

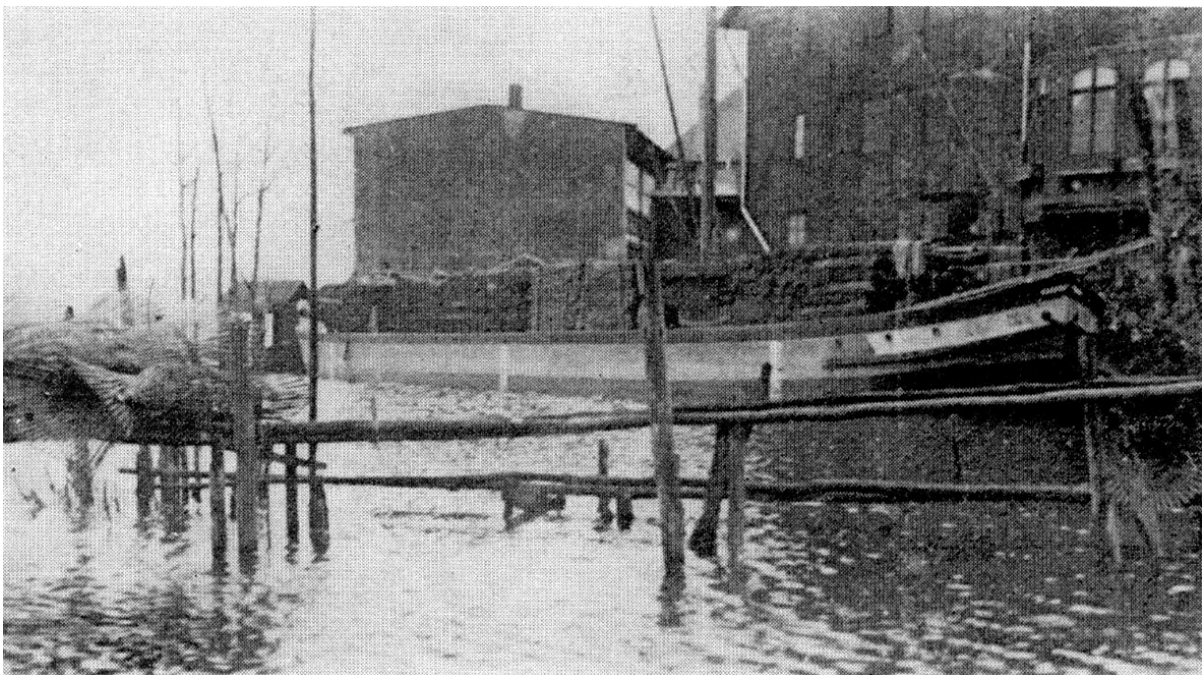
Schifffahrt im Havelgebiet um Brandenburg

ULRICH BUCHHOLZ

Das Bild Brandenburgs ist durch Wasser und Schifffahrt geprägt. Am meisten fällt dem Beschauer der starke Durchgangsverkehr an der Schleuse auf, der die Brandenburger Schleuse zur am stärksten befahrenen Schleuse der DDR werden läßt. Aber auch die örtliche Wirtschaft und Industrie beziehen die Massengüter zum guten Teil auf dem Wasserwege. Die vorliegende Arbeit will die Entwicklung der Schifffahrt im Gebiet zwischen Brandenburg und Lehnin, die um die Jahrhundertwende ihren Höhepunkt erreichte, aufzeigen. Es wird sich dabei kein vollständiges Bild ergeben. Die Stromschifffahrt bleibt nahezu unberührt. Die Quellen zur Ortsgeschichte sind, soweit noch vorhanden, nur zum Teil ausgeschöpft. Manche Fragen werden unbeantwortet bleiben müssen. Aber wir werden einen Einblick in die Entstehung der einheimischen Flußschifffahrt bekommen. Es wird sich zeigen, wie sich die Konzentration von Schiffern aus Brandenburg heraus in die umgebenden Orte verlagerte. Schließlich soll noch etwas über das Leben und die Arbeit der Lehniner Schiffer gesagt werden.

1. Die Bedeutung von Wasser und Schifffahrt für die Stadt Brandenburg

Brandenburg ist von alters her mit der Schifffahrt verbunden gewesen. Es wurde aber nicht in dem Maße von ihr bestimmt wie z. B. später das viel kleinere Lehnin, über das noch zu reden ist. Im wirtschaftlichen Leben einer so großen Stadt wie Brandenburg spielten viele Faktoren eine Rolle. Es bot sich für viele Erwerbszweige Raum, die jedoch mittelbar mit dem reichlich vorhandenen Wasser der Havel zu tun hatten.



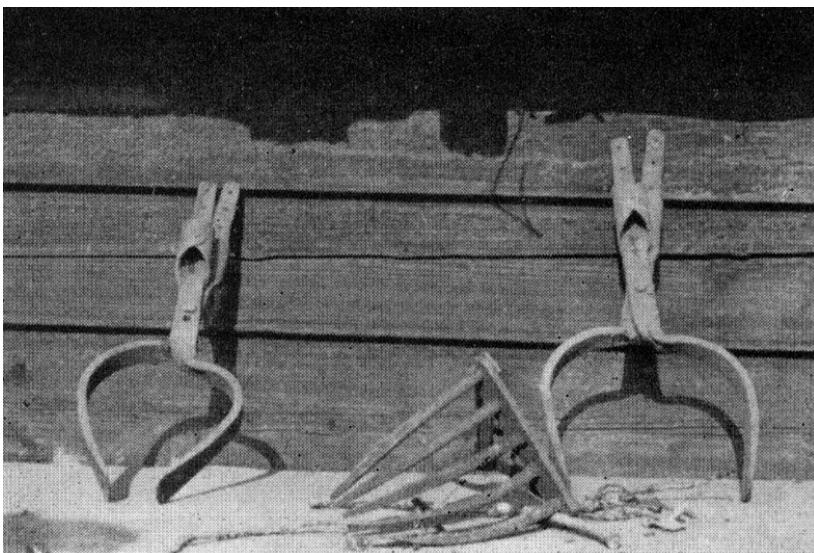
Mit Rohrbunden beladener Kahn

Der künstliche Stau zwischen Ober- und Unterhavel hatte schon früh zur Anlage von zahlreichen Mühlen geführt, die sich zum Teil zu Großbetrieben entwickelten und das Wasser als Antriebskraft und Transportweg nutzten.² Aber auch die später hinzukommende Industrie siedelte sich fast ausnahmslos am Wasser an. Wichtig war der billige Kohletransport, aber auch Rohmaterial oder Fertigwaren wurden verschifft. Die Stärkefabriken ließen sich die Kartoffeln und die Rohrweberei die Rohrbündel mit dem Kahn bringen. Die Ziegeleien standen in unmittelbarer Verbindung mit dem Wasser.

Auch die kleinsten Wasserarme wurden genutzt. Viele Mühlengerinne innerhalb der Stadt sind noch erhalten. Eine schön geschwungene Fußgängerbrücke hat ihre Form erhalten, weil die Durchfahrtshöhe für Lastschiffe gewährleistet sein mußte.³ Eine Straßenbrücke konnte noch bis vor wenigen Jahren an Spindeln hochgefahren werden, um die Durchfahrt zu einem Werk zu ermöglichen. Es vollzog sich eine Entwicklung, die für die Mark Brandenburg, die an sich an Bodenschätzen und aus ihnen erwachsenden Produktionsstätten arm war, typisch ist. Mit Hilfe der reichlich vorhandenen und gut befahrbaren Wasserwege und günstigen Uferlagen konnten Handel und Gewerbe einen größeren Aufschwung nehmen. So entstanden im ganzen Lande wirtschaftlich wichtige Städte und Industrieanlagen an den Flüssen und Kanälen.⁵

Dagegen ist Brandenburg kein Mittelpunkt für Schiffer oder Kahnbau geworden. Die Zahl der Schiffer ist in Brandenburg ständig zurückgegangen, eine Entwicklung, die wir allerdings auch auf dem Gebiet der Seeschifffahrt bei den großen Städten der Ostseeküste beobachten. Es gab daher keine Schifferfachschole, die Schifferfeste hatten keine besondere Tradition.

Schiffbauereien für Kähne gab es nicht mehr als an den anderen Orten, in denen Schifffahrt betrieben wurde.⁶ Neubauten entstanden in verschwindend geringer Zahl. Bemerkenswert war allenfalls die Segelmacherei von Stern, von der es im ganzen Lande hieß, daß hier die besten Segel gemacht wurden.⁷ Außerdem war in Brandenburg um 1900 ein Schiffbergungsunternehmen entstanden, das den ganzen Bereich der märkischen Wasserstraßen beherrschte. Bis dahin hatten die Schiffbauer der jeweiligen Havarieorte mit ihrem Gerät die Kähne heben können. Die Hebung von eisernen Kähnen erforderte Spezialgeräte neben einer langen Berufserfahrung.^{7a} So entstand dieses Unternehmen aus einer seit längerem bestehenden Schiffbauerei, die auch als eine der ersten mit einer Slipwagenanlage ausgerüstet wurde. Doch wurden dort fast ausschließlich Reparaturen vorgenommen.



*Geräte zum Entleeren
der gesunkenen Kähne*

Der einzige Industriebetrieb, der es mit der Schifffahrt zu tun hatte, begann mit dem Maschinenbau und kam erst später zum Schiffsmaschinen- und Dampferbau, der dann allerdings beträchtlich war. Dennoch ging die Zahl der Dampferbesitzer in Brandenburg nicht über das an anderen Orten Vorfindbare hinaus.⁸

Eine enorme Höhe aber erreichte der Durchgangsverkehr. Im Jahre 1912 passierten 44.563 Fahrzeuge die Stadt.⁹ Die Vielfalt der transportierten Waren war beinahe unübersehbar.¹⁰ So wurde z. B. das ganze Heu, das nach Berlin ging, auf dem Wasserwege befördert. In Schollene gab es eigens für den Heutransport flach gebaute Kähne.¹¹ Der umfangreiche Schiffsverkehr zwischen Berlin und Hamburg sowie der Verkehr zwischen Elbe und Oder war nur über Brandenburg möglich. Die vielen Fahrzeuge prägten das Stadtbild. Der Wasserverkehr bildete aber auch ein bedeutendes Verkehrshindernis, da die Brücken für den Durchlaß hochgezogen werden mußten. Es waren dafür vom Schiffer jeweils 10 Pf Brückengeld zu zahlen.

Die Brücken hatten alle ein Namensschild, um dem Schiffer die Orientierung zu erleichtern. Der Straßenverkehr wurde noch 1920 an sechs Stellen durch Zugbrücken unterbrochen. Der Verkehr war im Mittelalter zunächst im weiten Bogen um die Stadt herumgeführt worden. Die Stadtmauer sollte nicht gefährdet werden. Der Übergang zur Oberhavel wurde durch die Flutrinne vermittelt. Sie bestand aus einer Arche mit einem Wehr. Die Schiffe, die vorher entladen waren, mußten gegen die Strömung durch die Arche gezogen werden. Wahrscheinlich wurden Ochsen als Zugkraft benutzt. Dennoch war es anstrengend und zeitraubend genug. 1550 wurde die Kammerschleuse am Steintor erbaut und der Verkehr durch den Stadtkanal geleitet. Die Schleuse war 70 m lang und 37 m breit und konnte einen ganzen Schleppzug aufnehmen und wurde bis 1910 befahren. Doch betrug die Torbreite nur 7,80 m. Kähne mit Plauer oder Breslauer Maß konnten nicht passieren. So wurde 1883 die Vorstadtschleuse eingerichtet, die aber nur einen Kahn aufnahm. Die Schleppzüge mußten also vor der Schleuse getrennt, nach der Schleusung zusammengeholt und gekoppelt werden. Diesem umständlichen Verfahren machte erst der Bau der Schleppzugschleuse in der Vorstadt ein Ende. Der Schiffsverkehr wurde durch den Silokanal geleitet und ging nun an der Stadt vorbei.

