

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Chr. Voigt: Wassersport der Hihenzollern in der Mark.

Wassersport der Hohenzollern in der Mark.

Vortrag von Chr. Voigt am 28. Februar 1912.

Der gewaltige Werdegang Berlins vom Fischerdorf zur Weltstadt kommt, abgesehen von sonstigen Faktoren und Erscheinungen, in den gewichtigen Ziffern des Schiffahrtverkehrs der Reichshauptstadt sprechend zum Ausdruck.

Denken wir zurück an die Tage der Vorzeit, wo des Hevellers kunstloser Einbaum auf den stillen Gewässern der Mark seine einsame Furche zog, und vergleichen wir damit die Fülle neuzeitlicher Fahrzeuge an Dampfern, Seglern, Motorbooten usw., die teils zu Erwerbszwecken, teils zum Sportbetrieb heute die nämlichen Gewässer beleben, so erhalten wir eine Vorstellung von dem gewaltigen Aufschwung, den unsere Binnenschiffahrt im Laufe der Jahrhunderte unter den Hohenzollern genommen hat.

Man hat die Gewässer unserer Mark für die Zwecke des Wasserverkehrs als ideal bezeichnet, und mit Recht. Weder starke Strömungen mit hemmenden Wehren, noch mangelhafte Tiefenverhältnisse beeinträchtigen die freie Fahrt. Grüne Inseln mit freundlichem Baumschmuck locken zum Landen, und träumerisch spiegeln düstere Kiefern ihre Wipfel in den Seen, deren Ufer Röhricht und Mummeln malerisch umsäumen.

Den romantischen Reiz der märkischen Landschaft wußten die Hohenzollern von Alters her zu würdigen; sie legten darum ihre Parks und Schlösser immer mit Vorliebe an den Rand von Strom und See, um da ausgiebig dem Wassersport obzuliegen.

Was die Hohenzollern in unserer Mark auf dem Gebiete des Wassersports getan und mit welchen Mitteln sie ihn ausgeübt, darüber will ich im Nachfolgenden sprechen, und zwar werde ich mein Thema in der Zeitfolge, d. h. bei den einzelnen Regenten, behandeln.

a. Bis zum Großen Kurfürsten.

Es ist Ihnen gewiß bekannt, daß von den Turnieren der Ritterzeit sich in den Schiffer- und Fischerstechen ein Überrest in unsere Zeiten hinübergerettet hat.

Unter „Schifferstechen“ versteht man bekanntlich eine Belustigung der Schifferzunft, bei der der Schiffer auf einem Aufbau im Achterteil seines (Ruder-) Bootes stehend den Gegner im Wettbewerb mit einer vorn gepolsterten Stange ins Wasser zu stoßen sucht.

Dieser Sport wird heute noch in Süddeutschland ausgeübt und dient zur Verschönerung festlicher Veranstaltungen.

Auch im alten Berlin gab es Fischerstechen, die sich sogar Allerhöchsten Beifalls erfreuten. So veranstaltete der Kurfürst Joachim II. im Jahre 1567 bei Spandau auf der Malche, einer Bucht zwischen

Zitadelle und dem Eiswerder, ein Seagefecht zwischen Spandauer und Berliner Bürgern.

Th. Fontane schildert es uns im 3. Band seiner „Wanderungen“ — Havelland — höchst anschaulich. In aller Kürze sei es hier wiedergegeben:

Der Kurfürst kam abends spät mit Gefolge nach Spandau, übernachtete und beschied am andern Morgen früh den Bürgermeister Bartholomaeus Bier zu sich. Der Fürst eröffnete ihm, daß er die Berliner und Cöllner Bürger zu einem Schiffsgefecht mit den Spandauern beordert hätte, und ernannte ihn zum Admiral der Flotte. Waffen, Helme und Harnische hatte er gleich mitgebracht, ebenso hölzerne Spieße von einerlei Länge und Stärke. Großer Jubel bemächtigte sich darob der Spandauer Bevölkerung. In aller Eile wurden 20 Stromschiffe zusammengebracht, mit je 20 Mann besetzt und gefechtsklar gemacht, um die mit 30 Segeln anrückenden Berliner gebührend zu empfangen. Die Fischer vom Kiez wurden mit ihren Kähnen zur Hilfeleistung beordert, wenn Schiffer oder Kämpfer über Bord fielen. Ratmänner und Viertelmeister nebst sonstigen Bürgern waren die Kommandanten der Schiffe.

Um 9 Uhr endlich nahte der Feind vom Tegeler See her, wo er seine Flotte armiert und formiert hatte, an der Spitze das Admiralschiff mit dem Berliner Wappen, dem Bären im weißen Felde, im Vorschiff. Alle Schiffe waren in prächtigem Wimpel- und Flaggenschmuck, die Besatzung trug runde Hüte mit rotem Band und Federbüschen.

Nun gab ein Kanonenschuß von der Festung das Zeichen zum Angriff. Unter Trompetenschall entspann sich ein lebhaftes Gefecht auf dem großen und kleinen Malchsee, wobei eine Anzahl Leute über Bord ging, die aber von den zur Hilfe bestellten Fischern gerettet wurden.

