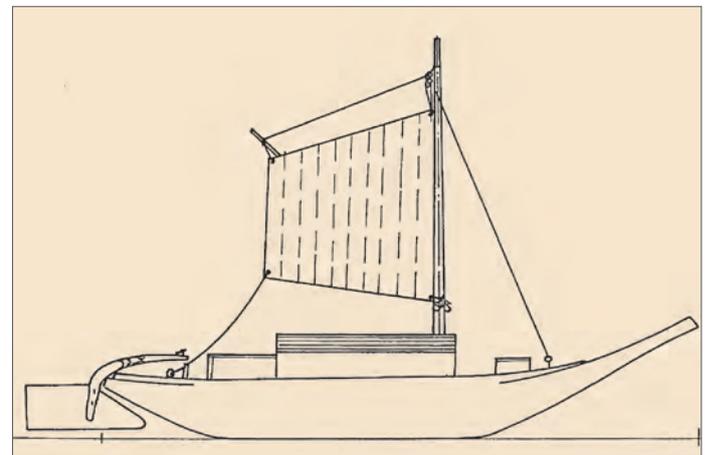
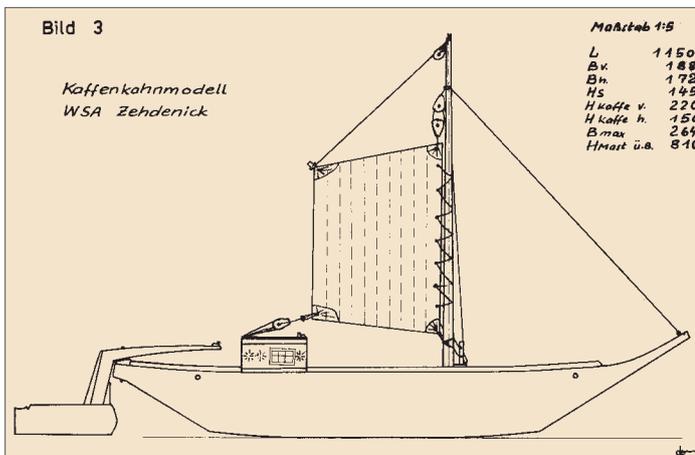
Als weitere Quelle sollen die im ersten Halbjahr des 19. Jh. entstandenen und teilweise noch erhaltenen MODELLE DER SCHIFFERINNUNGEN herangezogen werden. Mit dem Anwachsen der Kähne und Kahnschifferzahlen gab es einen regelrechten Boom an Innungsgründungen in den 30iger und 40iger Jahren. Dies zeigte den Bedarf an Selbstorganisation um sich gesellschaftlich besser vertreten zu können und eine gegenseitige Absicherung für Notlagen zu schaffen. Im Ruppiner Land folgte Alt Ruppin mit der Gründung seiner Schifferinnung 1846 dieser Entwicklung.

Von dem Templiner und Oderberger Modell hat Günter Pohlandt 1984 eine Zeichnung angefertigt. Von den typischen proportionalen Unstimmigkeiten der Innungsmodelle abgesehen, zeigt das Templiner Modell den lang aufragenden Kaffenschnabel des frühen 19. Jh. der per Gesetz 1852 begrenzt werden musste. Das Wippruder hat einen gewachsenen gekrümmten Schaft. Das Bretterdeck ist in der Länge ungeteilt, was auch auf Bildern dieser Zeit auffällt. Es wird sich damit wohl um einen Kleinen Oderkahn handeln, dessen kurze Deckslänge eine Unterteilung nicht notwendig machte. Beim Zehdenicker Kahn ist der Vorschneider des Ruders nur rudimentär angelegt, was ebenfalls für diese frühe Bauweise typisch war. Alle Buden der Modelle waren schon mit flachem Dach versehen.

links, oben und unten:
Das Innungsmodell aus dem
ehemaligen Wasserstrassenamt
Zehdenick, erbaut um 1850.
Sammlung:
Museum Oderberg
Foto: Sohn

rechts, oben und unten:
Innungsmodell der Grunewalder
Schifferinnung von 1846
Sammlung:
Heimatmuseum Templin
Foto: Sohn

Zeichnungen: G. Pohlandt

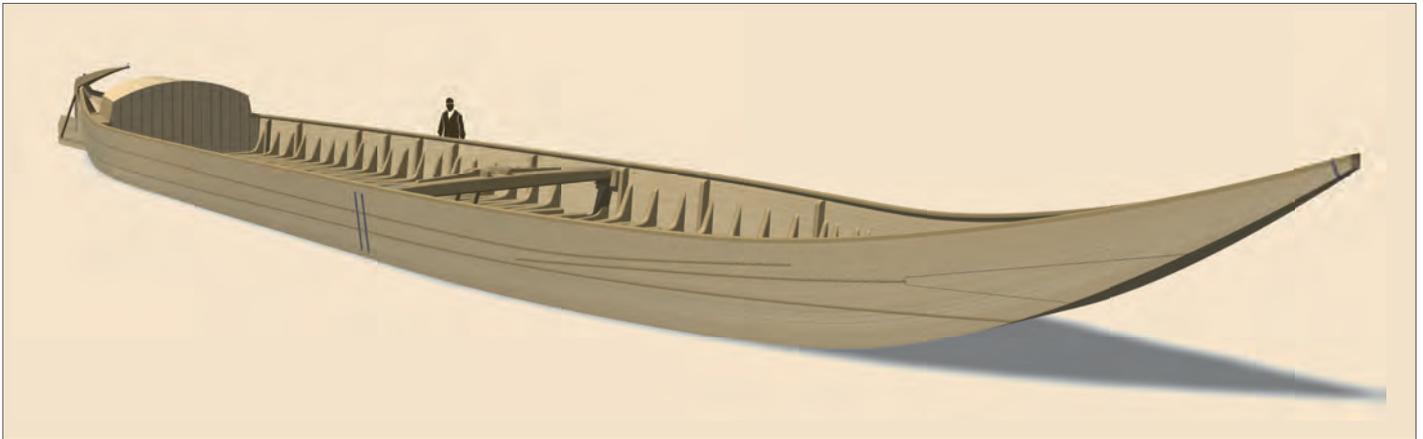


Kahn Rekonstruktionen

Die hier folgenden Rekonstruktionen entstanden durch den Autor auf Basis voran beschriebener Quellen, bzw. der Vorarbeit von Schifffahrtshistorikern wie Günther Pohlandt.