2. Aus der Geschichte der Schifffahrt in Brandenburg

Die Havel ist schon im frühen Mittelalter befahren worden. 789 kamen die Friesen wahrscheinlich schon bis nach Brandenburg.¹² Die städtischen Urkunden besagen, daß Brandenburg im Mittelalter den Schiffer (nauta) und Schiffsknechte (servi) besoldete. Die Stadt besaß 1372 also eigene Fahrzeuge. Es wurde Ton von Klein Kreutz und Trebow (Landfläche bei Fohrde) geholt und Steine (cementum) nach Berlin gebracht.¹³ Das Kloster Lehnin erlaubte 1469 der Neustadt, alle Jahre zehn Prahme Ziegelerde aus Glindow zu holen.¹⁴ Auch der Verkehr mit anderen Gütern hat stattgefunden. Bischof Otto von Bamberg ließ 1127 Waren zu Schiff von Halle über Saale und Elbe die Havel aufwärts bringen.¹⁵ Seit 1213 kamen märkische Kaufleute nach Hamburg, und 1469 bekam Lehnin von der Neustadt einen Zollbrief, um ihr Korn nach Hamburg zu verschiffen.¹⁶ Der Altar im hohen Chor des Domes wurde auf dem Wasserwege von Berlin geholt. Die Pulsanten (Glockenläuter) der Berliner Stiftskirche trugen die Tafel zum Schiff. Der Schiffer Putzling und seine Gesellen brachten am 5. November 1552 die "große vergoldete Tafel" nach Brandenburg. Meister Andreas, der Maler des Kurfürsten, begleitete den Transport und setzte die Tafel wieder zusammen.¹⁷ Der Transport so großer und empfindlicher Gegenstände war auf dem Wasserwege günstiger als auf den unbefestigten Straßen, auch war der Kraftaufwand geringer, zusätzlich konnte man mit der Unterstützung durch das Segel rechnen.

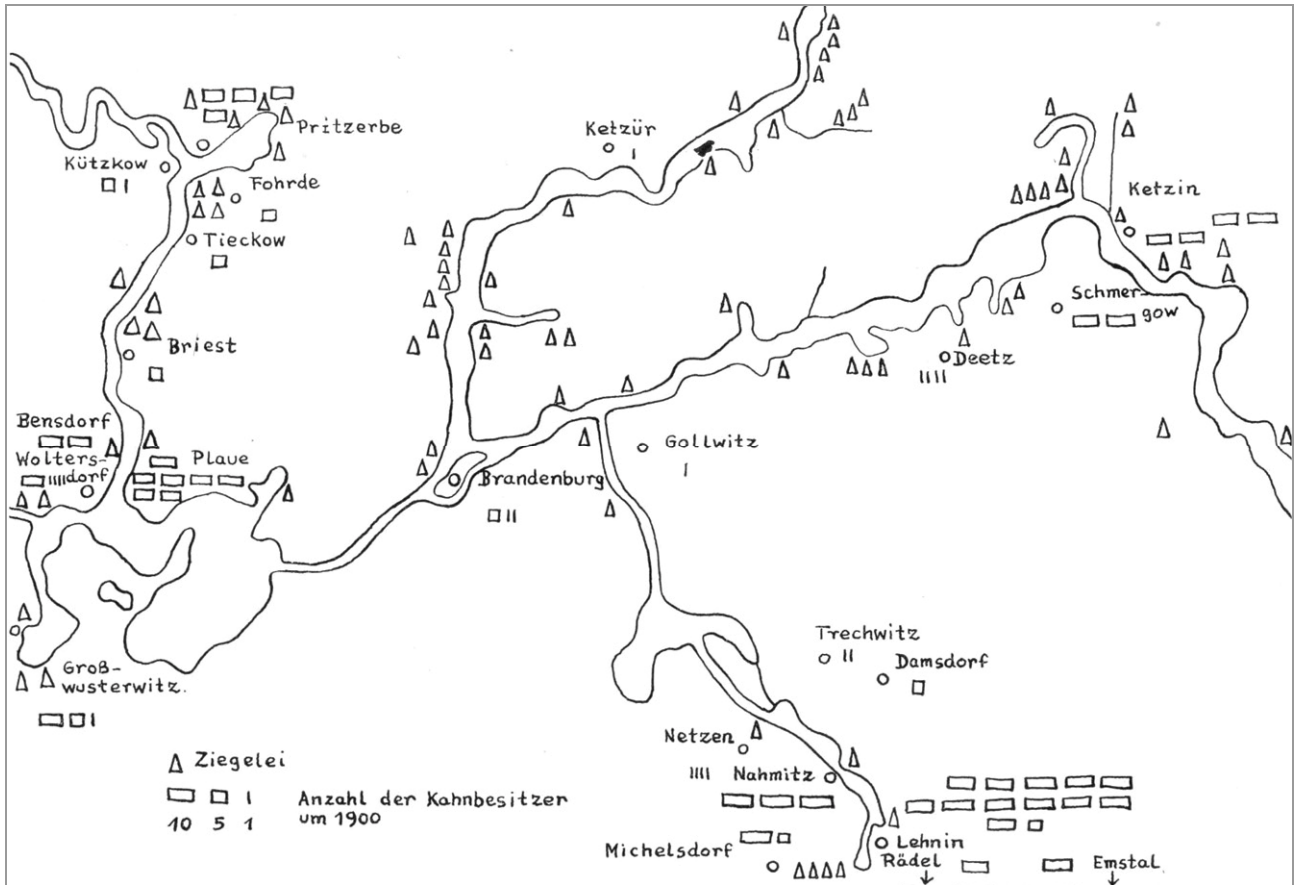
Einen grogen Aufschwung nahm die Schifffahrt nach der Verbindung von Elbe und Oder durch den Friedrich-Wilhelm-Kanal (1669) und den Finowkanal (1746). Auch in unserem Gebiet entwickelte sich eine selbständige Schifffahrt. Bis dahin hatten die Schiffe der Stadt oder dem Domkapitel gehört. Der Salztransport aus Schönebeck lag in den Händen des Staates. In Brandenburg wohnten Steuerleute von Salzschiffen.¹⁸ Daneben waren die Hamburger Schiffer maßgebend. Jetzt schlossen sich die einheimischen Schiffer zur Kurmärkischen Elbschiffergilde zusammen (1716), die die Tüchtigkeit ihrer Mitglieder garantierte. Bedingung war, daß sie ein eigenes Haus besaßen und als zuverlässig bekannt waren.¹⁹ Die Gilde nahm nur eine beschränkte Zahl von Mitgliedern auf (Berlin 24), die als Großschiffer mehrere Kähne besaßen. Es ist möglich, daß es daneben schon Schiffer gab, die nur auf der Havel fuhren. So besaßen z. B. auch Kaufleute Schiffe, mit denen sie Steine nach Berlin fuhren.²⁰

Es war nicht verwunderlich, daß der Schiffsverkehr auch zum Reiseverkehr wurde und daß Mütter mit Kleinstkindern die Fahrt zu Wasser dem anstrengenden Landverkehr vorzogen.²¹ Andererseits suchte der Schiffer nach lohnender Fracht, zu der vor allem die Stückgüter gehörten. Es erschienen Anzeigen in den Zeitungen, in denen Schiffer sich anboten, sie wollten Frachtstücke in ihrem verdeckten Kahn mit nach Hamburg nehmen.²² Torf und Holz wurden aus dem Kahn verkauft, aber auch große Mengen Obst. Im Spätherbst 1840 waren es vor allem zwei Schiffer, die im Brandenburger Anzeiger immer wieder ihr Obst anboten, der Schiffer August Gräfe aus Pirna, der zum Schluß auch seinen Kahn ausbot, und Heinrich Köpke vom Hannöverschen Seeschiff, der vermutlich sein Obst aus den Vierlanden bei Hamburg bezogen hatte.²³

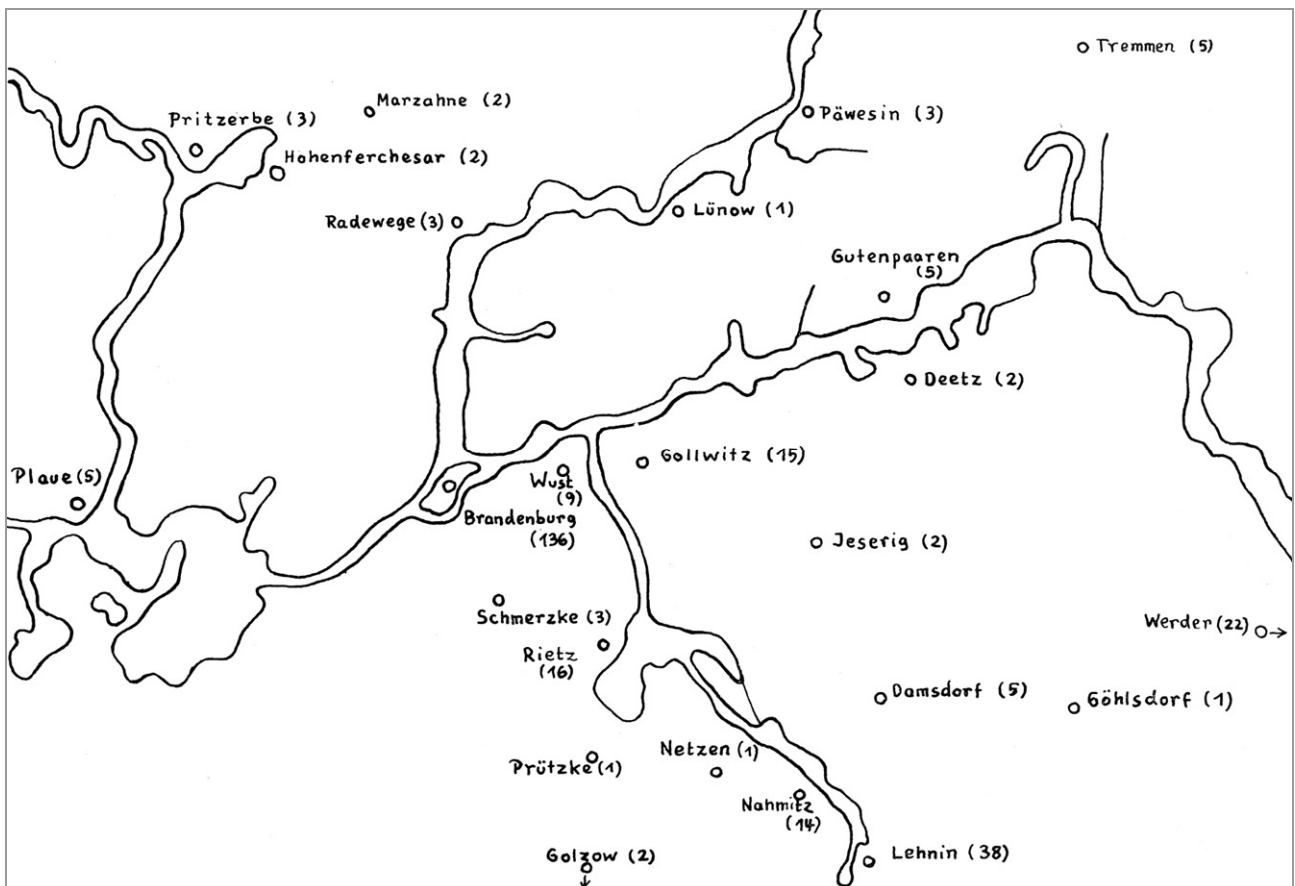
Werfen wir noch einen Blick auf die Brandenburger Unterhavel und das Havelgemünde. Der Zustand war bis 1870 ungeregt. Der Mummenstecher, der seine Dienstwohnung im Bühnhaus hatte, mußte täglich die Strecke abfahren und die Sandbänke "vermalen", indem er eine Mumme (Stange mit Strohisch) steckte. Dafür kassierte er von jedem Kahn 5 Pfennige. Nach Regulierung der Havel hatte er den Leuchtturm am Gemünde zu versehen. Die Havelmündung galt bei starkem Wind als gefährlich. Tief beladene Kähne sanken dort häufig und mußten mühselig wieder gehoben werden. Den Schiffen lag daran, möglichst gefahrlos in die Einfahrt zu gelangen. Der Schiffer Wagner zeigte daher dem Neuendorfer Dingetag an, "daß bei den jetzigen schadhaften Bühnen höchst nötig sei, daß der sog. Düwellkopf, welchen der Bauer Henkel in Pacht hat, nicht mehr ferner gerodet werde, weil er den im Gemünde einlaufenden Schiffen zur Richtschnur und Schutz gereiche. So ist dem vorgedachten Henkel deshalb Einhalt geboten, welcher dann auch versichert, daß er bei so bewandten Umständen mit der Rodung des Busches nicht mehr continuieren wolle."²⁴

3. Ziegeleien und Schifffahrt

Mit der Steinefahrt fing es bei uns erst an. So hört man es immer wieder in Schifferstädten und Schifferdörfern. Alle Schiffer unserer Gegend, auch die sich später ganz auf die Stromschifffahrt umstellten, hatten irgendwann auch mit der Steinefahrt zu tun. Es ist unbestritten, daß die große Konjunktur in der Schifffahrt mit der wachsenden Ziegelindustrie im 19. Jahrhundert einsetzte. Je mehr sich die Bautätigkeit von Holz auf Stein umstellte, bot die Herstellung von Ziegeln lohnenden Absatz. Der Bauer, der das Glück hatte, Lehm auf seinem Acker zu finden, richtete einen Brennofen ein. Es bot sich so vielen ein Ausweg aus den bedrängten



Ziegeleien und Anzahl der Kahnbesitzer um 1900 in der Umgebung Brandenburgs



Verbreitung der Schiffer in der Umgebung von Brandenburg um 1800

Verhältnissen, in denen sie sich vielfach nach der Ablösung der Reallasten befanden.²⁵ Alle diese Steine mußten transportiert werden. Der Wasserweg bot sich bei der Massenherstellung eines ziemlich schweren Endproduktes als bequemstes und billigstes Transportmittel an. So entstanden die Ziegeleien am Wasser oder wurden durch Stichkanäle mit einem Wasserweg verbunden. Die Ziegeleien Brielew und Weseram hatten einen Stichkanal, die im Fuchsbruch waren durch den Katharinengraben, der noch heute durch seine steilen Ufer und große Tiefe auffällt, zugänglich. Selbst das Lötzbruch stand "durch einen schiffbaren Kanal und den Beetzsee mit der Havel bei Brandenburg" in Verbindung.²⁶

An den Orten der Ziegelindustrie finden wir, abgesehen von wenigen Ausnahmen, auch eine schnelle Zunahme der Schifferbevölkerung (Abb. S. 51). Die große Zahl der Schiffe setzte auch die notwendige Anzahl von Schiffbauereien voraus. An den Hauptorten der Schifffahrt entstanden immer gleich mehrere Schiffbauereien (siehe Anm. 5). Es tat sich ein lohnender Unternehmungsweig auf.