Nach zweistündiger Dauer wurde das Gefecht, bei dem es trotz Harnisch und Helm manch blauen Fleck gab, abgebrochen, um am Nachmittag am Lande fortgesetzt zu werden.

Dieser erneute Kampf endete mit dem Sieg der Spandauer, die der Kurfürst mit dem Zuruf: „Kinder, ihr habt euch brav geschlagen“ belohnte.

Der Fürst geriet übrigens selbst ins Gedränge, sein Pferd wurde von einem Spieß getroffen. Er selbst hatte dem Wasserschauspiel von der Zitadelle mit dem größten Behagen zugesehen.

Diese Wasserspiele müssen sich weiter erhalten haben, denn eine zeitgenössische Chronik berichtet uns aus der Regierungszeit Joachim Friedrichs:

„Am Sonntage Trinitatis 1598 auf den Abend ist der Schiffstreit auf der Spree gehalten worden, daß die großen Schiffe, so auf der Spree voll Schützen, mit großen Stücken und anderem Feuerwerk von Spandau heraufgefahren gekommen, denen die Schützen, so der Kurfürst neuerlich hat anwerben lassen, auf der langen Brücke stehend, entgegen geschossen und also mit einander gekämpft haben, welches fast zwei Stunden gewähret.“

Schließlich wird uns — um es hier gleich vorwegzunehmen — von einem Schifferstechen aus dem Jahre 1728 berichtet. Es fand zur Verherrlichung des Besuchs des Polenkönigs und Sächsischen Kurfürsten Augusts des Starken in Berlin statt und wurde von den Halloren hinter dem Schloß auf der Spree aufgeführt.

b. Unter dem Großen Kurfürsten.

In Friedrich Wilhelm hatte der mehrjährige Jugendaufenthalt in den Niederlanden, die damals auf der Höhe ihrer Seemächtigkeit standen, die große Vorliebe für alles, was mit dem Seewesen zusammenhängt, eingepflanzt, und diese Vorliebe ward im Laufe der Zeit die Grundlage für die Schaffung der kurbrandenburgischen Marine glorreichen Angedenkens.

Unter den Kriegsschiffen des Fürsten befanden sich auch mehrere Jachten; auf Lieve Verschuurs schöner Darstellung der kurbrandenburgischen Flotte sehen wir u. a. eine Lustjacht des Kurfürsten mit dem hohen Herrn an Bord (Mod. Bild von Böhr), und eine zweite abgebildet, die als Raule's Jacht angesprochen wird. Da sie aber als Salzwasserschiffe meinem Thema fern liegen, bleiben sie hier außer Betracht. Neben ihnen gab es indes Jachten, die dem Süßwassersport gewidmet waren.

So erwähnt Nicolai in seiner Beschreibung von Berlin und Potsdam 1786 das Vorhandensein einer kurfürstlichen Jacht bei Kaputh. Einen Beleg dafür gibt der Marineetat vom Jahre 1684. Unter den Ausgaben der Admiralität Berlin ist da der Schiffer Onsen als Führer der Jacht zu Potsdam mit 8 Talern Monatsgehalt aufgeführt. Sehr wahrscheinlich stammte diese Jacht — wie fast alle kurfürstlichen Schiffe, ehe eigene Werften zu Berlin und Havelberg errichtet wurden, aus Holland. Denn der Kurfürst ließ 1676 durch den Schiffsbaumeister Michael Mathias Smids in Holland eine Süßwasserjacht bestellen, die 2076 $\frac{1}{2}$ Reichstaler kostete.

Mit dem Dasein dieser Jacht können wir die Begründung des Kaputher Schlosses in Verbindung bringen. Der Große Kurfürst hatte 1660 den Ort seinem Baumeister Philipp de la Chieze geschenkt, der sich bald das Schloßchen gebaut haben wird. Nach seinem Tode fiel es 1673 an den Kurfürsten zurück, der es ausbaute und seiner zweiten Gemahlin Dorothea überwies. Die Kurfürstin hatte hier ihren Wohn- und späteren Witwensitz.

Der Wasserverkehr Friedrich Wilhelms beschränkte sich indessen nicht auf Kaputh; auch weiterhin erstreckten sich die Fahrten über Werder durch den Tyroler Graben nach Bornim, wo der Fürst ebenfalls ein Lustschloß besaß. Nicht weniger beliebt war auch Schloß Oranienburg, das der Fürst seiner ersten Gemahlin Luise Henriette schenkte. Malerisch an der Havel gelegen war es geeignet, in der Kurfürstin die Erinnerung an ihre holländische Heimat wachzuhalten. Von beiden Schlössern besitzen wir anmutige Stiche von Peter Schenk, dem

Amsterdamer Kupferstecher, in seinem Werk „*Conspectus Berolini & Cliviae.*“

c. Unter Friedrich III. (I.).

So groß auch die Sympathien waren, die Kurfürst Friedrich III. den maritimen Bestrebungen seines großen Vaters entgegenbrachte, als er dessen gewaltiges Erbe, Kurbrandenburgs Marine und Kolonialbesitz antrat, es fehlte dennoch die treibende Kraft eines Benjamin Raule und die Sonne des Erfolges.