„Eine blos in Böhmen gewöhnliche Art Fahrzeuge: ZILLEN genannt, gleicht sehr den Oderkähnen; nur mit dem Unterschiede: dass sie sehr breit sind, und keine Bauden haben, auch ihr niedriger Bord fast senkrecht auf dem Boden steht.“¹⁰²

Der hier gezeigte Entwurf einer BÖHMISCHEN ZILLE basiert auf dem im Deutschen Technikmuseum Berlin ausgestellten Wrack. Dieses wurde in die Zeit um 1840 datiert.¹⁰³ Auch wenn die Beschreibung von Hoyer oben für 1800 das Fehlen der Bude heraushebt, ist dies in den folgenden Jahren bei den Zillen, die es bis in die Märkischen Gewässer verschlagen hat, eher nicht der Fall. Auch das Berliner Wrack zeigt Spuren einer ehemals vorhandenen Bude. In ihrer Bauweise sind die Zillen sehr archaisch ausgeführt, mit Elementen, wie die Fugenabdichtung per Moos, Deckleiste und Metallkrampen, die schon Jahrhunderte früher in der Kahn- und Seeschifffahrt Nordeuropas üblich waren. Es wurde fast nie Eiche verwendet, da die Zille preiswert und nur für kurze Nutzungsdauer geplant wurden. Ursprünglich nur für eine Fahrt stromab an der Moldau roh aus Nadelholz zusammengezimmert, wurden sie später mit etwas Nacharbeit auch einige Jahre länger für Massengüter im Märkischen Revier genutzt. Das Wrack des Technikmuseums war bei seiner Hebung 1987 in Spandau noch mit 30 000 Dachziegeln aus Rathenow, vermutlich für Berlin, beladen.



3D-Rekonstruktion einer
BÖHMISCHEN ZILLE um 1850
nach dem Wrack im DTM.
Grafik: Sohn

Eine Zillenform, die in der Mark gebaut wurde und deutlich solider ausgelegt war, nannte sich BERLINER ZILLE. Wann diese Bauweise als eigenständige Form erstmals auftrat, ist nicht mehr nachprüfbar. In ersten Fotos um 1860 ist sie jedoch schon erkennbar. Die in den Alt Ruppiner Meßbriefen erwähnten Zillen mögen schon Berliner Zillen gewesen sein, da sie für die lokalen Schiffseigner im Dienst waren und eine schlichte Bauweise für eine Einweg-Verwendung ungeeig-

¹⁰² Johann Gottfried Hoyer, VERSUCH EINES HANDBUCHES DER PONTONNIER-WISSENSCHAFTEN IN ABSICHT IHRER ANWENDUNG ZUM FELDGEBRAUCH, Cap. VII. Erbauung der gewöhnlichsten Fahrzeuge, deren man sich auf Flüssen und Kanälen bedient. § 2, 1794

¹⁰³ Medien-Info: DER KAFFENKAHN DES DTMB, Deutschen Technikmuseums, pdf von Ulrike Andres vom 1.5.2005

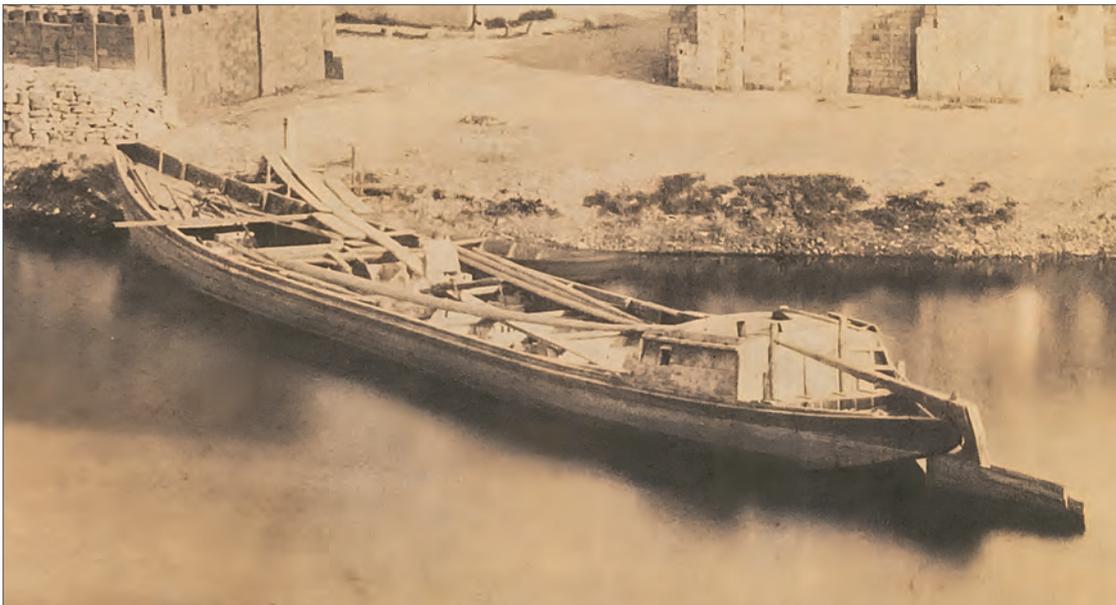
net wäre. Mit Sicherheit ist dies jedoch nicht belegbar.

In einem Anhang zur Kaiserlichen Statistik auf den Deutschen Wasserstraßen von 1872 werden sie wie folgt gekennzeichnet:

„Die Berliner Zillen sind butzerartig gebaut und unterscheiden sich von den böhmischen Zillen nur durch ihre Tragfähigkeit, welche nur 2000 Ctr. erreicht. Sie sind ebenfalls ohne Deck und verfrachten nur Rohmaterial. Sie befahren mit Ausnahme der Haffe die Binnengewässer von der Weichsel bis zur Elbe. ... Zillenkähne sind Zillen, auf welche ein Deck wie das der Oderkähne aufgesetzt worden ist.“



Ausschnitt aus dem Foto BUCK
ÜBER DIE LANGE BRÜCKE ZU DEN
KÖNIGLICHEN MÜHLEN IN BERLIN,
um 1855/56.
Es zeigt Berliner Zillen vor der
Waisenbrücke mit für damalige
Zeit typische, schräg nach vorn
abfallende, Decksaufbauten zum
Schutz der Fracht.
Fotograf unbekannt,
Sammlung:
Stiftung Stadtmuseum Berlin



Berliner Zille an der
Wassergasse,
Ausschnitt aus Foto von 1857
Fotograf unbekannt,
Sammlung:
Stiftung Stadtmuseum Berlin

„Unter den sogenannten ODERKÄHNEN ist ein großer Kahn 136' (42,7 m) von Spitze zu Spitze, und 86' im Boden von Knie zu Knie lang; die Breite beträgt oben von Bord zu Bord 15' (4,7 m) und im Boden 10' bis 10 ½'. Er läßt sich bis zur Windlatte 3 1/2' tief einsenken, und trägt dann 1000, auch wohl 1200 Centner.