Alle diese Schiffe waren unter Segel oder mit Dampf beinahe Tag und Nacht auf dem Wege nach Berlin. "Berlin ist aus dem Kahn gebaut", hieß es. Eine statistische Angabe aus dem Jahr 1905 wirft ein bezeichnendes Licht auf das rege Hin und Her auf dem heute von der Berufsschifffahrt verlassenem Beetzsee. Es passierten im genannten Jahr ungefähr tausend Kähne die Pählbrücke, die Hebestelle war. Sie brachten 17.000 t Kohle und holten 190.000 t Steine.²⁷ Die Entstehung einer Schifferbevölkerung hat ihren stärksten Auftrieb durch die Steinefahrt bekommen, aber sie ist nicht gänzlich daraus zu erklären. Es mußten schon bestimmte Traditionen vorliegen. Bei Pritzerbe, Plaue und Ketzin können die vielen Fischer die Entstehung einer starken Schifferbevölkerung mit veranlaßt haben. Es lohnt sich, einmal der Herkunft der Schiffer im alten Fischerstädtchen Pritzerbe nachzugehen. Aber den stärksten Aufschwung nahm die Schifffahrt im 19. Jahrhundert im Lehniner Raum, wo schon eine längere Tradition vorlag. Im Gebiet um den Beetzsee hat sich trotz vieler Ziegeleien keine Schifffahrt mehr entwickelt. Dieses Gebiet wurde erst ziemlich spät erschlossen. Hier war keine Tradition vorhanden, die weiter entwickelt werden konnte.

Dies gibt Anlaß zu der Frage, wann überhaupt die ersten Schiffer auf dem Lande nachweisbar sind. In den Dörfern um Brandenburg und Lehnin finden wir die ersten Schiffer frühestens um 1750. Dies scheint in der Mark überhaupt der früheste Zeitpunkt für das Vorkommen einer Schifferbevölkerung außerhalb der größeren Städte zu sein. Wenn vor 1750 Schiffer oder Schiffbauer in den Kirchenbüchern aufgeführt werden, stammen sie aus Brandenburg oder Werder.²⁸ Ein gehäuftes Vorkommen von "Schiffahrern" bald nach 1750 finden wir in Gollwitz, Rietz und Wust (als Schiffarbeiter). Leider beginnen die Kirchenbücher erst 1775 bzw. 1767, aber 1777 sterben in Gollwitz der Schiffer Peter Balst, etliche 70 Jahre alt, und der Schiffer Martin Wille, 60 Jahre alt, die ihren Beruf doch wohl schon seit längerer Zeit ausübten. Fast alle Taufväter des Jahrgangs 1786 sind Schiffahrer:

Schiffahrer Andreas Wese
Cossäth Martin Buller
Schiffahrer Peter Grunert
Schiffahrer Joachim Juchert
Schiffahrer Joachim Balst
Schiffer Friedrich Conrad

Schiffahrer Johannes Conrad
Schiffahrer Friedrich Dankert
Schiffahrer Christian Pehlmann
Schiffahrer Andreas Dankert
Pachtfischer Friedrich Saeger

Auch in Nahmitz finden wir ab 1767 Schiffarbeiter. Ein zahlreicheres Vorkommen, jetzt als Schiffer, beobachten wir erst ab 1791. Bei den Schweizer Einwanderern in Michelsdorf und Lehnin finden wir die erste Erwähnung von Schiffem 1769 bzw. 1776.

Bei den eingeborenen Lehninern taucht der erste Schiffer 1780 auf. Schon in den nächsten Jahren haben wir hier viele Schiffer, während sie in Michelsdorf erst nach 1800 zahlreicher werden.²⁹

Wir stellen fest, daß die Dörfer mit der ältesten Schifferbevölkerung in unserem Bereich Gollwitz, Wust und Rietz sind. Es folgen Lehnin, Nahmitz und Michelsdorf. Der Großteil von ihnen war offensichtlich als Schiffarbeiter beschäftigt. Die Terminologie in den Kirchenbüchern ist nicht einheitlich. Wir wissen nicht, in welcher Weise sich Schiffahrer und Schiffarbeiter unterscheiden. Auch scheinen viele von ihnen nicht ständig auf dem Schiff gearbeitet zu haben. Sie werden bald als Schiffarbeiter, bald als Tagelöhner bezeichnet.^{28a}

Wir wissen auch nicht, wem die Schiffe gehörten, ob es Kaufleute in Brandenburg oder die Gutsherrschaft in Gollwitz war. Aber es hat um diese Zeit schon dörfliche Schiffseigner gegeben, die auch landwirtschaftliche Produkte verschifften. Friedrich Wese, 1779 noch Schiffahrer, wird 1782 als Schiffseigner aufgeführt. 1804 heiratet seine Tochter den Schiffahrer Bremer aus Wust, Wese wird als Strohlieferant bezeichnet.³⁰ Auch in Tremmen kauft sich der Schiffer Martin Maas, ein Bauernsohn, 1793 einen Oderkahn von Christoph Goede.³¹ Die Berufsbezeichnung Schiffer kommt in den drei erstgenannten Dörfern um diese Zeit selten vor und könnte den Schiffseigner bezeichnen. In den Dörfern um Lehnin werden sie alle Schiffer genannt, auch in der Verbindung Handarbeiter und Schiffer, Schiffer und Steuermann. Hier meint Schiffer wahrscheinlich nicht den Schiffseigner, sondern eher den Bootsmann (Schiffsknecht). Doch gibt es keine Klarheit darüber. Die folgende Tabellen zeigt, wie weit sich um 1800 die Schiffer schon über die Dörfer verbreitet haben (Abb. S. 54). Sie entstammen zumeist der einheimischen Dorfbevölkerung.

Brandenburg	52 Schiffer	15 Steuerleute	69 Schiffskn.	4 Schiffbauer	
Werder			20 Schiffskn.	3 Schiffbauer	
Plaue	5 Schiffer und	Steuerleute			28 Fischer
Pritzerbe	3 Schiffer				45 Fischer
Ketzin					17 Fischer
Ferchesar	2 Schiffer	Gollwitz	15 Schiffer	Lehnin	38 Schiffer
Marzahn	2 Schiffer	Wust	9 Schiffer	Nahmitz	14 Schiffer
Radewege	3 Schiffer	Rietz	16 Schiffer	Netzen	1 Schiffer
Lünow	1 Schiffer	Jeserig	2 Schiffer	Damsdorf	5 Schiffer
Klein Kreutz	1 Schiffer	Deetz	2 Schiffer	Göhlisdorf	1 Schiffer
Gutenpaaren	5 Schiffer	Schmerzke	3 Schiffer	Golzow	2 Schiffer
Päwesin	3 Schiffer	Prützke	1 Schiffer		
Tremmen	5 Schiffer	Caputh	41 Schiffer		

Bei den Dörfern sind die Schiffsknechte mit den Schiffen zusammengefaßt. In den Städten bedeutet Schiffer Schiffseigner und Schiffbauer, selbständiger Meister. Der ständigen Zunahme der Schiffer außerhalb der Städte trug das Preuß. Allg. Landrecht von 1794 Rechnung. Die Schifffahrt wurde jedem unter Beachtung der Abgaben und Polizei vorschritten erlaubt. Die Rechte der Gilden sollten unberührt bleiben. Doch wurden die Gilden schon wenige Jahre später mit der Einführung der Gewerbefreiheit in Preußen aufgehoben (1807).³³

Die Dörfer mit der frühesten Schifferbevölkerung liegen in der unmittelbaren Nähe Brandenburgs. In ihnen ist der Schifferberuf gegen Ende des Jahrhunderts fast völlig verschwunden. Beides hängt wohl zusammen. Zunächst verlagerte sich die Schifffahrt auf die benachbarten

Dörfer. Die Gründe sind nicht offen ersichtlich. Später wanderten die Schiffer in die nahe Industrie ab und betrieben ländlichen Nebenerwerb. Es müßte der Frage nach so einem radikalen Aufhören des Schifferberufs in Dörfern, die so dicht an der Havel lagen, noch gründlicher nachgegangen werden, auch müßte die berufliche Entwicklung der Nachkommen der Schiffer untersucht werden. Zunächst scheinen die Grenzen fließend gewesen zu sein. Tagelöhner und Bauernsöhne wurden zu Schiffern und Schiffseignern. Schiffer wurden wieder zu Tagelöhnern und Büdnern. Dabei wurde oft der Hausbesitz dem Kahnbesitz vorgezogen. In Rietz ist jedoch die Schiffertradition soweit eingedrungen; daß das Schifferfest bis heute in der traditionellen Form gefeiert wird. Im Lehniner Raum dagegen stieg gegen Ende des Jahrhunderts die Zahl der Schiffer und Schiffseigner ständig an und führte zur stärksten Konzentrierung einer Schifferbevölkerung unseres Gebietes. Es entwickelten sich starke Traditionen in den Familien, daß sich der Beruf durch Generationen fortsetzte. Mit steigender Größe und Güte der Fahrzeuge stieg auch der soziale Status der Schiffer.

Auch hier ist nach den Gründen zu fragen, die eine so starke Schifferbevölkerung entstehen ließen. Wir fanden Schiffer unter den Ansiedlern in Michelsdorf und unter der einheimischen Bevölkerung Lehnins.