Gleichwohl betätigte Friedrich sein Interesse für Schifffahrt und Seewesen auf eine Weise, die seiner Neigung für die Entfaltung höfischen Prunkes entsprach und seiner jungen Königswürde Glanz verlieh, in dem Unterhalten prächtiger Lustschiffe, die eine Reihe von Jahren eine Zierde der Gewässer unserer Residenz bildeten.

Hier beginnt nun die glänzendste Epoche märkischen Wassersports, die in ihrer Vollkommenheit den Sportliebhaber nicht minder entzückt als den Kunstfreund.

Man hat Friedrich I. den Vorwurf nicht erspart, die Finanzkraft seiner Staaten ein wenig überschätzt zu haben. Mag dem sein, wie ihm wolle, der von dem Monarchen auf allen Gebieten gepflegte Luxus, mit dem die Entfaltung von Kunst und Wissenschaft Hand in Hand ging, strahlte auch auf den Schiffsbetrieb der Residenz über und schuf einen bis dahin unerhörten Glanz, der auch in der Folgezeit nicht wieder erreicht worden ist.

Der friedliche Schloßteich im Park von Charlottenburg, dem Lieblingsaufenthalt der geistvollen Sophie Charlotte, ward zum Jachthafen für die königlichen Prachtschiffe. Hier lustwandelte die Königin und pflog mit Leibniz philosophische Gespräche. Wie manches Mal mag da der Anblick der schönen Schiffe, einer Flottenmacht im kleinen, der Phantasie der Königin Flügel geliehen und sie aus den begrenzten Verhältnissen des jungen Königtums fortgetragen haben zu jenen Ländern, die in Seeschifffahrt und Welthandel Größe und Seegeltung erwarben, während ihr eigenes Land sich noch an dem Abglanz der Wirklichkeit genügen lassen mußte.

Zeitgenössische Abbildungen der Lustfahrzeuge sind uns mehrfach überliefert.

Auf einem das alte Berliner Schloß darstellenden Ölbild, das nach der 1694 neuhergestellten Langenbrücke zu urteilen etwa aus dem Jahre 1695, also noch vor dem Umbau durch Schlüter, stammt, sehen wir ein Lustschiff, das an der Wasserfront des Schlosses vertäut ist; sein Spiegel ist mit einer geschnitzten Krone und dem roten Adler geschmückt. Ein anscheinend dazu gehöriges verziertes Boot nähert sich der bewimpelten Jacht. Das Original befindet sich im Schlosse zu Tamsel bei Cüstrin, eine Kopie im Märkischen Museum.

Eine zweite, ebenfalls die Wasserseite des Berliner Schlosses darstellende Abbildung mit dem Heck eines Lustschiffes hat uns Peter Schenk überliefert.

Gar bald aber nach seinem Regierungsantritt muß der Kurfürst seine Jachtflotte erheblich vermehrt haben, denn der Italiener Bichi (Ruspoli), der 1696 den Berliner Hof besuchte, berichtet von vier angeblich in England gebauten Jachten und weiterhin von 5 reichbemalten und mit Vergoldung geschmückten Galeeren mit 18 Ruderbänken. Von dieser Flottille, wie sie vor dem Köpenicker Schloß versammelt ist, gibt uns ein Stich von Peter Schenk in seinem „*Conspectus Bero- lini pp.*“ und ein Ölgemälde, das im Hohenzollern-Jahrbuch 1902 wieder- gegeben ist, einen anschaulichen Begriff.

Daß diese Fahrzeuge dem damaligen Berlin und seinem Schiffs- wesen als reizvolle Folie und willkommene Ergänzung dienten, wird uns begreiflich angesichts des gesteigerten Schiffsverkehrs, zu dessen Hebung der von dem Großen Kurfürsten angelegte Neue Graben oder Müllroser Kanal wesentlich beitrug.

„Berlin als Seestadt“ — keine geeignetere Bezeichnung könnten wir für eine Ansicht Berlins finden, die uns Peter Schenk in seinem Werk „*Hecatompolis*“ gibt. Im Hintergrunde die Stadt mit ihren ragenden Türmen und dem Schloß, im Vordergrund neben Frachtkähnen Lustjachten mit Damen an Bord.

Schließlich verdient hier ein Bild des von Friedrich I. erbauten Schlosses Monbijou aus dem „*Theatrum Europaeum*“ Erwähnung. Auf der Spree zeigt sich ein prächtiges Lustschiff, das als Gallionsbild einen blasenden Triton aufweist, das Heck schmückt eine Laterne, und ein großer fester Baldachin nimmt die Mitte des Oberdecks ein. Die Fort- bewegung erfolgt durch Staken am Heck. Im Gegensatz zu dem Prunk- schiff steht der rechts befindliche Lastkahn.

Die hauptsächlichste Bereicherung erfuhr das Berliner Schiffs- wesen durch zwei Prachtschiffe des Königs, die im Geschmack der Zeit mit allem erdenklichen Glanz und Luxus ausgestattet waren.