Ein MITTELGROSSER ODERKAHN hat von Spitze zu Spitze 129' bis 133' (um 41 m), und im Boden von Knie zu Knie 80' bis 84' Länge; die Breite ist oben von Bord zu Bord 14' bis 14 ½' (4,4 m) und im Boden 9 1/2' bis 10'. Seine größte Ladung beträgt 600 bis 800 Centner und seine Einsenkung 3 1/2 Fuß.

Ein MITTEL-ODERKAHN ist 96' bis 100' (um 31m) von Spitze zu Spitze und 68' bis 70' im Boden lang; oben beträgt die Breite 10 1/2' bis 11' (um 3,4 m) und unten 7' bis 7 ½'. Die größte Ladung ist 400 bis 500 Centner, und die Einsenkung 3 1/4 Fuß.

Ein KLEINER ODERKAHN hat von Spitze zu Spitze 66' bis 70' (um 21,3 m) und im Boden 38' bis 41' zur Länge, und oben eine Breite von 9 bis 9 ½' (um 2,9 m); beladen geht er 2 ½' tief und kann dann 200 bis 300 Centner tragen.

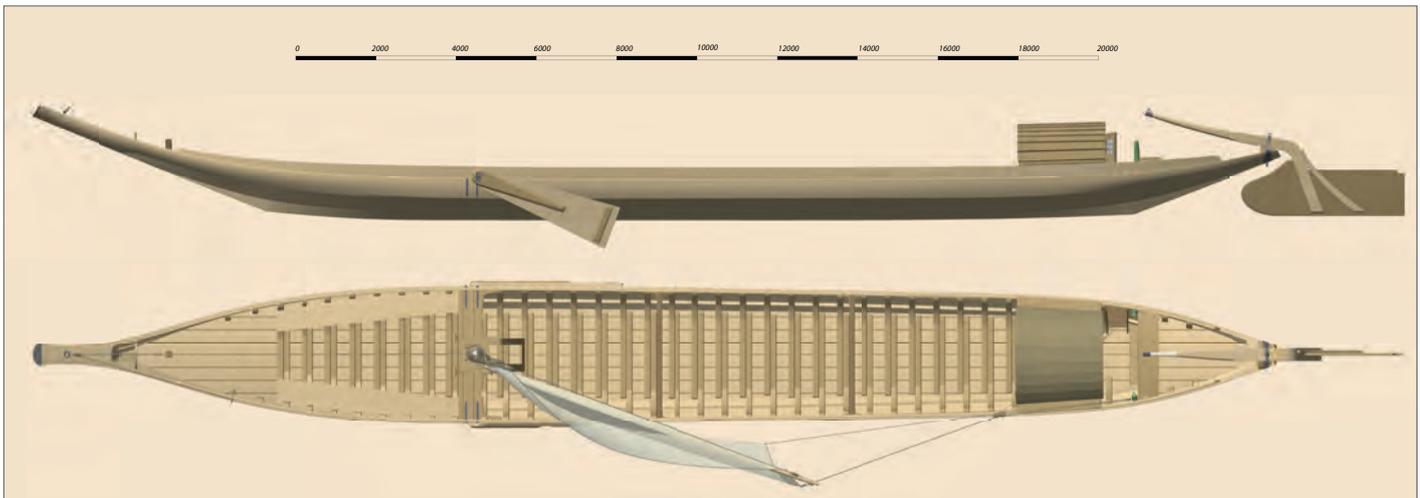
Es giebt aber auch noch ODERKÄHNE MITTLERER SORTE, die 110' lang und 13' breit sind. Sie gehen bei hohem Wasserstande mit voller Ladung 3' tief, beim gewöhnlichen Sommerwasserstande aber nur mit halber Ladung 2' tief: Im ersteren Falle kann dieser Kahn 600 bis 700, im letztern Falle aber nur 300 bis 400 Centner laden.“¹⁰⁴

Der Verfasser-Entwurf des Oderkahns von 1840 ist eine Weiterentwicklung der Rekonstruktion von Günther Pohlandt aus den achtziger Jahren. Er hatte dafür etliche Innungsmodelle, Literatur und Abbildungen herangezogen. Im Computer wurde der Riss noch mit Seitenschwertern ergänzt. Die Größe entspricht einem Mittel-Oderkahn, der die Schleusen des Ruppiner Kanals problemlos passieren konnte. Die größten Exemplare, die hauptsächlich auf der Oder nach Breslau unterwegs waren, konnten die Ruppiner Gewässer nicht befahren.

Daneben ist noch eine kleinere Variante am Computer entstanden, die sicher vielfach auf kurzen Strecken des Rhins und seiner Kanäle unterwegs war. Verschiedenste Abbildungen legen dies nahe.

In der Rekonstruktion ist noch die halbrunde Budenform aus dem 18. Jahrhundert dargestellt. Wie die Gemälde

3D-Rekonstruktion eines
MITTEL-ODER-KAHNS um 1840
basierend auf der Rekonstruktion
von G. Pohlandt 1984.
Grafik: Sohn



104 Berghaus, LANDBUCH DER MARK BRANDENBURG UND DES MARKGRAFTHUMS NIEDER-LAUSITZ IN DER MITTE DES 19. JAHRHUNDERTS; § 28. DIE NIEDERUNGEN UND THÄLER UND IHR FLIESENDES. [...] Bemerkung – über die auf den schiffbaren Gewässern unserer Provinz gebräuchlichen Fahrzeuge, 1854



3D-Computergrafik eines
KLEINEN- und MITTEL-ODER-KAHNS
um 1840.
Grafik: Sohn

und Zeichnungen aber zeigen, wurde gleichzeitig schon die Bude mit flachem Dach oder die alte schlichte zeltartige Dachform verwendet. Um die Mitte des Jahrhunderts gab es nur noch die Flachdach-Bude. Sie ermöglichte bei gleichen Dimensionen den größten Innenraum.