Die Michelsdorfer waren als Spinner angesiedelt worden und fanden keinen ausreichenden Lebensunterhalt.³⁴ Aber auch die Lehniner litten unter einer bedrückenden Lage, die noch lange anhielt. „1823 waren 157 Häuser im Amtsfleck vorhanden, deren Bewohner zum größten Teil arme Leute waren. 9 Familien ernährten sich kümmerlich vom Ackerbau. Neben einem Mühlenmeister, einem Kaufmann, zwei Gastwirten, drei Bäckern, vier Schlächtern wurden 50 Professionalisten (Handwerker) gezählt, die jedoch zum großen Teil genötigt waren, sich als Tagelöhner bei den benachbarten Ziegeleien zu verdingen.“³⁵

Der Holzreichtum der umliegenden Wälder, der auch den Schiffbau begünstigte, und die Anlage von immer neuen Ziegeleien haben die Entwicklung in Gang gesetzt und gefördert, obgleich die Schifffahrtsverhältnisse auf der unregulierten Emster schwierig waren. Die Verschiffung von Ziegeln begann sich in großem Maße durchzusetzen. Durch den steigenden Bedarf und die erhöhte Produktion wurden Ziegel nach 1780 zum Massengut, das ständig mehr Schifffraum erforderte. So lebten dann in Lehnin und Neuhäuser Handwerker, Ziegelarbeiter und Schiffer, die das geschlagene Holz und die Ziegelfabrikate, zwei bis drei Millionen Ziegel im Jahr, abfuhrten.³⁶

Die wirtschaftlichen Bedingungen für die Steinefahrt scheinen zunächst günstig gewesen zu sein. *"Die Hauptsorgen machen immer die Schiffer. Sie bilden überhaupt eine der merkantil gefährlichsten Menschenklassen. Mit erstaunlicher List und Aushorchekunst wissen sie in Erfahrung zu bringen, welche Kontrakte die Ziegelbrenner abgeschlossen haben. Lautet der Kontrakt nun etwa dahin: Die Steine müssen bis Mitte Oktober abgeliefert sein, so hat er den Ziegelbrenner in der Hand; er verdoppelt seine Forderungen, weil er weiß, er kann es wagen. Der Ziegelbrenner muß zahlen, wenn er nicht der ganzen Einnahme verlustig gehen will."*³⁷

Die Lehniner mögen davon nicht so viel gehabt haben, weil der Zustand der Emster nur kleine Fahrzeuge zuließ. Aber es konnten sich zahlreiche Schiffer einen Kahn anschaffen. Mit der Einführung der Ringöfen stieg die Produktion an, aber auch das Angebot an Kahnraum war gestiegen. Es kam zum Preisverfall, dessen Lasten auf Ziegeleiarbeiter und Schiffer abgewälzt wurden.³⁸ Die Fracht erbrachte um 1900 für das Tausende Steine nach Berlin einschließlich Ein- und Ausladen 3,25 M.³⁹

Das war weniger als fünfzig Jahre zuvor gezahlt worden war. Löhne und Preise aber waren gestiegen. Es ist ein Zeichen für die außerordentliche Zähigkeit der Schiffer im Lehniner

Gebiet, daß sie nicht aufgaben, sondern sich vielfach neue und bessere Kähne bauen ließen, mit denen sie sich auch auf die Ströme wagen konnten.

Um die Jahrhundertwende war der Höhepunkt der Steinefahrt erreicht.⁴⁰ Der erste Weltkrieg brachte das Ende vieler Holzkähne, die in den Jahren des Stillstandes verrotteten.⁴¹ Doch hatte die rückläufige Tendenz sich schon in den Jahren davor, durch mancherlei Faktoren bedingt, angebahnt. Die Tonvorkommen im Brandenburger Raum erschöpften sich, neue Baustoffe traten an die Stelle der Ziegel.

Große und kleine Firmen hatten sich eine eigene Flotte aufgebaut, Einzelschiffer hatten sich größere Kähne angeschafft. Es konnte in weniger Kähnen mehr Ladung transportiert werden. Lehnin und Plaue wurden im Gegensatz zu Pritzerbe und Ketzin am stärksten getroffen. Doch zeigt die folgende Tabelle, daß die Schifffahrt an den Orten der bisherigen Steinefahrt ebenfalls erhalten blieb.

	Kahnbesitzer		Schiffer 1932		Kahnbesitzer		Schiffer 1932
	1913	1932			1913	1932	
Pritzerbe	40	32	40	Gollwitz	1	—	3
Briest	5	3	10	Deetz	4	—	7
Kützkwow	6	1	1	Ketzin	40	22	35
Tieckow	4	3	6	Schmergow	20	9	16
Fohrde	5	2	6	Lehnin	125	25	97
Plaue	70	15	28	Nahmitz	30	4	22
Gr. Wusterwitz	16	4	25	Netzen	4	—	4
Woltersdorf	14	4	31	Trechwitz	2	—	—
Altbensdorf	15	4	15	Michelsdorf	15	6	36
Neubensdorf	6	1	5	Damsdorf	5	1	2
Brandenburg	7	6	25	Rädel	10	2	12
Ketzür	1	1	1	Schwina, Emstal	10	2	9

4. Schiffer und Schifffahrt in Lehnin

Das Kloster Lehnin wurde im Jahre 1180 gegründet. Eine gleichzeitige Ortsgründung erfolgte nicht. Auch war in unmittelbarer Nähe kein Ort vorhanden. "Was jetzt Wiese und Garten ist, das war vor 700 Jahren ein eichenbestandener Sumpf und inmitten dieses Sumpfes wuchs Kloster Lehnin auf, vielleicht im Einklang mit jenem Ordensgesetz aus der ersten strengen Zeit" daß die Klöster von Cisterzienser in Sümpfen und Niederungen, d. h. in ungesunden Gegenden gebaut werden sollten, damit die Brüder dieses Ordens jederzeit den Tod vor Augen hätten."⁴² Es fehlte also ohnehin an landwirtschaftlich nutzbaren Flächen, um Bauern anzusiedeln.

Nach der Aufhebung des Stiftes 1542 unter Joachim II. entwickelte sich aus dem nunmehr kurfürstlichen Amt ein Marktflecken, dem sich zwei wieder- bzw. neuentwickelte Siedlungen anschlossen, nämlich Kaltenhausen und die Neuen Häuser. 1691 wurden, wie auch in Michelsdorf und an noch anderen Orten, Schweizer angesiedelt, um die Bevölkerungszahl zu heben. Einige Jahre später entstanden zwei Ziegeleien (1733/36). 1801 finden wir 38 Schiffer in Lehnin. Als ihre Zahl weiter anstieg, um 1885 mag beinahe die Hälfte der Einwohner zu den Schiffern gehört haben,⁴¹ haben sie sich in Kaltenhausen und der Neuhäuserstraße konzentriert. Dort war das natürliche Ausdehnungsgebiet von Lehnin.

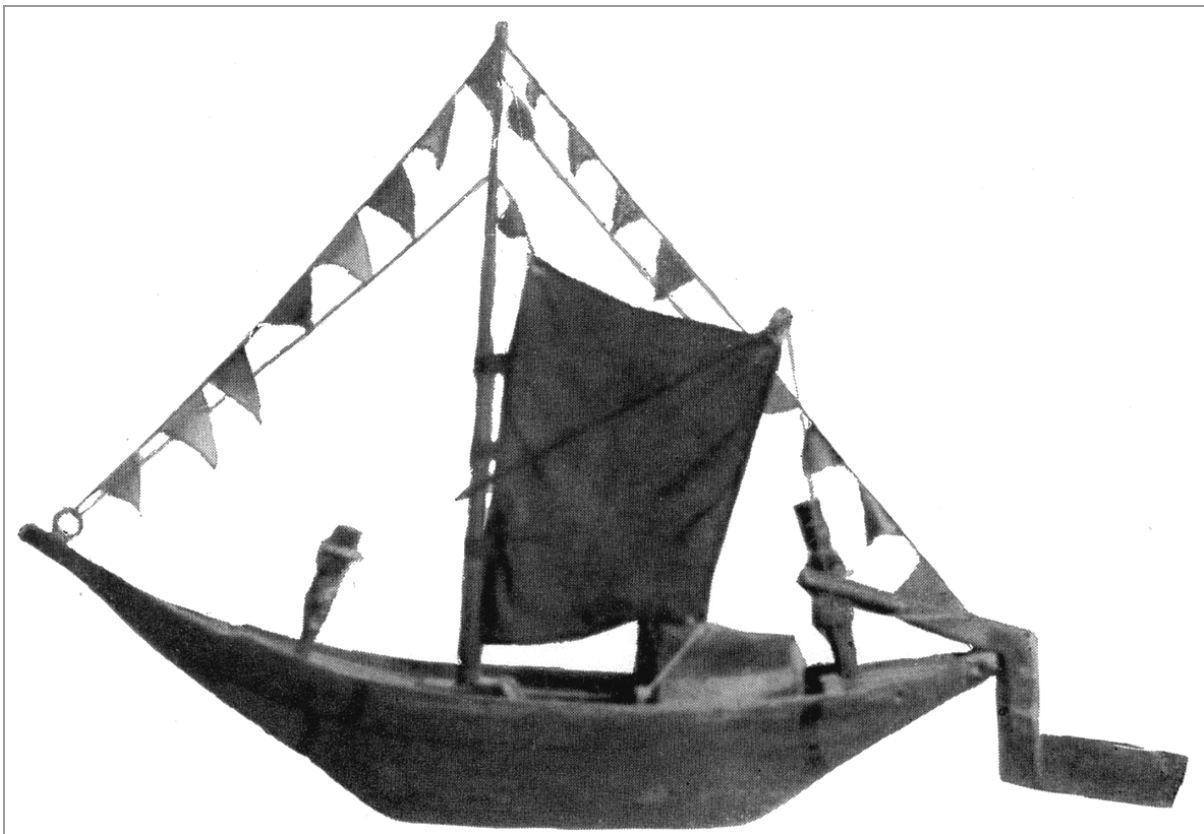
Wir finden heute noch viele der typischen Schifferhäuser. Sie sind dreiaxsig und haben die Tür manchmal an der Giebelseite. Sie wurden z. T. von zwei Familien bewohnt.⁴⁴

Auf den Grabsteinen der Friedhöfe für Kaltenhausen und die Neuhäuserstraße fehlen, wie auch auf dem alten Lehniner Friedhof, Hinweise auf den Schifferberuf. Das zeigt, wie selbstverständlich der Beruf des Schiffers in Lehnin war.⁴⁵

Der Kahn

Die ältesten Modelle aus Lehnin und Rietz geben Aufschluß über die um 1800 benutzten Fahrzeuge. Es waren die sogenannten "Bullaugen" und trugen ungefähr 15 t Ladung.⁴⁶ Es waren Kaffenkähne kleinsten Ausmaßes.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts werden sich die Fahrzeuge vergrößert haben, aber sie haben die Länge von 20 m noch nicht überschritten. Kennzeichnend für sie war das breite, in einer langen Spitze auslaufende Bohlenstück, das den Bug bildete. Von der Vorder- zur Hinterkaffe lief eine starke durchgehende Planke, die dem Schiff die Längsstabilität gab. Ab 1845 wurde auf den märkischen Wasserstraßen das Finowmaß üblich, das mit 14 ½ Fuß Breite (= 4,6 m) und 128 Fuß Länge (= 40,2 m) festgesetzt wurde. Doch konnten diese Schiffe die Ernster nur bei hohem Wasserstand befahren.⁴⁷ Die Eigenarten des Kaffenkahns wurden beibehalten.

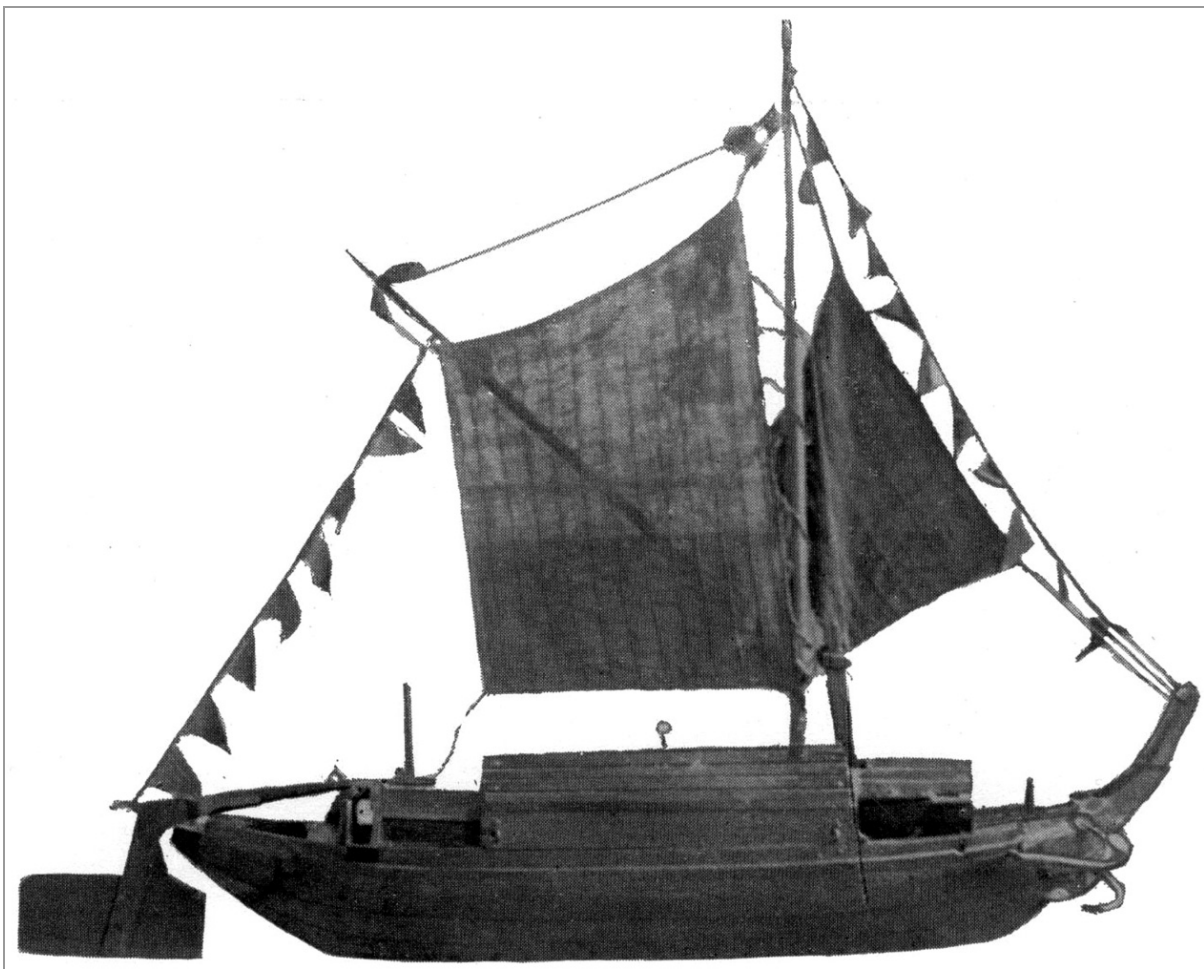


Kaffenkahn aus Lehnin, um 1800 (ältestes Modell)