Im Jahre 1704 beauftragte der König den Maler und Baumeister Michael Maddersteg, einen Schüler Backhuisens, der „wegen seiner Kunst in der Mahlerey, absonderlich in See-Bataillen“, 1698 zum Hof-, See- und Schlachtenmaler mit 1000 Talern Gehalt bestellt ward — unter der Bedingung, für niemand anders als für den Kurfürsten zu arbeiten —, mit der Beschaffung eines Lustschiffes in Holland. Von den nach Berlin gesandten vier Modellen wählte Friedrich den eigenen Entwurf des Künstlers. Im August 1705 war das Schiff fertig zur Abfahrt nach Hamburg. Bezeichnend für die unsichere politische Lage jener Zeit ist, daß es angezeigt erscheint, für diese sowie für die zwei Jahre später bestellte neue Jacht bei Ludwig XIV. einen Paß für freie Fahrt des Schiffes einzuholen.

Mit ihr sandte Schmettau*) dem König eine Anzahl exotischer Vögel, mit dem Wunsche, daß die Jacht „lange Jahre zu Dero plaisir dienen möge“. Zur Pflege und Wartung der Vögel wird der Kutscher des Gesandten, der in Berlin Frau und Kinder hat, mit einem Wochenlohn von 1½ Taler mitgeschickt.

Die Fahrt nach Hamburg ging im Schlepp über die Watten glücklich von statten. Mit dem Eintreffen in Stade am 1. September 1705 versiegen indes die Nachrichten über das weitere Schicksal des Schiffes. Aller Wahrscheinlichkeit nach ist es in den Bestand der königlichen Lustfahrzeuge übergegangen und hat neben der zwei Jahre später, ebenfalls nach Madderstegs Entwurf zu Amsterdam erbauten zweiten Jacht Dienste getan. Diese kostete das Doppelte der ersten und war aufs prächtigste ausgestattet.

Eine Probefahrt in Amsterdam ergab, daß die Jacht überaus „wohl und scharf“ segelte (beim Aufkreuzen) und allen Schiffen und verschiedenen Jachten vorüberlief.

Sie ward von dem Künstler persönlich auf dem nämlichen Wege wie die erste Jacht nach Berlin übergeführt, und langte im November 1707 auf der Havel an, konnte aber wegen niedrigen Wasserstandes erst im folgenden Jahre die Spree aufwärts nach Berlin gebracht werden, wo ihr Eintreffen nach den Berichten von v. Besser und Heusch großes Aufsehen machte.

Ihren Liegeplatz erhielt die Jacht zunächst an der Wasserseite des Schlosses; später ward sie nach Potsdam übergeführt und in dem neuangelegten Neptunsteich im Lustgarten verankert.

Mehrere vorzügliche Abbildungen sind uns von dem schönen Schiff überliefert.

1. Die Jacht vor Amsterdam. Stich von Johann Ludwig v. Wolfgang. Das Schiff ist in der Ausrüstung begriffen, noch fehlt die Geschützarmierung. In einem lateinischen Carmen unterhalb des Bildes besingt David van Hoogstraaten Friedrichs Verdienste und hebt die Vorzüge der Jacht hervor, an der die Nixen der Spree ihre Freude haben werden.

2. Ungleich großartiger wirkt das Lustschiff auf uns in dem Stich des Königlichen Hofgraveurs Johann Georg Wolfgang, der nach dem verloren gegangenen Ölgemälde Madderstegs angefertigt ist.

Bei näherer Betrachtung des Bildes entdecken wir eine Fülle interessanter Einzelheiten. Schloß und Spree sind von Norden, das Schiff schräg von achtern gesehen; es kehrt uns sein Heck und die Steuerbordseite zu und liegt zwischen Burgstraße und Lustgarten, dessen Grotte und Gitter nebst der Orangerie sichtbar sind, anscheinend bei dem damals noch vorhandenen Spreearm, im Hintergrunde die lange Brücke mit dem Denkmal des Großen Kurfürsten und die Türme von St. Nicolai und St. Petri. Brücke, Lustgarten und Ufer sind dicht mit

*) Der preußische Gesandte bei den Niederlanden.

Menschen besetzt. An den offenen Kajütenfenstern ist der König mit Gefolge sichtbar. Auf dem Oberdeck erblicken wir eine stattliche Anzahl vornehmer Passagiere. Boote und Kähne mit geputzten Zuschauern und neu hinzukommenden Gästen umschwärmen das prächtige Schiff, auf dessen Kampagne kostümierte Hofpauker und Hoftrompeter mit betäubten Hüten musizieren.



Abb. 1. Lustjacht „Friedrich“ König Friedrichs I. beim Einzuge am 8. März 1708.

als Lustschiff und als Abbild der Seefahrt unter dem Märkischen Himmel zu verwenden.“

Demnach führte die Jacht den Namen „Friedrich“ oder „Friedericus“. (Ersterer wird uns auch von Nicolai überliefert).