Als dritte Binnenschiffsform ist eine GELLE, oder auf der Elbe auch SCHUTE und ARCHE genannt, rekonstruiert worden. Diese, von der Elbe stammende Kahnform mit plattem Heck, hat in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ihr letztes Auftreten. Die Vorläufer stammen noch aus dem Mittelalter. Verglichen mit den moderneren Oderkähnen hatte die Gelle mit Sicherheit schiffahrtstechnische Nachteile. Das Rahsegel war für Strecken am Wind noch schlechter geeignet als das modernere Sprietsegel. Die kastige Heckform erlaubte kein gutes Abfließen des Wassers, wodurch Verwirbelungen mit Geschwindigkeitsnachteilen entstanden sein mussten. Ein Staken auf gewundenen Wasserstrecken war vermutlich sehr mühsam und unwirtschaftlich.

„Eine sogenannte GÖLLE oder SCHUTE ist 110' bis 112' (um 35 m) von Spitze zu Spitze lang und 18' bis 19' (um 5,8 m) von Bord zu Bord breit, läßt sich 3 1/2' einsenken und trägt dann 2000 Centner; bei halber Ladung von etwa 1000 Centner geht sie 2 1/2' tief.“

Die Dimensionen der großen Varianten waren mit Breiten bis zu 6 m für die Kanäle und Schleusen der Mark ohnehin nicht geeignet. Nur kleinere Bauten konnten Gewässer wie im Ruppiner Land befahren. Ab Mitte des Jahrhunderts sind sie nicht mehr anzutreffen.

3D-Rekonstruktion einer GELLE
um 1860.
Grafik: Sohn



3D-Computergrafik einer GELLE
um 1860.
Grafik: Sohn



Die Blütezeit der Segelkähne in der zweiten Jahrhunderthälfte

In der Phase nach 1850 verläuft die bauliche Entwicklung der Wasserfahrzeuge weiter in Richtung Standardisierung der Größen und Reduzierung der Vielfalt. Der fortschreitende Ausbau der Wasserstraßen in Preußen und dem Kaiserreich soll die Nutzung größerer Einheiten ermöglichen. Dies ist mit dem parallelen Ausbau des Eisenbahnnetzes die einzige Möglichkeit konkurrenzfähig zu bleiben. In Berlin und zwischen Berlin und Oder bzw. Elbe, werden sukzessive die Schleusen vergrößert und teilweise mit einer zweiten parallelen Kammer versehen. Damit können in den achtziger Jahren auch **BRESLAUER MASS-KÄHNE** von der Oder (55 x 8 m) und **PLAUER MASS-KÄHNE** von der Elbe (65 x 8 m) bis nach Berlin fahren.

Für das Ruppiner Gebiet bleiben jedoch die Schleusen des Ruppiner Kanals, deren Kammerlänge ab 1886 durch Modernisierungen auf 41 bis 43 m steigt, das Nadelöhr. Damit ist das **GROSS-FINOW-MASS** (41 x 5,10 m) bis heute die Obergrenze der Fahrzeuge, die den Rhin bis Zippelsförde und später bis Seebeck befahren dürfen. Der Segel- bzw. Treidelvortrieb war weiterhin die bevorzugte Antriebsquelle. Erst in den siebziger Jahren kam die Dampfmaschine zunehmend zum Einsatz, da auch die wachsende Eisenbahn mit ihren festen Brücken über den Gewässern das Segeln weiter erschwerte. Auch dann überwog mengenmäßig der Anteil der Segel- und Schleppkähne bis zur Jahrhundertwende. Diese beschränkten sich auf zwei Typen, dem Oderkahn und die Zillen. Die Kaffenbauweise wurde noch viele Jahrzehnte beibehalten und erst nach 1880 langsam durch **STEVEN(MOLLEN)KÄHNE** abgelöst. Es entstanden auch Zwitterversionen wie der **STEVENZILLE** mit Kaffenheck und Stevenbug. Durch die Erfindung der Fotografie existieren für diese Epoche viele authentische Abbildungen als Grundlage für Rekonstruktionen.

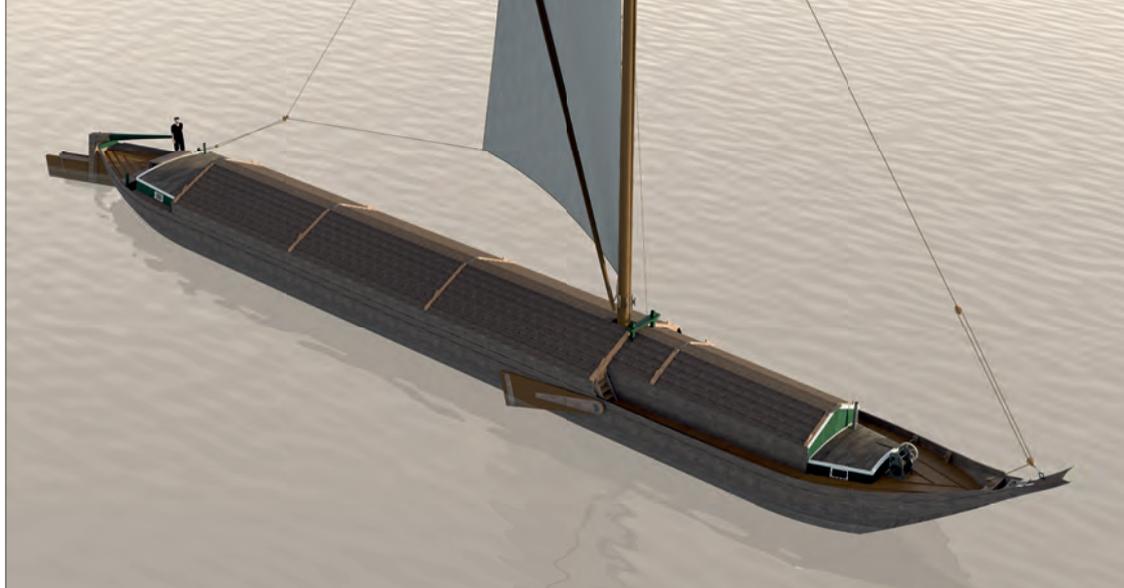
Der Oderkahn im Finowmaß war der Lastesel in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und gleichzeitig der Endpunkt der jahrhundertealten Kaffenbauweise. Wahlweise mit losen Bretterdeck versehen, konnte er für alle Arten von Fracht verwendet werden.