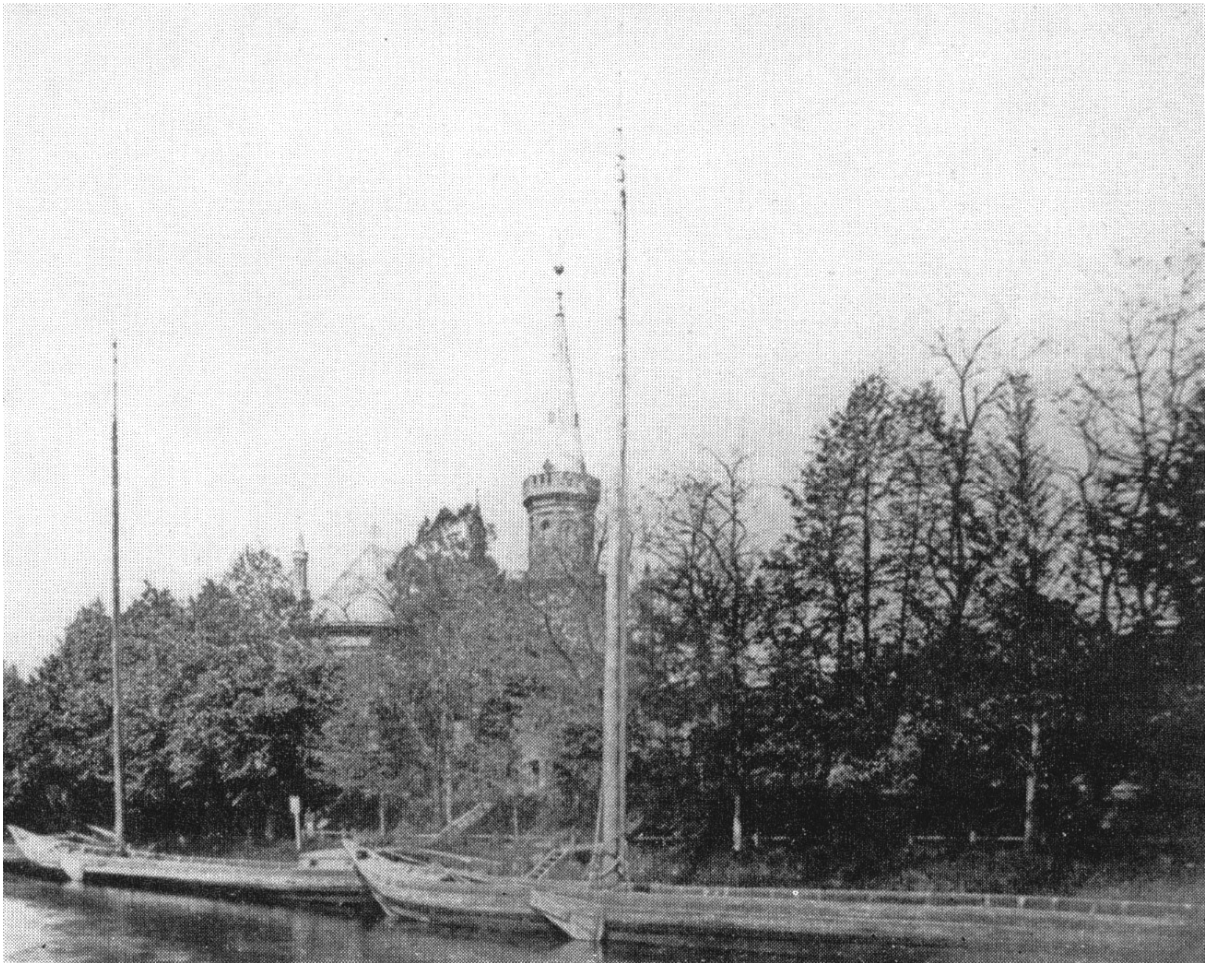
Die Kähne besaßen die schrägen Kaffen und die seitliche Lehnung, d. h. schräge Seitenwände. Das Kaffstück bestand allerdings nicht mehr aus einer durchgehenden Planke, auch waren die Kaffenspitzen verkürzt.

Der letzte Kaffenkahn wurde in Lehnin 1902 gebaut. Der Stevenkahn setzte sich durch. Er hatte statt der schrägen Vorderkaffe den fast senkrechten Steven und gerade Seitenwände, die auch höher waren. Die hölzernen Knie wurden durch eiserne ersetzt. Diese Holzkähne wurden bis 1918 in Lehnin gebaut. Mit ihnen endete der Lehniner Schiffbau.⁴⁸

Der Holzkahn war hauptsächlich für die Ziegelfahrt bestimmt und wurde in Lehnin bevorzugt, weil die Anschaffungskosten eines eisernen Kahns ungleich höher waren. Ein neuer Holzkahn kostete vor 1914 um 7000,- M. Sie haben sich noch lange auf den märkischen Wasserstraßen gehalten. Doch waren alte Holzkähne eine Quelle dauernder Arbeit und Kosten. "Am Tage karren, abends pumpen" hieß es. Holzkähne mußten öfter an Land geholt werden. Das Holz, das der Sonne



Kaffenkahn um 1850, Schifferinnung Lehnin



Finowmaß-Kaffenkähne mit Gierbrettern

ausgesetzt war, riß und gab undichte Stellen. Die mangelnde Längsstabilität ließ ihn an den Stößen undicht werden. Mit einem alten Holzkahn konnte sich der Schiffer nicht auf den Strom wagen, weil er zu sehr arbeitete.

Die Wasserstraße

Da das Emsterfließ für den steigenden Schiffsverkehr nicht mehr ausreichte, kam es 1866 zur Gründung der Kanalgesellschaft. "Sechs Ziegeleibesitzer zu Lehnin haben sich mittels notariellen Vertrages vom 7.11. v. J. zu einer Sozietät vereinigt, welche den Zweck hat, durch Regulierung der Ernster eine zu jeder Zeit praktikable SchiffsstraÙe von oberhalb Kaltenhausen bis zur Einmündung in die Havel bei Brandenburg herzustellen."

Es wurde der Gesellschaft das Recht zur Erhebung einer Schiffsabgabe erteilt, die nur zur Erhaltung des Kanals verwendet werden durfte.⁴⁹ Der Kanal endete im Lehniner Kessel. Die Abgaben wurden am Zollhaus Gollwitz erhoben und betrugen für den beladenen Kahn etwa 4,- M und für den leeren 0,50 M.⁶⁰

Auf dem Kanal mußte getreidelt werden, auch das Segeln war verboten, da man eine Beschädigung durch den Wellenschlag befürchtete. Begreiflicherweise wurde dieses Verbot oft übertreten, auch wenn Strafe gezahlt werden mußte.

Der Kanal konnte nur von Finowmaßkähnen befahren werden. Die Fahrt bereitete immer Schwierigkeiten. Bei Hochwasser kam man mit dem Kahn nicht unter der Gollwitzer Eisenbahnbrücke durch. Es mußte Wasser in den Kahn hinein- und nachher wieder herausgepumpt werden. Wenn es noch nicht reichte, wurde der Stevenkopf mit der Winde heruntergedrückt.

Um bei kleinem Wasser mit Kohle nach Lehnin hineinzukommen mußte der Kahn in Gollwitz abgeleichtert werden und bei Ladung von Lehnin umgekehrt. Segelte der Schiffer über den Rietzer See und bekam bei starkem Wind die Richtung nicht, kam er aus der Fahrtrinne und saß auf. Der Kahn mußte mit Hilfe eines oder sogar zweier ausgefahrener Anker wieder abbracht werden.⁵¹ Dennoch war die Emster die Lebensader Lehnins.

Die Fracht bis 1914

Den breitesten Raum nahm die Steinefahrt ein. Die Steine wurden am Lehniner Kessel eingeladen. Da die Ziegeleien nicht unmittelbar am Wasser lagen, wurden die Steine mit Feldbahnen gebracht, die von Pferden gezogen und mit einem Knüppel gebremst wurden.⁵²

Eine Kaianlage bestand nicht. Der Schiffer mußte immer genügend Stangen und Bohlen bei sich haben, um Stege jeder Höhe und Länge zu bauen. Zuerst baute er das Rick oder Stegloch. Die Pfähle wurden mit einem großen Holzhammer eingeschlagen. Dann befestigte er das Querholz mit dem Rickseil, das in einer bestimmten Art gebunden wurde. In die Mitte kam die Karrdiele und rechts und links davon zwei Hilfsdielen. Das Beladen eines Holzkahns mußte verstanden sein.



Beladener Stevenkahn mit Trempel

Wenn der leere Teil zuviel Auftrieb hatte, wurde er an den Stößen undicht. Dann wurden an der Bude und an der Butze ein hoher Trempel aufgeschichtet, der die Hohlräume der hinteren und vorderen Kajüte herunterdrückte. In Berlin mußten die Steine wieder ausgekarrt werden. Bei hohem Ufer entstanden kunstvolle Rüstungen. Die Frauen mußten dann schieben helfen. Stevenkähne karrten sich schlechter aus als die alten Kaffenkähne, weil die Bordwände höher waren. Deckschuhe und Handlerer erleichterten die Arbeit. Jede Karre wurde mit 100 Steinen beladen. Das bedeutete ein Gewicht von fünf bis sechs Zentnern. Darum mußte die Karre sorgfältig gepackt werden, damit das Gewicht in der Waage lag. In der Stunde schaffte der Schiffer unter günstigen Bedingungen zehn Karren. Der Kahn enthielt bis zu 75.000 Steine. Es waren fünf Tage Entladungsfrist gegeben. Manchmal wurde die Zeit unterboten. Die Steine mußten am Ufer sorgfältig gestapelt werden. Man stapelte im Zwölferring, d. h. zwölf Steine in einer Schicht. Jeder Stapel bekam zwölf Schichten, sechs Steine wurden lose obenauf gelegt. Es wurde im Verband gepackt, damit der Stapel nicht umfiel. Die Steine konnten so jederzeit gezählt werden.