Von besonderem Interesse ist die äußere Ausschmückung des Schiffes. Der Spiegel zeigt ein von zwei Genien getragenes Medaillon mit dem Bild des Königs, oberhalb den Namenszug F. R. umgeben von allegorischen Frauengestalten. Am Heckrande rechts eine Frauengestalt mit Rüstung und Zepter, Europa darstellend, neben ihr, an der Steuerbordseite, Afrika im Federschmuck mit Palme, Kamel und Strauß.

*) Dem Kaliber nach 3- und 4-Pfünder.

**) Bei v. Köhnen: Heft XX der Schriften des Vereins für Geschichte Berlins: Berlin, Moskau, St. Petersburg 1649–1763 Berlin, 1882 (S. 117–130) irrtümlich mit Vorderteil übersetzt.

Die lateinische Unterschrift des Bildes besagt:

„Lustjacht, 82 Fuß lang und 23 breit, mit 22 metallenen Stücken*) armiert, mit allerlei Bordgerät und Kajütenausrüstung reich ausgestattet und mit prächtigem Heck-**) und sonstigen Verzierungen, mit berechtigtem Stolz den Namen von Preußens erstem König führend, die Friedrich, der erhabene König, seines Reiches Begründer, nach dem von ihm genehmigten Modell in Belgien (Holland) hat erbauen lassen und über See nach der Spree überführen lassen, um sie für seine Zwecke zu benutzen und

An der anderen (Backbord-) Seite, können wir annehmen, waren Asia und Amerika vorgesehen. Die Außenwand der Kajüte zeigt das Meer mit Schiffen und dem Wagen der Amphitrite, von Hippokampen gezogen und begleitet von Tritonen und Nereiden. Außenbords weist der Rumpf reiche Malerei auf, die Geschützporten umgibt ein Lorbeerkrantz mit Krone, als Gallionsbild ist ein Reiter in römischer Rüstung angebracht.

Die drei Hecklaternen tragen Kronen, ebenso die Raanocken, der Göschstock und der Flaggenstock am Heck mit der heraldisch bedeutungsvollen Königsstandarte.

Auf dem Seitenschwert, das v. Köhne in seiner Beschreibung irrtümlich als Steuer bezeichnet, sehen wir den preußischen Königsadler, der auch sonst auf dem reichen Flaggen- und Wimpelschmuck vertreten ist.

An Takelage führte das Schiff: Großmast, dessen Topp eine Figur schmückt, mit Rahtoppsegel und Gaffelsegel ohne Baum, vorn Stagfock, Bugspriet mit Klüver, ferner achtern einen Treibermast mit dem dreieckigen Besahn. Die Segel sind festgemacht und das Schiff wird mittels Trosse von einer Anzahl Soldaten, die wir rechts am Ufer erblicken, unter Leitung eines Berittenen verholt.

Nach der Erklärung des Stiches bleibt noch die Frage zu beantworten, welchen Zeitpunkt und welches Ereignis unser Bild darstellt. Dieses selbst enthält darüber keine Andeutungen. Nach den Berichten von Heusch und v. Besser schließe ich, haben wir den feierlichen Einzug der Jacht am Donnerstag, den 8. März 1708 vor uns. Die gewaltige Ansammlung von Zuschauern, der reiche Flaggen- und Wimpelschmuck des Schiffes und der vom Salutieren herrührende Pulverdampf entspricht ebenso den Schilderungen der genannten Augenzeugen, wie die rechts befindliche, das Schiff begleitende „Fregatte“ und die die Schlepptrasse bedienenden Soldaten. Ich muß gestehen, daß mir letzterer Umstand einiges Kopfzerbrechen verursachte; ich wußte mit der Bedeutung der Trosse nichts anzufangen. Erst Heuschs Schilderung mit der Angabe, daß die Jacht wegen Windstille geschleppt werden mußte, wies mich hin auf die Übereinstimmung von Bild und Beschreibung.

Kurzum, in allen Einzelheiten passen die Ausführungen der genannten Quellen, so daß ein Zweifel an dem Datum nicht möglich ist.

3. Eine weitere gute Abbildung von der Lustjacht zeigt uns der Stich von Georg Paul Busch aus dem Jahre 1717 nach einer Zeichnung der Frau Werner.

Wir sehen die Jacht an der Treidelleine, vorn den Schiffbauerdamm, hinten Dorotheenkirche, die von Schlüter 1712 erbaute Loge (Royal York) und die Stadt selber.

Dem Lustschiff war eine gewisse Rolle in der Reihe der höfischen Veranstaltungen zugewiesen. Besonders kam dies zum Ausdruck bei der berühmten Dreikönigszusammenkunft im Sommer des Jahres 1709 zu Berlin.

Hier kamen August der Starke von Sachsen und Friedrich IV. von Dänemark mit dem preußischen Herrscher zusammen. Die Jacht befand sich bei der Ankunft der hohen Gäste in Potsdam und gab am Lustgarten einen Salut aus ihren 22 Geschützen ab. Auch hören wir von einer Besichtigung der Jacht durch den Dänenkönig in Begleitung des preußischen Monarchen.