Das Foto von Alt Ruppın unten gibt einen anschaulichen Eindruck, wie die Szenerie mit sechs Kähnen vor der Schloßbrücke an der Ablage aussah. Im Vordergrund ist ein sogenannter **BUTZER** zu sehen, der im Gegensatz zum **SPITZKAHN** dahinter keinen langen Kaffenschnabel besaß. Beides waren Varianten des Oderkahns. Die 3D-Computergrafik daneben soll den Laderaum unterhalb des Decks veranschaulichen. Die gesamte Konstruktion konnte partiell oder komplett de-

links:
Postkartenausschnitt der städtischen Ablage in Alt Ruppın an der Schloßbrücke mit Kaffenkähnen, um 1900.
Sammlung: Sohn

rechts:
3D-Computergrafik des Laderaums unter einem Bretterdeck
Grafik: Sohn





3D-Computergrafik eines
ODERKAHNS IM FINOW-MASS
mit Bretterdeck um 1880.
Grafik: Sohn

montiert werden. Gefahren wurde ein solches Fahrzeug mit 2–3 Personen, die sich meist aus der Familie des Schiffers rekrutierten. In der Bude am Heck wohnte der Schiffer mit eventuell an Bord befindlichen Familienmitgliedern. Der Schiffsknecht oder –geselle schlief am Bug im Raum unter der Butze.

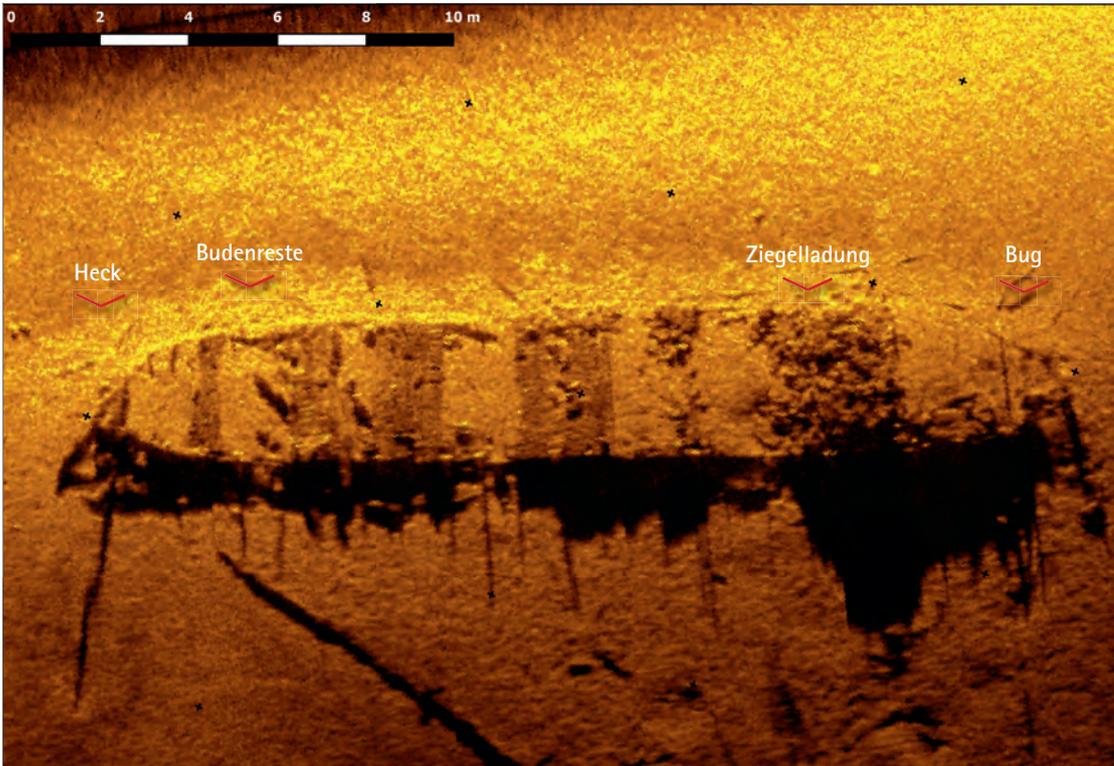
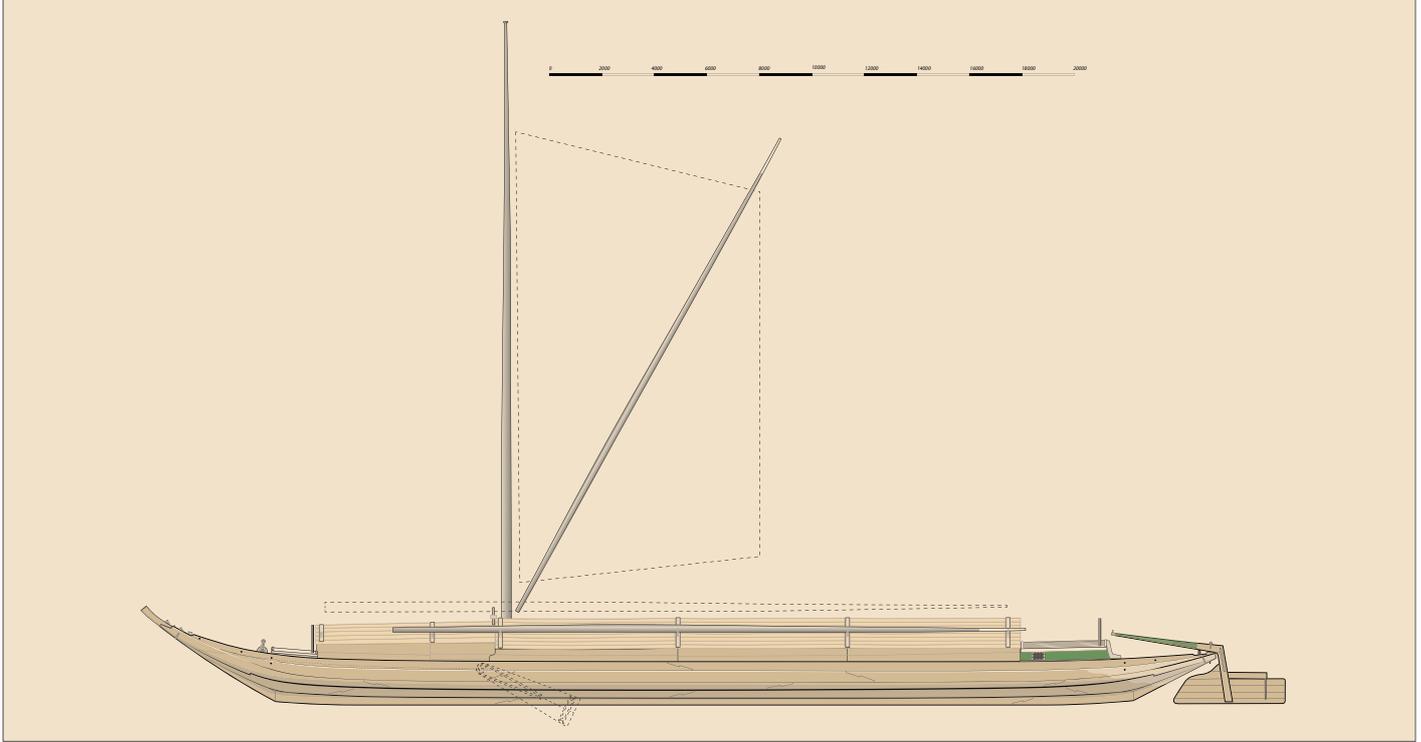
Auf diesem Ausschnitt aus einem Panoramafoto Neuruppins von etwa 1875 kann man vague sechs Kaffenkähne am Bollwerk erkennen. Es ist die Hochzeit des Torfabbaus und die erste Stärkefabrik war bereits im Betrieb.