Auch die Fuhrleute, die die Ziegel abfuhren, mußten sie beim Abladen wieder stapeln. Auch Kies wurde ausgekarrt. Schiffer und Bootsmann arbeiteten gemeinsam. Der Bootsmann fuhr auf Teil. Er erhielt ein Drittel der Frachteinnahmen, von denen vorher die Schleppgelder und Hebegebühren abgezogen wurden. Ein Drittel bekam der Schiffer, ein Drittel blieb für die Erhaltung des Kahns. Die Teilfahrt hat sich in Lehnin bis zum Ende der dortigen Schifffahrt erhalten. Zwischen Schiffer und Bootsmann herrschte Gleichberechtigung, zumal der Bootsmann oft auch das Schiffeigentum besaß und zuweilen einen eigenen Kahn besessen hatte. Die Arbeit war außerordentlich schwer, aber dazwischen lagen immer wieder Wartezeiten, die noch drückender sein konnten. Wenn die Schiffer von Berlin kamen, legten sie bei jeder Ziegelei an



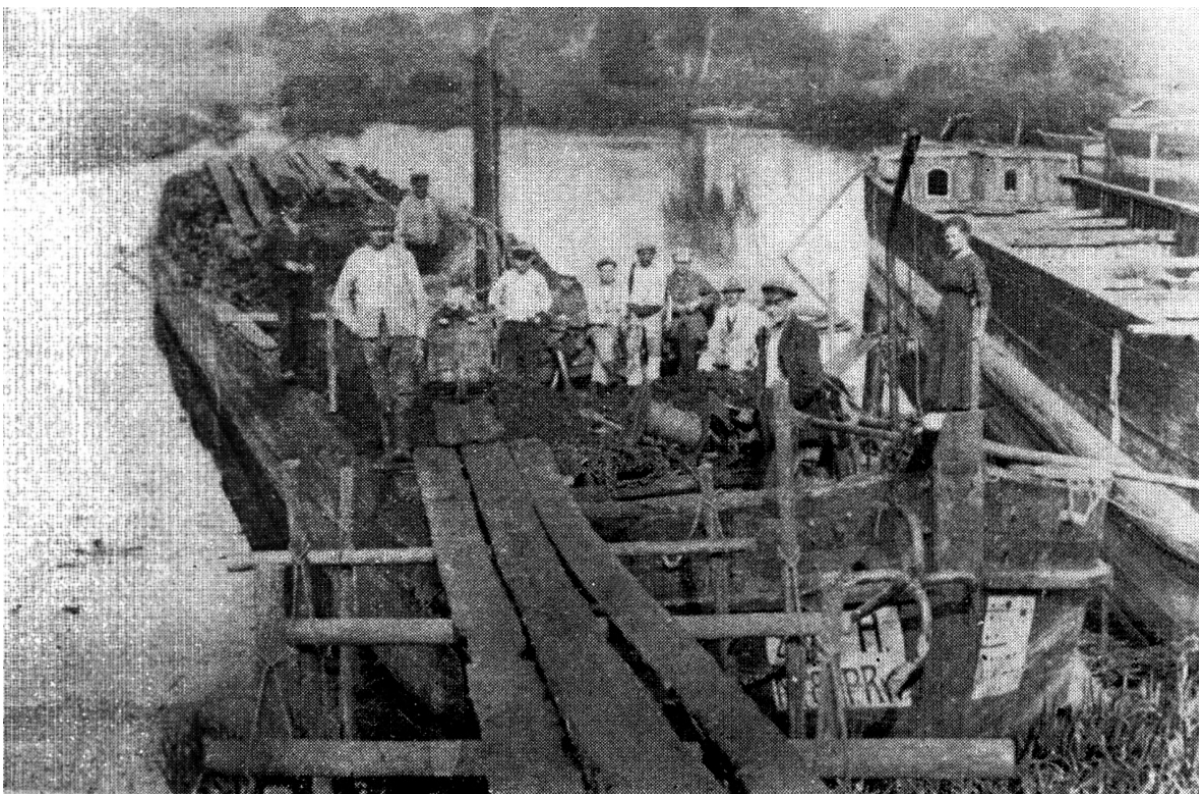
Schiffer mit Handlerer

und fragten nach Ladung. Dann gingen sie zu den Lehniner Ziegeleibesitzern. Es war oft demütigend für den Schiffer, gleichsam um Ladung betteln zu müssen. Den Ziegeleibesitzern bot es Gelegenheit, die Frachten zu drücken. Mit der Gründung der Transportgenossenschaft Berlin (TGB) 1898, an der auch Lehniner Schiffer beteiligt waren, wurde es besser. Gegen Provision wurde ihnen die Fracht nach der Reihenfolge der Anmeldungen zu festen Frachtsätzen vermittelt.

Im Herbst waren Kartoffeln eine ausgesprochen gute Fracht. Alle wollten Kartoffeln fahren. Wer aber einen schlechten Kahn hatte, bekam nur noch Klasse II und mußte das ganze Jahr über Steine oder Kies fahren. Auf "große Fahrt" gingen bis 1900 nur wenige. Sie haben vor Einrichtung der Elbschifferfachschole in Lehnin wohl auch nicht alle das Elbschifferpatent gehabt. Aber es gab doch auch damals schon einige Schiffer, die Elbkies nach Hamburg brachten oder Braunkohle von Böhmen holten. Solche weiten Fahrten waren lohnend, aber sie beanspruchten Schiff und Schiffer mehr als die Flußschiffahrt.

Die Kohlen brauchten nicht vom Schiffer ausgeladen zu werden. Für die Hergabe seiner Bohlen für den Steg bekam er Kohlen, die er mit dem Hundewagen nach Hause fuhr.

Mit der Anlegung der Stichbahn nach Lehnin (1899) entstand den Schiffern eine ernsthafte Konkurrenz. Die Schiffer holten nun auch Steine aus Zehdenick, dessen Tonvorkommen damals entdeckt wurden und die sehr viel ergiebiger als die hiesigen waren. Es mußte nun mehr und mehr eine Umstellung auf andere Frachten ins Auge gefaßt werden.



Kahn mit Braunkohle im Lehniner Kessel

Die Fortbewegung

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Schiffer ganz auf die natürlichen Kräfte des Windes angewiesen. Die Strömung spielt auf der Havel weder bei der Berg- noch bei der Talfahrt eine große Rolle, ganz im Gegensatz zu Elbe und Oder, wo sich bis in unsere Zeit kaum ein Schiffer talwärts schleppen ließ, sondern alleine fuhr.

Die Form der Schiffe war auf leichte Beweglichkeit zugeschnitten. Die Schiffe segelten bei günstigem Wind mit zwei Segeln. Ursprünglich sollen sie einen zweiten Mast vorn gehabt haben. Der Galgen, der zur Auflage des Mastes bei den alten Modellen am Hauptmast steht, könnte dafür gedacht gewesen sein. Er behielt noch lange diese Stelle, rückte dann aber folgerichtig in das zweite Drittel des Schiffes.

Eine Treidlerzunft gab es auf der Havel nicht. Die Schiffsmannschaft mußte den Kahn auch ohne Wind vorwärts bringen. "Mein Vater hatte seine beiden Brüder auf dem Kahn, mächtige Kerle, die brachten den Kahn bei jedem Wetter vorwärts." Doch wartete der Schiffer bei ungünstigem Wind auf Änderung der Windrichtung. Wenn nach langandauerndem Ostwind der Wind nach West drehte, war die ganze Havel von Neuendorf bis Brandenburg voller Segel. Nach Aufkommen der Schleppschiffahrt waren nur noch zwei Mann auf dem Kahn.

Der Dampfer wurde im Notfall in Anspruch genommen, aber bei den niedrigen Frachten und den kurzen Strecken wurde die Hilfe des Windes weitgehend ausgenutzt. Bis Gollwitz mußte ohnehin getreidelt oder gesegelt werden. Die Treidelleine lief über einen Block, der am Mast befestigt war. Ein Mann zog, einer stakte. Das Steuer legte man fest. Als Ziehhilfe diente das lederne Karrenband. Auf den Seen stakten beide, oder es wurde gesegelt. Von Gollwitz bis Berlin war das Segeln günstig, es gab bis Spandau nur eine Brücke. Bei gutem Wind dauerte die Fahrt bis Ketzin drei Stunden, bis Spandau einen Tag.⁵³

Übereinstimmend berichten alle Schiffer, auch ihre Frauen, daß das Segeln ihnen große Freude gemacht hätte. „Segeln war das Schönste, es war die schönste Freude, die wir hatten.“ Es war auch ein Erfolgserlebnis, wenn ein Kahn unter Segel einen Schleppzug überholte und an ihm vorbeizog. Die Segel bestanden aus 60-80 cm breiten Tuchbahnen, dem Blatt. Ursprünglich waren sie 12 Blatt breit. Sie wurden dann auf 8 oder 7 Blatt verkleinert, um die Handhabung zu erleichtern.

Der Mast war 18 bis 22 Meter lang und hatte unten einen Durchmesser von 35 bis 40 cm. Er bestand aus Fichtenholz, weil es leichter war. Zum Segel gehörte der zwei Meter lange Wimpel, der an einer Bambusstange so am Mast befestigt war, daß er auch leichtem Druck gehorchte. Am schlechtesten segelte es sich mit dem leeren Kahn. Die Gierbretter mußten das Abtreiben verhindern. Da sie aus Holz waren, kamen sie hoch, wenn der Wind nachließ. Der Kahn wurde leicht ans Ufer gedrückt. Dabei muß bedacht werden, daß die Besatzung nur aus zwei Mann bestand, von denen einer das Steuer bedienen mußte. Wurde man vom Sturm überrascht, konnte es leicht Bruch geben. Dennoch sind derlei Unfälle sehr selten gewesen. Die Schiffer verstanden ihre Sache. Die Lehniner Schiffer haben ihre Segel auch auf Eisenkähnen beibehalten. Der Mast, die vielen Schubkarren,⁵⁴ Stangen und Bohlen waren bis zuletzt kennzeichnend für sie.

Die Familie

Die Heimat der Lehniner Schiffer war das Haus und nicht der Kahn. Auf dem Kahn herrschte Männerwirtschaft. Er diente nur als behelfsmäßige Unterkunft. Frauen und Kinder blieben in der Regel zu Hause.

Die Bindung der Lehniner Schiffer an Familie und Haus war sehr stark, wie überhaupt bei Schiffern ein sehr enger Familienzusammenhalt zu beobachten ist. Da meistens in Lehnin beladen wurde, konnte sich der Mann häufig zu Hause aufhalten. Aber auch wenn in Götz oder Deetz geladen wurde, lief er noch abends nach schwerer Arbeit zu Fuß nach Hause, obwohl er um drei Uhr früh wieder aufstehen mußte. Umgekehrt gingen die Frauen mit Kiepe oder Hundewagen auch zu einem Ladeort außerhalb Lehnins, um den Mann zu versorgen.

Wenn die Kinder groß waren, fuhr die Frau öfter mit. Aber sie konnte bei den schweren Entladearbeiten nicht den Bootsmann ersetzen, wie es in der Schleppschiffahrt gelegentlich der Fall war. Doch half sie dann die Steine aufladen oder die Karre schieben.

Es war aber eine entscheidende Hilfe für den Steineschiffer, daß die Frau die Haus- und Gartenwirtschaft betrieb. Ohne diesen Nebenverdienst wäre er nicht so weit gekommen. Er wurde mit Lebensmitteln aus der häuslichen Produktion versorgt. Wahrscheinlich wurde auch etwas verkauft. Daß die Frau beim Bauern arbeiten ging, wie es in anderen Dörfern üblich war, war in Lehnin nicht möglich, weil Landwirtschaft nur in kleinem Umfang betrieben wurde. Einige Frauen gingen zum Sägewerksbesitzer Wäsche waschen oder Gänse rupfen.

Der enge Zusammenhalt mit Haus und Familie hat die Lehniner Schiffer in der Nähe der engeren Heimat gehalten. Selbst bei Stromfahrten blieben sie gern zwischen Hamburg und Berlin, weil sie dann in Gollwitz Halt machen konnten.

In den Schifferfamilien wurde viel gesungen. Vielfach lernten die Kinder das Spielen von einfachen Instrumenten: Ziehharmonika, Mundharmonika, Teufelsgeige und Flöte. Wer nichts hatte, klappte mit der Ofentür. Die Kinder fuhren gern mit. "Wir helfen auch karren, wenn wir bloß mitdürfen." Die Schifferkinder blieben nach Möglichkeit im Beruf. Es war selten, daß ein Junge etwas anderes wurde als Schiffer und ein Mädchen keinen Schiffer heiratete.⁵⁵

Geselligkeit

Auch der Zusammenhalt der Schiffer untereinander war groß. Im Winter rodeten sie Stubben. "Das war immer interessant, weil da alle Männer zusammen waren." Es wurde auch Eis für die Fleischereien, die sehr viel davon brauchten, aus dem See geborgen. Andere Winterarbeiten, wie Körbe flechten oder Harken bauen, wurden auch im Sommer während der Fahrtpausen gemacht. Gemeinsame Wirtshausbesuche waren nicht üblich. Der Höhepunkt waren die jährlichen Schifferfeste. Die bunt geschmückten Schiffsmodelle wurden beim Umzug umhergetragen. Die Mädchen, die zum erstenmal teilnahmen, hatten ein Band mit ihrem Namen gestiftet. Nachmittags gab es Kindertanz. Abends tanzten die Erwachsenen gegen ein nach Altersstufen gestaffeltes Musikgeld. Gäste hatten freien Eintritt, sie mußten aber dem Vorstand vorgestellt werden. Einen Unterschied unter den Mitgliedern nach Größe oder Güte des Kahns gab es nicht. Bezeichnend ist auch, daß es unter den Schiffen schon frühzeitig viele gegenseitige Hilfsorganisationen wie Schiffsbaukasse, Kahnversicherung und Sterbeversicherung gab. "Es half einer dem andern. Man ließ seinen eigenen Kahn stehen, wenn der andere Hilfe brauchte."