Mit dem Ableben des ersten Preußenkönigs ging die Jacht in den Besitz des sparsamen, allem Prunk abholden Soldatenkönigs über. Dieser wußte mit dem kostbaren und kostspieligen Schmuck der Residenzgewässer nichts anzufangen, er machte die Jacht daher dem großen Peter bei einem Zusammentreffen in Havelberg im Jahre 1716 gegen eine Anzahl langer Kerle zum Geschenk.

Der Schiffer Jänicke wurde mit der Überführung des Schiffes von Potsdam betraut, in Altona wurde aber schon eine umfangreiche Bodenreparatur erforderlich, deren Kosten der neue Besitzer zu tragen hatte. Erst im Jahre 1719 gelang die Überführung nach Petersburg zur großen Freude Peters, der der Jacht den Namen „Die Krone“ verlieh.

Unsere Vorstellung von Friedrichs I. Wirken für den Wasserverkehr der Mark wäre nicht vollständig, wollten wir seiner Vorliebe für die Wasserstrassen der Residenz und deren Ausnutzung unerwähnt lassen. So legte er, um Berlin mit dem Schönhauser Schloß besser zu verbinden und zur Vermeidung des staubigen Landweges einen Kanal an, der streckenweise die Panke benutzte und beim Unterbaum in die Spree mündete. Infolge des Ablebens der Königin Sophie Charlotte blieb der neue Wasserweg als Schönhauser Graben unvollendet. Reste desselben sind der älteren Generation noch unter dem Namen Charitégraben bekannt. Auch nach Charlottenburg, wohin nur ein sandiger Landweg führte — Chausseen gab es damals noch nicht — schuf der König eine Wasserverbindung mittels der sog. Treckschuten. Ein solches Fahrzeug ward aus Holland verschrieben, wo diese Art Fahrzeuge einen geregelten Omnibusverkehr auf dem Wasser herstellen. Die Treckschute ward von 2 Pferden gezogen, sie trug ein festes Dach für schlecht Wetter. Eine Zeichnung des Schiffes ist uns von Eltester überliefert. Täglich fanden 2 Fahrten zwischen B. und Ch. statt. Abfahrtstelle war Monbijou. Auf dem Schifferdamm und weiterhin an der Spree entlang war der Treidelsteg. Jede Fahrt kostete 2 Groschen. Im Lauf der Zeit schloß das in Privatbetrieb übergegangene Unternehmen ein. Als schwacher Rest können die Moabiter Gondeln gelten, die noch in unsere Zeit hinein den Verkehr zwischen den Zelten und Moabit vermittelten. Sie trugen ein festes Holzdach und führten bunten Flaggen-schmuck, wodurch sie den wagehalsigen Berliner unschwer zu einer Seefahrt verleiteten, die unter den Sirenentönen des Schifferklaviers alias Harmonika vor sich ging. Ein Modell einer solchen Gondel befindet sich übrigens im Märkischen Museum.

d. Unter Friedrich Wilhelm I., Friedrich dem Großen und Friedrich Wilhelm II.

Mit der Fortschenkung des größten und schönsten Lustschiffes ging es mit dem Berliner oder überhaupt märkischen Wassersport bergab. Die Stellung des Soldatenkönigs zum Seewesen ist bekannt; sie entsprach nicht dem Standpunkt seines großen Sohnes. Dieser bekundet sein lebhaftes Interesse für Seehandel und Schifffahrt in der Gründung der Emders Asiatischen Kompagnie (i. J. 1750), deren blühende Entwicklung leider durch den Ausbruch des 7jährigen Krieges ein vorläufiges Ende bereitet.

Für seine Person beschaulichen wassersportlichen Neigungen nachzugehen, dazu läßt dem großen König der schwere Kampf gegen Halbeuropa keine Zeit. Als heitere Erinnerung an die frohe Jugendzeit nimmt er das Gedenken an Rheinsbergs idyllische Tage, als zierliche Gondeln mit schönen Damen und eleganten Kavalieren jenen verträumten Gewässern ein eigenartig reizvolles Leben verliehen, mit sich ins Feldlager.

Eher konnte Friedrichs Nachfolger, König Friedrich Wilhelm II. den Genüssen huldigen, die die schönen Havelseen boten. Vom Potsdamer Marmorpalais am heiligen See aus fuhr er, ein waidgerechter Nimrod, hinüber zur Pfaueninsel zur Schnepfen- und Entenjagd. Auch in Gesellschaft der Damen seines Hofes besuchte er die liebgewordene Insel. Auf der Waldwiese gab es Tänze und ländliche Spiele mit türkischen Zelten und Musikbegleitung. Schließlich erwarb der Herrscher die dem Potsdamer Waisenhaus gehörende Insel und schuf Park- und Schloßanlagen auf ihr. Die Zeichnung zu dem Schlosse rührt übrigens von der Gräfin Lichtenau her, die das Motiv einem italienischen Vorbild entnahm. Die hohe Dame beschränkte also, wie man sieht, ihre Handfertigkeit nicht bloß auf das Züchtigen von Kammerdienern und Lieferanten.