Foto: August Knöllner
Sammlung: Museum Neuruppin

Für die Rekonstruktion eines ODERKAHNS aus der zweiten Jahrhunderthälfte waren neben zahlreichen Fotos auch WRACKFUNDE in Brandenburg hilfreich. Im in der Schorfheide gelegenen Werbellinsee liegen mindestens 12 Fahrzeuge unterschiedlichen Alters und Zustands, die jedoch in den letzten Jahren durch dramatisch zunehmenden Muschelbewuchs für Forschungszwecke fast unbrauchbar geworden sind. Glücklicherweise waren Unterwasserarchäologen schon seit zwanzig Jahren in diesem Revier aktiv. Aber auch im Ruppiner Raum liegen noch Wracks, deren detaillierte Erkundung noch nicht abgeschlossen ist. Dies betrifft sowohl den Gudelacksee als auch den Ruppiner See.

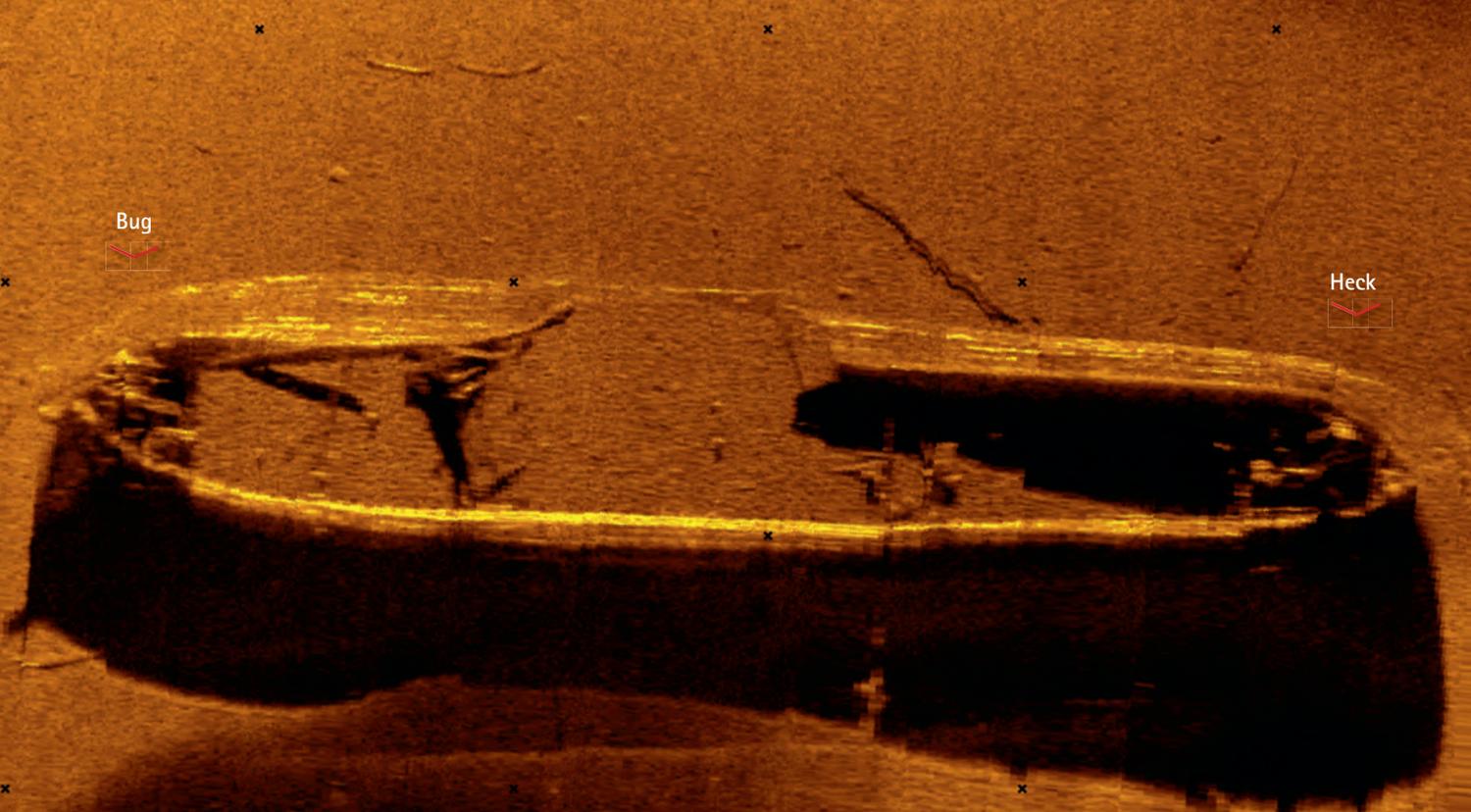
Die Fahrzeuge haben eine Länge von 38,4 m (Ruppiner See) und 24 m (Gudelack See) und liegen damit noch





Rekonstruktion eines ODERKAHNS in Kaffeebauweise aus der Zeit um 1880.
Grafik: Sohn

Sonarbild eines ODERKAHNS aus der 2. Hälfte des 19. Jh. im Gudelack See. 2023
Kartenerstellung:
© L. Goldmann, BLDAM;
Sonardaten © T. Tietz, EvoLogics GmbH



Sonarbild eines STEVENKAHNS im Ruppiner See.
 Vermutlich der Kahn des Schiffers Kreideweiß, der 1933 mit einer Kiesladung sank.
 Kartenerstellung:
 © L. Goldmann, BLDAM;
 Sonardaten © T. Tietz, EvoLogics GmbH

deutlich unter dem Finow-Maß von 40,1 m. Beim Neuruppiner Wrack scheint die Steuerbordseite stark beschädigt zu sein. Details müssen noch ausstehende Tauchgänge klären.