Die Schifferfachschule

Seit 1855 waren in Preußen Elbschifferfachschulen eingerichtet worden. In Lehnin wurde die Schule 1900 errichtet. In ein oder zwei Wintern konnte der junge Bootsmann das Wissen erwerben, das er zum Erwerb des Elbschifferpatents vorweisen mußte. Die Prüfung wurde von

einem Regierungsbaurat des Wasserbauamtes abgenommen. Die Erhaltung der Schule lag in den Händen der Schifferinnung. Der Unterricht war kostenlos. Er wurde von Lehrern und dazu befähigten Schiffen erteilt und fand viermal in der Woche statt. Es wurden jedesmal drei Stunden gegeben. Da die strompolizeilichen Vorschriften schon seit 1842 sehr ins einzelne gingen,⁵⁶ wurden gründliche Kenntnisse auf diesem Gebiet verlangt. Auch die Schiffsführung in der Alleinfahrt (durch Segeln oder Strömung) verlangte mehr Kenntnisse als die bloße Schleppfahrt. Schließlich mußte der Schiffer gut rechnen können, um rechtzeitig die Frachteinnahmen und die Ausgaben der Fahrt errechnen zu können. Das Schifferpatent lautete bis 1926: "n. n. hat sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten im Betrieb der Elbschiffahrt mit Segelschiffen dergestalt vollkommen ausgewiesen, daß ihm die Erlaubnis zur Führung eines Segelschiffes unbedenklich erteilt worden ist." Damit bekamen die Lehniner Schiffer die Möglichkeit, die großen Ströme zu befahren. Das Patent galt auch für die Oder. Es erwies sich für die Zukunft als außerordentlich wichtig.⁵⁷

Die Kleidung

Eine Besonderheit der alten Lehniner Schiffer waren blaue Wollstrümpfe, die über die Hose gezogen wurden. Sie hießen darum bei den Zehdenicker Schiffen, die die Lehniner in ihrem Ort nicht gern Ladung nehmen sahen, die "Blaustrümpfe".

Sonst hat die Kleidung nichts Besonderes gehabt. Üblich war die blaue Hose mit Klappe und der blaue Pullover, der aber häufig statt des Rollkragens mit einer Schnur am Hals zusammengebunden wurde, und natürlich die blaue Mütze in der Brandenburger Form. Die Hamburger Form trugen nur die Schiffer, die ständig nach Hamburg fuhren.

Die Kleidung wurde bei Rosal in Brandenburg (Berufskleiderfabrik) gekauft. Frau Rosal stammte aus Lehnin. Als Fußbekleidung erwiesen sich Halbschuhe als praktisch, weil man sie leicht ausziehen konnte. Wer am Steuer stand, trug im Winter "Schandauer" und, wenn vorhanden, einen Pelz.

Die Schifffahrt nach 1918

Die Zahl der Schiffseigner war in Lehnin um 80 % zurückgegangen. Wie wir sahen, zog der erste Weltkrieg und seine Folgen nur den Schlußstrich unter eine längst begonnene Entwicklung. Es muß auch gesehen werden, daß sich in Lehnin die größte Konzentrierung der Kahnbesitzer in unserem Raum herausgebildet hatte (s. Tabelle). Ein Teil der Schiffer wanderte in die Sägewerke oder in die Brandenburger Industrie ab. Andere wurden Bootsleute oder Schiffsführer auf anderen Schiffen oder auf Dampfern. Dennoch blieb die verhältnismäßig hohe Zahl von 25 Schiffseignern übrig, die mit guten Fahrzeugen versehen waren. Es hatte sich aus der Kargheit der Ziegelfahrt eine leistungsfähige Schifffahrt entwickeln können.⁵⁸ Um 1930 besaßen fast die Hälfte der Schiffer einen eisernen Kahn. Sie fuhren zunehmend auch nach Hamburg oder Dresden oder nach Cosel/Schlesien. Sie sind dadurch keine ausgesprochenen Stromschiffer geworden. Es hätte dies eine völlige Lösung vom Haus bedeutet. Die Familie hätte gänzlich auf den Kahn übersiedeln müssen. Auch war die Stromschifffahrt schon besetzt. "Die Oderbrüder ließen uns nicht ran." Dann bot die Stromschifffahrt mit den ständig wechselnden Strömungsverhältnissen und den Sandbänken bei der Alleinfahrt ihre Gefahren, daß es besser war, einen Haupter oder Mitschwimmer (Flußlotse) anzunehmen, wenn man den Strom nicht ständig befuhr.

Unsere Schiffer haben die große Fahrt nicht gescheut, doch das eigentliche Gebiet blieben vielfach die märkischen Wasserstraßen zwischen der Elbe und Berlin und die Fracht für die offenen Kähne die Massengüter: Steine von Zehdenick, gelegentlich von Netzen, Kohle nach Lehnin, Holz (Meterholz und Telegrafmasten) von Lehnin, Schutt von Berlin nach Ketzin und viel Kies, z. B. von Neuendorf nach Berlin.⁵⁹

Die Lehniner Schiffer waren in der Lage, auch an Dörfern anzulegen und in entlegene Winkel der Flüsse und Seen zu gelangen. Sie hatten genügend Material zum Stegbauen bei sich und beherrschten viele alte Techniken. Sie waren besegelt und somit von Schlepperhilfe weitgehend unabhängig. Hier hat sich das Segeln auf märkischen Gewässern am längsten erhalten.

Es ist erstaunlich, in welchem Umfang sich auch Dörfer Kohle oder Steine im Kahn bringen ließen oder ihre Produkte verschifften.⁶⁰ Das bedeutete allerdings für den Schiffer harte Arbeit beim Aus- oder Einladen. Hier hat sich auch das Auskarren am längsten gehalten. So hat sich in Lehnin die Schifffahrt erhalten und weiter entwickelt. Dahinter steckte unendlich viel Fleiß und Mühe. Besondere Traditionen hinsichtlich der Ausschmückung der Häuser oder der Verzierungen der Schiffe sind nicht entstanden. Das mag an der Bescheidenheit der Verhältnisse oder an der geringen Berührung mit auswärtigen Schiffern gelegen haben. Aber es hat sich ein freundlicher, aufgeschlossener, fleißiger und zäher Menschenschlag herausgebildet, der seinen Beruf liebte und die Freiheit, die das Schifferleben trotz aller Abhängigkeit von der Konjunktur bot, zu nutzen verstand und sich, wenn es sein mußte, auch in allen anderen Tätigkeiten bewährt hat.⁶¹



Einkarren von Meterholz

Anmerkungen

- 1 H. Blaschke, S. Kehr u. H. Machatschek, Lexikon Städte und Wappen der Deutschen Demokratischen Republik. Leipzig 1979, S. 60. Vgl. G. Mangelsdorf u. G. Weigelt, Brandenburg, Stadtführer (Brandenburger Blätter. Bd. 1), Brandenburg 1977, S. 39
- 2 Eine Mühle in Brandenburg nutzt die Wasserkraft noch als wertvolle zusätzliche Energiequelle. Als Transportweg wird sie auch bei den anderen Mühlen noch im bescheidenen Umfang genutzt.
- 3 G. Weigelt, Die „Bauchschmerzenbrücke“. In, Kulturspiegel der Stadt Brandenburg 1968, H. 2. S. 41 ff.
- 4 W. Bertz, Geographie der Märkischen Wasserstraßen zwischen Berlin und der Elbe. Diss. Eisleben o. J., S.58
- 5 Schiffbauereien um 1900: Brandenburg 2; Pritzerbe 2; Plaue 2; Lehnin 2; Milow 1; Nahmitz 1; Premnitz 1 und Ketzin 3 (vgl. Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen, 4. Teil. Das Gebiet der Märkischen Wasserstraßen. Berlin 1911, S. 10 ff. Die Schiffbauereien entstanden meist aus kleinen Anfängen.
- 6 H. Stertz, Havelkahn und Havelschiffer. In, Prignitz-Forschungen 1. Pritzwalk 1966, S. 111
- 7 Fontane hat den Vorgang genau beschrieben. In Brandenburg wurden die Ketten nicht mit Hilfe eines Tauchers. sondern mit Hilfe eines alten „Schiffbauergeheimnisses“ unter den Kahn gebracht. (Vgl. Th. Fontane. Wanderungen durch die Mark Brandenburg, Teil 3. Havelland. Stuttgart und Berlin, 1922. S. 408)
- 7a Es waren dies Bergungsdampfer mit starken Pumpen, Schwimmkran und Dampfkräne. Ein Pfahlrost wurde um den gesunkenen Kahn gerammt und der Kahn mit Hilfe von eisernen Spindeln hochgehoben.
- 8

	Dampferbesitzer		Kahnbesitzer	
	1913	1932	1913	1932
Brandenburg	7	11	7	6
Plaue	7	8	70	15
Woltersdorf	12	15	14	4
Lehnin	4	3	125	25
Ketzin	1	1	40	22

(Vgl. W. Bertz. Anhang. Tabelle I)
- 9 W. Bertz, Anhang. Tabelle II; Verkehrsentwicklung 1800-1931, 1897 gingen mehr als 3 Millionen Tonnen Güter durch Brandenburg. Die Hälfte entfiel auf Kohlen. Mauersteine und Dachziegel. Getreide und Hölzer. Es waren mehr als 35.000 Fahrzeuge. Zum Vergleich der Warenumsatz in den Welthäfen Hamburg: 6.3 Mio t; Liverpool: 6 Mio t; Antwerpen: 5,3 Mio t; Rotterdam: 4 Mio t; Bremen: 2.1 Mio t. Es zeigt, welche Bedeutung die Brandenburger Wasserstraße hatte. Vgl.: K. Schlottmann, Die Stadt Brandenburg und die Havel. In: Die Provinz Brandenburg in Wort und Bild. 1. Bd. Berlin 1900, S. 153 f.
- 10 Vgl. die viele Seiten umfassenden Aufstellungen in: Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam 1816. S. 223-235. und Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1897, H. 11. S. 349 ff.
- 11 1912 gingen 7.122 t Heu durch Brandenburg (vgl. W. Bertz. S. 60). Auch Stalldung wurde nach Brandenburg gebracht (vgl. Th. Fontane, Fünf Schlösser. Stuttgart u. Berlin 1920, S. 135 ff.)
- 12 A. Bretschneider, Ferdinand Wrede. In, Jahrbuch f. brandenburgische Landesgeschichte, Bd. 29, 1978, S. 69 f.
- 13 G. Sello, Brandenburgische Stadtrechtsquellen. In, Märkische Forschungen 18, 1884, S. 61 u. 59
- 14 A. F. Riedel, Codex diplomaticus Brandenburgensis. 1. Hauptteil Bd. 10, S.:123