Von nun an schweigt die Geschichte von wassersportlicher Betätigung unseres Herrscherhauses. Erst mit Napoleons Niederwerfung, nachdem die Völker sich von dem Druck des Eroberers freigemacht, wenden Preußens Herrscher ihr Augenmerk wieder den märkischen Gewässern zu.

e. Unter Friedrich Wilhelm III. bis zur Gegenwart.

Um das Andenken an die Waffenbrüderschaft gegen Napoleon I. zu ehren, stifteten die verbündeten Monarchen einander Geschenke, die dem gegenseitigen Freundschaftsverhältnis besonderen Ausdruck geben sollten.

So machte Georg III. von England dem König Friedrich Wilhelm III. eine kleine Fregatte zum Geschenk. Das kleine Fahrzeug traf 1814 in Potsdam ein, bot aber wenig Gelaß für Passagiere; auch müssen die Vorkehrungen für die Überwinterung des Schiffes wohl nicht ausreichend gewesen sein, denn schon Ende der 20er Jahre ist es dem Einfluß von Wind und Wetter erlegen. Der Wunsch nach Ersatz war

umso berechtigter, als die Jacht neben den Annehmlichkeiten der Wasserfahrten auch zu Anker eine reizvolle Staffage der Pfaueninsel, ihres Liegeplatzes, bot. Eine glückliche Lösung der Ersatzfrage brachte hier die Hochherzigkeit der Königin von England, die dem Preußischen Gesandten in London, von Bülow, im Jahre 1830 unter Hinweis auf eine vor dem Schloß Windsor ankernde Fregatte anvertraute, der König (Wilhelm IV.) habe dem preußischen Herrscher ein gleiches Schiff als Geschenk zgedacht.



Abb. 2. Fregatte „Royal Louise“ zu Potsdam.

Königin Louise zu Ehren den Namen „Royal Louise“ erhalten hatte, an seinem Bestimmungsort ein und ward am 22. Juni durch Lord Adolphus Fitz-Clarence, einen Sohn des englischen Herrschers, in Begleitung einiger britischer Seeoffiziere feierlich übergeben. Als der König an Bord ging, sank die englische Flagge und die preußische Kriegsflagge — der schwarze Aar mit dem eisernen Kreuz — stieg empor.

Bei der nachfolgenden Festtafel auf der Pfaueninsel trank der König auf das Wohl des Königs von England, auf die britische Marine und die Erinnerung von 1815, wo beide Armeen Schulter

Der Bau erfolgte nach den Entwürfen des Schiffsbaumeisters Long und unter dessen Aufsicht auf der Werft von Woolwich und ward so gefördert, daß die Fregatte Ende Mai 1832 in Begleitung eines englischen Regierungsdampfers nach Hamburg übergeführt werden konnte. Der niedrige Wasserstand der Elbe und Havel erlaubte ihr jedoch nicht, auf eigenem Kiel nach Potsdam zu schwimmen. Es ward daher eine Zille versenkt, die Fregatte fuhr über sie hin, dann ward jene nach Art eines Schwimmdocks durch Lenzpumpen wieder gehoben. Mitte Juni traf das schmucke Schiff, das der unvergessenen

an Schulter gefochten. Die Musik spielte „God save the King“ und „Rule Britannia“.

Zur Sicherung des Schiffes ließ der König sogleich am Südufer der Pfaueninsel einen überdachten Winterhafen einrichten. Noch heute findet hier die Fregatte ihr Obdach, wenn die Außerdienststellung im Herbst sie ihrer luftigen Takelung beraubt. Dieser weisen Fürsorge im Verein mit durchgreifenden Ausbesserungen ist es zu danken, daß das schöne Schiff sich bis heute so vorzüglich erhalten hat.

Noch einige Worte über das Schiff selber. Bei einer Länge von 15 m hat es 4,2 m Breite, der Tiefgang beträgt 1,6 m, die Höhe des Großmastes beträgt oberhalb der Wasserlinie 13 m. Unter Wasser ist