Ab etwa 1890 wurde die Kaffenbauweise zugunsten der Stevenbauweise aufgegeben. Heck und Bug des Finow-Kahns wurden rund und mit Steven gebaut. Diese Form war zuvor schon in westdeutschen Stromgebieten eingeführt worden. Die Postkarte auf der gegenüberliegenden Seite zeigt einen solchen Stevenkahn um 1900 in Neuruppiner liegen. Der Decksaufbau entspricht noch komplett dem Kaffenkahn nur die Bug- und Heckform hat sich deutlich geändert. Auch

Ein Butzer mit Torfladung im Kupfergraben Berlin.
 Ausschnitt aus dem Foto STADTBAHNBRÜCKE ÜBER DEN KUPFERGRABEN VON Georg Bartels, 1897, Stiftung Stadtmuseum Berlin
 Repro: Dorin Alexandru Ionita





Ein Stevenkahn am Bollwerk in Neuruppin um 1900. Gemäß der Kennung am Bug wurde der Kahn für das Oderstromgebiet in Stettin registriert. Sammlung: Bredow

dieses Foto lässt bei genauer Betrachtung mindestens sieben Fahrzeuge am Neuruppiner Bollwerk erkennen.

Eine in der Mark ab 1900 weit verbreitete Mischform aus Kaffenkahn und Stevenkahn was die STEVENZILLE. Bei ihr behielt das Heck eine schmale und steile Kaffe während der Bug die runde Form mit Steven bekam. Auf einer der Postkarten mit der Schiffbaustelle Alt Ruppin an der Schlossbrücke ist solch ein Fahrzeug gut erkennbar. Auch sie wurden noch gesegelt aber auch zunehmend im Schlepp gefahren. Sie hatten eine Komposit-Bauweise, das heißt, die Spanten und viele Verbindungen bestanden schon teilweise aus Stahl, während der Boden und die Beplankung noch Holz waren. Sie hatten die alten Böhmisches Zillen abgelöst und wurden hauptsächlich für Massengüter wie Kies, Steine, Kohlen u.a. genutzt.

In den neunziger Jahren des 19. Jh. begann auch der Eisenschiffbau in die Binnenschiffahrt Einzug zu halten. Der Stevenkahn, in Stahl genietet, hatte Vorteile bei der Wartung und Lebensdauer, jedoch waren seine Baukosten auch höher als beim Holz. Die Ruppiner Schiffbauplätze waren dafür nicht ausgerüstet und verloren dadurch weiter an Bedeutung.

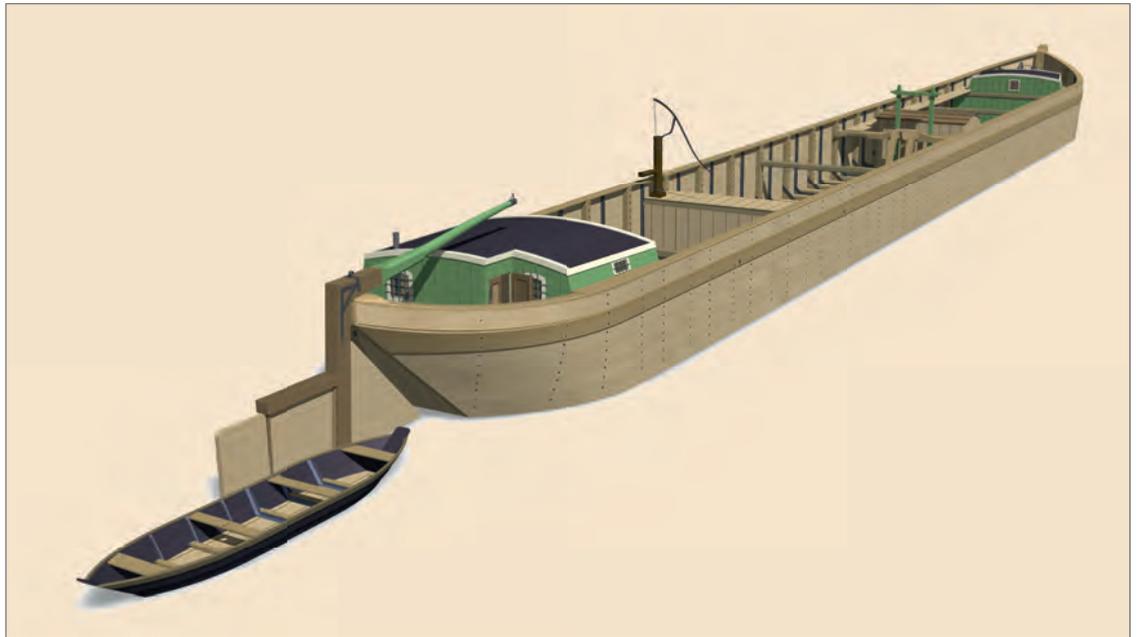
Dreißig Jahre nach dem Panorama von A. Knöllner sieht es am Bollwerk 1905 etwas anders aus. Links ist ein mit Reisig hochbeladener Finow-Kahn zu erkennen und rechts liegt der Dampfer KYFFHÄUSER am Steg. Dazwischen ist mit einem stählernen Dampfkahn auch bei der Frachtschiffahrt die neue Zeit angekommen. Postkartenausschnitt. Sammlung: Museum Neuruppin



Eine Stevenzille liegt am
Schiffbauplatz Alt Ruppin.
Postkartenausschnitt um 1900
Sammlung: Sohn