- 15 W. Bertz, S. 5, und O. Teubert, Die Binnenschifffahrt. Berlin 1932, S. 30 ff.
- 16 A. F. Riedel, Codex diplomaticus Brandenburgensis. 1. Hauptteil. Bd. 10, S. 322
- 17 J. Gebauer, Beiträge zur Geschichte der Kunstdenkmäler auf dem hohen Chor der Brandenburger Stiftskirche. In: 34.-35. Jahresbericht d. Histor. Vereins z. Brandenburg. Brandenburg 1904, S. 73
- 18 Vgl. Trauregister der St. Katharinenkirche der Neustadt Brandenburg ab 1672: Copuliert Christian Hagen Bürger und Schifferarbeiter allhier, des sel. Michael Hagens, weyl. Bauer u. Kirchenvorsteher in Neuendorf nachgel. ältester Sohn mit seiner verlobten Braut Jgfr. Katharina Sophia Bölcken, des sel. Andreas Bölcken, weyl. eines Bürgers und Steuermanns auf den Saltzschiffen nachgel. ehel. jüngste Tochter.
- 19 O. Teubert. 1932. S. 43 f. u. B. Stephan, Märkische Schifferdörfer. In, Brandenburgia 7-8. 1928, S. 104 f. Über die Brandenburger Gilde lagen mir bisher keine Nachrichten vor.
- 20 Protokolle des Brandenburger Domkapitels, Bd. 46. S. 139. vom 1. 10. 1697: Ein Kaufmann klagt gegen seinen Steuermann, der Steine von der Ladung entwendet und verkauft hat (Domstiftsarchiv Brandenburg).
- 21 Eine zu Schiff nach Hamburg reisende, „verwittbte Lieutenantin“ Fr. Bergin läßt in Neuendorf ihr 7 Wochen altes Kind begraben (Kirchenbuch Neuendorf. 1689).
- 22 Brandenburger Anzeiger Nr. 15 vom 22. 2. 1825
- 23 Brandenburger Anzeiger 1840 vom 2. 12.: Ausverkauf "Ganz gute sächsische Backpflaumen à Metze 10 und 8 Sgr., Borstofer Apfel à Metze 5 Sgr., Stettiner 3 ½ Sgr., Reinetten 3 Sgr., Malvasier und dgl. Sorten mehr 2 ½ auch 2 Sgr. sind zu haben am Mühlendamm. Fr. Aug. Gräfe. Vom 9. 12.: Ein alter Sächsischer Elbkahn steht billig zu verkaufen am Mühlendamm. A. Gräfe.
- 24 Dorfbuch von Neuendorf 1672-1854. Protokoll von 1769 (Stadtarchiv Brandenburg)
- 25 Der Urgroßvater des Verf., ein Kossäth in Götz, fand Ziegelerde in seinem Acker und konnte so seinen Söhnen eine Existenzgrundlage schaffen.
- 26 Vgl. Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam 1842, Öffentlicher Anzeiger. S. 103 (als Torfkanal angelegt).
- 27 Angaben bei W. Bertz, S. 85
28. „Sind hier (in Werder) zwey Schiffbauer welche auch für auswärtige Leute und bis nach Magdeburg, Schiffe bauen.“ (Vgl. A. F. Büsching. Beschreibung einer Reise von Berlin über Potsdam nach Reckahn. Berlin 1780. S. 206). Die Rückseite des Grabsteins Duden (Vorfahr von Konrad Duden) in Rädelsdorf war ursprünglich der Frau des vornehmen Bürgers und Schiffbauers Ephraim Schmidt gewidmet. Er wohnte in Werder oder Brandenburg. nicht in Rädelsdorf.
- 29a Nach Büschings Statistik von 1773 (siehe oben) gibt es in Nahmitz keine Schiffer.
- 29 Kirchenbuch (KB) Wust ab 1767, Rietz und Gollwitz ab 1775, Netzen mit Nahmitz und Michelsdorf (luth.) ab 1719, Rädelsdorf mit Lehnin ab 1676, Lehnin und Michelsdorf (reform.) ab 1691.
- 30 KB Gollwitz, Taufregister 1782, Nr. 4; KB Wust, Trauregister 1804. Nr. 1
- 31 Protokolle des Brandenburger Domkapitels 1784-1797 vom 23. 1. 1793

32 F. A. Bratring, Statistisch-Topographische Beschreibung der gesamten Mark Brandenburg, Bd. 2, Berlin 1805.

S. 104 ff:	1750	1805
Schiffbaumeister	24	43
Schiffer	60	474
Schiffsknechte	270	552
Steuerleute	57	49
Hamburger Schiffer	—	9

Diese Angaben beziehen sich nur auf die Städte,
zeigen aber die allgemeine Zunahme an

33 O. Teubert, 1932, S. 43 ff.

31 K. Zunk, Ortsgeschichte von Michelsdorf. In, Zauche und Fläming-Heimat 3, 1936, Nr. 23. Die Behauptung, daß die Schweizer Glaubensflüchtlinge seien, ist falsch. Sie kamen aus den evangelischen Kantonen.

35 J. Schultze, Lehnin 1180-1930. Bernburg 1930. S. 38 f.

36 H. Berghaus, Landbuch der Mark Brandenburg. Brandenburg 1854- 56, Bd. 1. S. 559 ff.

37 Vgl. Th. Fontane, 3. Teil, 1922. S. 481

38 Um die Jahrhundertwende richteten viele Bauern eine Ziegelei ein. Dahinter steckte auch Prestigedenken. Sie wurden dann Bauernguts- und Ziegeleibesitzer genannt. 1905 kam ein erneuter Preisverfall. Die Investition konnte nicht gedeckt werden. Mancher verlor Ziegelei und Bauernhof.

39 Schiffer Regelin aus Brandenburg machte um 1900 in einem Jahr 23 Steinereisen auf Teil nach Berlin und hatte zum Jahresende 660.- RM verdient.

40 In Ketzin hat sich die Zahl der Schiffseigner seit 1889 noch von 14 auf 40 erhöht. Hier gab es um die Jahrhundertwende vierzehn große Ziegeleien.

41 B. Stephan, 1928, Die Mitglieder der TGB verloren 1.000 Kähne auf diese Weise. Es mögen viele Kaffenkähne darunter gewesen sein.

42 Th. Fontane, 3. Teil, 1922, S. 39

43 1885 fanden in Lehnin 33 Trauungen statt. Davon waren 13 Schiffer. Daneben waren folgende Berufe vertreten: 1 Fischer, 9 Arbeiter, 1 Ziegler, 6 Handwerksmeister und Kaufleute. 1902 kamen auf 18 Trauungen nur noch 4 Schiffer, aber bei 10 Trauungen kamen Schiffer unter den Vätern vor (KB Lehnin).

44 Die Häuser werden demnächst erfaßt. Folgende Schifferhäuser konnten ermittelt werden: Nr. 7 Palm, 28 Krause, 30 Bootsmann (Name unbekannt), 17 Lietzmann, 19 KageL 23 Siedler, 18 Ruppın, 27-28 Lietzmann, 30 zwei Brüder Reußner (Neuhäuser Straße).

45 In der Gegenwart werden Schiffersymbole auf Grabsteinen von Schiffen verwendet: Otto Meiser, gest. 1966 (Deckkahn), Albert und Anna Palm, gest. 1976 (Anker), Paul Borchert, gest. 1964 (Schiff mit Segel), Emma Storch, gest. 1963 (Schiff mit Segel). Alle Grabsteine auf dem Lehniner Waldfriedhof. Berta und August Hosse, gest. 1963 (Schiff mit Segel) auf dem Neu-häuser Friedhof.

46 W. Bertz, S. 30

47 H. Berghaus, 1854- 56, S. 559

48 Die Schiffbauereien wurden nur mehr für Reparaturen gebraucht, so auch in Brandenburg. Premnitz, Milow und Plaue hatten sich inzwischen auf Eisenschiffsbau umgestellt.

49 Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam 1867, Stück 30, S. 247

50 Im folgenden werden Ergebnisse von Befragungen bei Lehniner Schifferfamilien wiedergegeben. Die Entwicklung der Dampfschiffahrt ist dabei unberücksichtigt geblieben. Es gab in Lehnin mehrere Dampferbesitzer, von denen einer noch mit dem Dampfer „Gustav“ in der Schleppschiffahrt tätig ist. Doch haben Dampfer Lehnin nicht anfahren können.

51 Die Schifferinnung Lehnin stellt 1914 einen Antrag „auf Nachbaggerung des Rietzer Sees und Kürzung der Weiden am Treidelpfad.“ (Protokollbuch der Schifferinnung Lehnin vom 20. 12. 1914).

52 „Die Ziegel werden mit Pferden bis zum Wasser gefahren, weil die Ziegeleien nicht direkt am Wasser liegen. Zu diesem Zweck werden 85 Pferde gehalten“, vgl. H. Berghaus, 1854-56, S. 567. Die Möglichkeit zur Anlage von Stichkanälen war hier nicht gegeben.

53 Im Durchgangsverkehr wurde auf den märkischen Wasserstraßen sonst nur noch geschleppt. Doch besaßen die Stromschiffer noch weitgehend ihre Segeleinrichtung. Sie wurde bei der Alleinfahrt stromabwärts in Gebrauch genommen, um bei günstigem Wind die Fahrt zu beschleunigen. Es kam auch vor, daß die Segel stromauf im Schlepp bei günstigem Wind gesetzt wurden, um schneller vorwärts zu kommen.

54 Die Karren baute bis 1930 ein Stellmacher in Klein Kreutz.

55 Bootsleute wechselten öfter in einen anderen Beruf über. Sie wurden (in den Obstbaugebieten) Obstzüchter oder heirateten in kleine Bauernwirtschaften ein. Schiffersöhne versuchten zum eigenen Kahn zu kommen (vgl. Anm. 58).

56 Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam 1842. Beilage zum 46. Stück, S. 1-6

57 Über die Schifferfachscheule und die Schifferfeste in Lehnin liegt Material in den Protokollbüchern vor, das noch ausgewertet werden sollte.

58 Es seien drei Beispiele genannt, die man beliebig vermehren könnte. Schiffer Willmann machte sich 1880 mit einem alten Kaffenkahn selbständig, den er für 1.550,- RM kaufte. bis 1911 fuhr. Dann ließ er sich einen neuen Kahn für 7.200,- RM bauen, wozu er die Hälfte selbst aufbrachte. 1918 erbten seine Söhne den Kahn und fuhren ihn bis 1927 gemeinsam. Sie machten damit auch weite Fahrten. Dann verkauften sie den Kahn für 6.000,- RM und ließen sich jeder einen eisernen Kahn in Plaue für je 27.000,- RM bauen. Ein Drittel der Baukosten war schon vorhanden. August Storch, geboren 1862, kaufte erst einen alten Kaffenkahn mit 130 t, dann einen mit 160 t. 1911 ließ er sich einen neuen Kahn bauen. Das Geld wurde z. T. geliehen. Später fuhr sein Sohn Hermann damit. 1939 wurde der Kahn nach Ketzin verkauft und daraus zwei Fähren gebaut. Richard Lietzmann, geboren 1870, hatte seinen Kahn verkauft und in Berlin in der Nähe des Osthafens ein Gemüsegeschäft erworben. 1909 gab er es auf und ließ sich in Rathenow einen eisernen Breslauer Maßkahn bauen. Während des ersten Weltkrieges lag der Kahn in Brandenburg, weil er für den Emsterkanal zu groß war. Es wurde viel gestohlen. L. verkaufte ihn für 30.000,- RM. Nach der Inflation arbeitete L. auf dem Sägewerk, dann fuhr er als Schiffsführer (Kahn von Mette, noch als Schuppen erhalten). 1926 konnte er sich wieder einen alten Holzkahn und 1930 einen gebrauchten Eisenkahn kaufen. Beide Vorbesitzer ließen sich neue Kähne bauen. Diesen Kahn erbte sein Sohn Erich. Der Sohn Richard kaufte sich ebenfalls einen alten Holzkahn, den er 1934 in Zehdenick mit Eisenplatten überbauen ließ.

59 In der ehemaligen Neuendorfer Heide gab es drei Kiesgruben, die ihren Kies ausschließlich auf dem Wasserwege abfahren ließen. Der Überrest eines Kieshafens ist heute noch erkennbar. Der Kies wurde mit Loren

auf die Schurre gefahren und dann abgekippt. In einen Finowmaßkahn gingen 21 Züge, in die Mittelkähne 36 Züge. Jeder Zug bestand aus 4 großen und 2 kleinen Loren. Am Tag wurde ein Kahn abgefertigt. Die Loren wurden im Akkord beladen. Es waren vier Mann beteiligt. Sie bekamen für die große Lore 0.35 RM. für die kleine 0.17 RM ($\frac{3}{4}$ m³). Die Züge wurden mit einem Pferdefuhrwerk, das einem Neuendorfer Fuhrmann gehörte, aus der Kiesgrube gezogen und zur Schurre gebracht. Er bekam dafür 20.- RM am Tag. Für die großen Kähne erreichte er später eine Zulage (nach Mitteilung von W. Döll, Neuendorf).

60 W. Bertz, Anhang, Tabelle I. gibt eine genaue Aufstellung, wie viele Kahnladungen die Dörfer empfangen oder verluden. So erhielt Neuendorf um 1931 vier bis fünf Kahnladungen Mauersteine. Sie wurden in der Höhe des Getriebewerkes ausgeladen und von dort mit dem Pferdefuhrwerk ins Dorf gefahren. Der Fuhrmann erhielt 3.- RM für das Tausend. Zachow und Gutenpaaren erhielten mehrere Kahnladungen Kohlen und Schnitzel. Sie verluden 15-20 Kahnladungen Zuckerrüben. Klein Kreutz erhielt ebenfalls Steine und verlud Kartoffeln und Stroh. Lünow, Grabow und Mötzow verluden Kartoffeln und Rüben. Diese Aufzählung ließe sich noch fortsetzen.

61 Für die Darstellung dienten uns die zitierten archivalischen Quellen und die wenigen vorhandenen Publikationen. Die Lehniner Schifffahrt wurde in erster Linie aufgrund von mündlichen Befragungen bearbeitet. An dieser Stelle sei folgenden Familien für ihre Berichte recht herzlich gedankt: E. Lietzmann, Meiser-Krüger, W. Schneider, H. Storch, M. Willmann und Zöllner-Bergfeldt.

Für Bereitstellung der Fotos danke ich den Familien E. Lietzmann, Meiser-Krüger (Lehnin), Neutmann und Pöthke (Brandenburg).