3D-Rekonstruktion einer
STEVENZILLE um 1900.
Grafik: Sohn

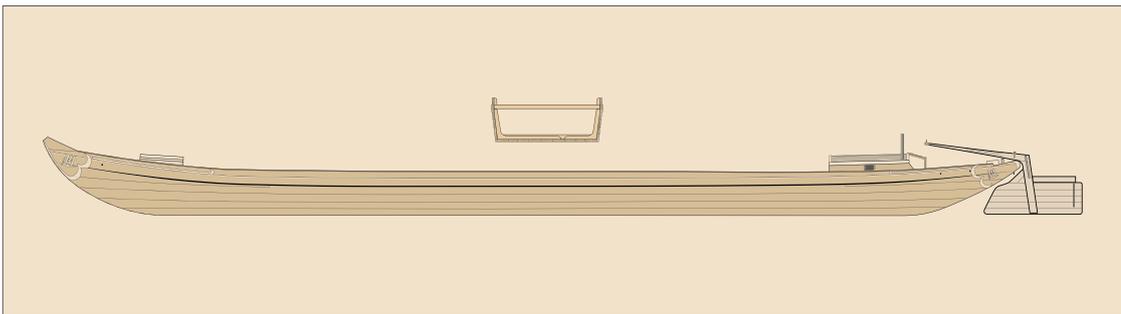




Blick von der Mole vor Alt Ruppiner See auf das Ostufer des Ruppiner Sees mit der Schiffbaustelle auf dem alten Ziegeleigelände, Postkartenausschnitt um 1900
Sammlung: Sohn

Um 1900 muss neben der Schiffbaustelle an der Schlossbrücke noch der Bauplatz in Richtung Gildenhall bei der alten Ziegelei bestanden haben. Als einzigen Beleg steht hier eine Postkarte zur Verfügung, die einen Kahn an Land aus Richtung der Mole zeigt. Wann dieser Schiffbauplatz geschlossen wurde ist nicht bekannt, auch er bestand nach dem 1. WK nicht mehr. Noch 1932 listet das Adressbuch die Schiffbauer Runge, Stiebel, Mäker und den Schiffbaumeister Thiele für Alt Ruppiner auf.

Nach dem Untergang seines Kahns zu Weihnachten 1933 kaufte der Schiffer Ernst Kreideweiß das Gelände der Eipel'schen Zimmerei an der Einmündung des Mühlengrabens in den Rhin (Alter Rhin genannt). Es muss sich um das Gelände handeln, auf dem schon ab 1861 laut Inventarium eine Schiffbaustelle bestand. Er errichtete hier wieder eine Bootswerft, die in dritter Generation noch heute existiert.



BERLINER ZILLE um 1900
Grafik: Sohn



Eine kleine, etwas wundersame Anekdote aus den Zwanziger Jahren stellt ein Kahnwrack im Rhin am Eingang zu Alt Ruppín dar. Seit vielen Jahrzehnten ist es den Sportschiffern gut bekannt, doch niemand hat genauere Hintergrundinformationen dazu parat. Insbesondere bei niedrigem Wasserstand ist die spitze verwitterte hölzerne Bugkaffe erkennbar, die auf eine längst vergangene Kahnbautradition verweist. Fährt man mit dem Paddelboot vorsichtig zwischen den Seerosen näher heran, ist jedoch erkennbar, das schon Winkelprofile für die Spanten verwendet wurden, eine Vorgehensweise vom Anfang des 20. Jahrhunderts.

Einige wenige Hinweise stammen vom verstorbenen Peter Pusch, der in seinem Band, ALT RUPPIN DAS TOR ZUR RUPPINER SCHWEIZ von 2009 Fotos, sowohl des Wracks aus der Zeit um 1955 als auch des offensichtlichen Neubaus, den der Schiffseigner Gustav Kühn um 1920 hat anfertigen lassen, zeigt. Dies passt jedenfalls zu der Bauweise mit Eisenspannten. Jedoch ist weiterhin unklar wer den Kahn gebaut hat, warum in dieser, eigentlich schon veralteten, Bauform und auf welchem Bauplatz dies erfolgte. Bei der Recherche des Autors zum benannten Schiffer wurde klar, das es sich um

den Gemüsehändler GUSTAV ADOLF PAUL KÜHNE aus Alt Ruppín gehandelt haben muß, der in den Adressbüchern der Stadt ab den Jahren 1929 und 1932 als „Kühne, Gustav, Schiffer, GartenstarBe 5“ aufgeführt wird. In den Ausgaben davor von 1908 bis 1929 erscheint er noch als „Hausbesitzer, Gartenstraße 5“. Aus mündlichen Überlieferungen stammt die Aussage, dass er den Kahn zum Transport seiner Waren als Gemüsehändler nutzen wollte. Das würde die auf dem 1955er Foto noch erkenn-



Vorschiff eines Kahnwracks in Kaffenbauweise im Alt Ruppiner Rhin
Foto: Sohn, 2018

Spitze der Heckkaffe des Wracks im Alt Ruppiner Rhin
Foto: Sohn, 2018



Aufsicht des Kahnwracks im
Rhin vor Alt Ruppin,
Foto: Ch. Juhre, 2019

links:
Neubau des Kühne'schen Kahns
um 1920,
Sammlung: Bredow

rechts:
Das Kahnwrack im Rhin um
1955,
Sammlung: Bredow

baren Decksreste erklären. Beim Blick in die Binnenschiffahrtsregister der zwanziger und dreißiger Jahre kann jedoch weder der Kahn, noch der Schiffer gefunden werden. Auch bleibt unklar, wie das antriebslose Schiff bewegt wurde. Ob die beabsichtigte Nutzung je stattfand, bleibt ungewiss. Spätestens ab dem, in den Standesamtsunterlagen von Alt Ruppin ermittelbaren Todesdatum des Besitzers, dem 19.3.1953, wird der Kahn unbenutzt an seinem jetzigen Ort liegen geblieben sein. Aus dem Sterberegister geht weiterhin hervor, dass Kühne 1871 in Röthen bei Spreenhagen geboren wurde und seine Ehefrau Wilhelmine Friederike Reichmuth war. Als Beruf wurde hier Landwirt angegeben. Eine weitere Eintragung zum Tod einer Tochter aus dem Jahre 1905 gibt den Wohnort Berlin und den Beruf Fruchthändler an. Offensichtlich ist die Familie später aus Berlin nach Alt Ruppin umgesiedelt.

Die ungefähren Abmessungen konnten bei einem Ortstermin erfasst werden. Weitere Details zur Konstruktion blieben bisher im Schlamm des Rhin verborgen. Das Fahrzeug ist mit einer Länge von 20 m und 3,6 m Breite eher klein. Eine eigene vor Ort-Untersuchung vom Boot aus ließ einen Sitzschemel für die Mastaufnahme erahnen, sodaß eine Fortbewegung durch Segeln oder Treideln durchaus möglich gewesen war.