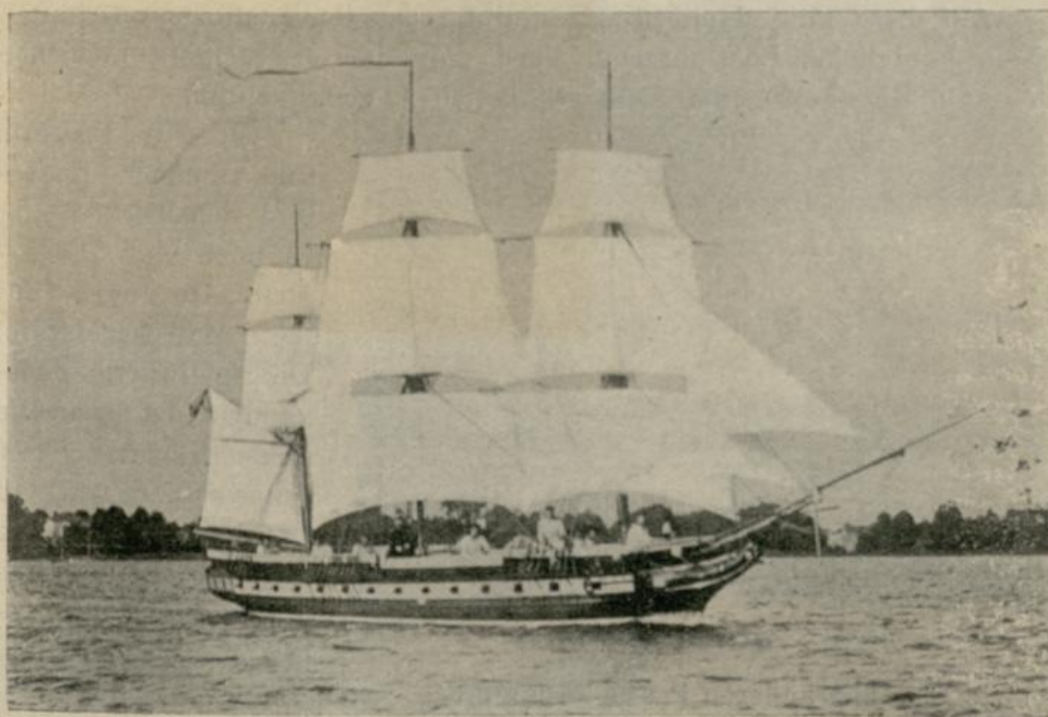


Abb. 3. Fregatte „Royal Louise“ mit Backstagsbrise segelnd.

der Rumpf gekupfert, über Wasser hat er den Anstrich der alten Fregatten, schwarz mit weißem Kanonengang. Die Geschütze sind durch herausstehende hölzerne Köpfe markiert; daneben führt die Jacht auf dem Achterdeck zwei messingene Salutgeschütze, mit denen nach altem Brauch bei Sonnenuntergang unter Einnehmen der Flagge der Abendschuß gefeuert wird. Das Gallion schmückt ein schwarzer geschnitzter fliegender Adler.

Die Bedienung der Fregatte wurde zunächst von den mit ihr herübergekommenen englischen Seeleuten versehen; als Ersatz für sie traten — nach Mersmanns Geschichte des Garde-Pionier-Bataillons, Berlin 1889 — 1 Unteroffizier und 2 Gemeine hinzu, die zur Pontoniersektion der Garde-Pionier-Abteilung gehörten und zur Beaufsichtigung

des bei Berlin stationierten Kanonenboots Thorn dienten. Die Leute trugen Marineuniform mit Jacken, rote Westen (?), weiße Hosen und Hüte. Das Kommando wurde später auf 1 Unteroffizier und 8 Mann verstärkt; es erhielt die Bezeichnung „Mariniers“ und übernahm fortan die Bedienung der Königlichen Lustfahrzeuge. Neben dem Dienst auf dem Kanonenboot 1834 finden wir das Kommando um 2 Köpfe Gemeine verstärkt; 10 Jahre später wurden die Leute auf Antrag der Intendantz der Königlichen Gärten auch in der Führung von Dampfschiffen der Seehandlung ausgebildet.

Die „Mariniers“ blieben bis 1850 der Pionier-Abteilung zugeteilt, mit diesem Zeitpunkt wurden sie der neugebildeten preußischen Marine überwiesen.

Auf diese ging damit die Gestellung der Bedienungsmannschaften für die königlichen Lustfahrzeuge über. Mit dem Jahre 1850 erschienen die ersten Blaujacken, um dann alljährlich wiederzukehren.

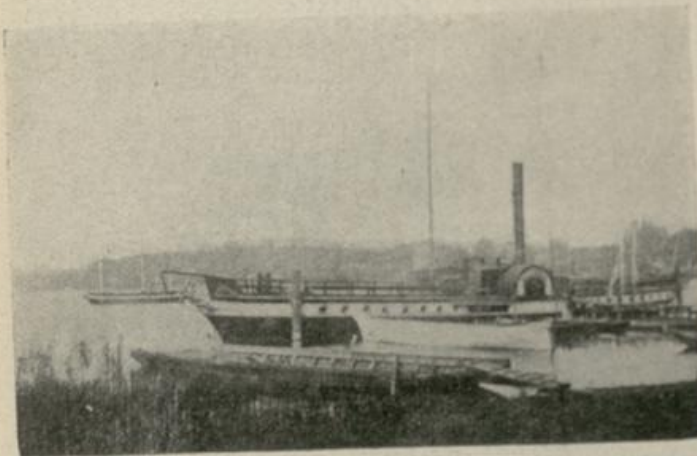


Abb. 4. Raddampfer „Alexandria“.

Außer der Fregatte und einigen Ruder- und Segelbooten gibt es noch eine Dampfjacht „Alexandria“ auf der Matrosenstation. Die gegenwärtige „Alexandria“ ist die zweite ihres Namens. Der Name stammt von dem früheren Raddampfer „Alexandria“ her, der ursprünglich der Königlichen Seehandlung

gehörte und mit anderen Passagierdampfern den Verkehr zwischen Potsdam und Hamburg vermittelte, ehe noch die Berlin-Hamburger Eisenbahn bestand.

Diese Dampferlinie eröffnete ihren Betrieb 1832, sie „bot vielfache Bequemlichkeiten, die man auf der Postwagenreise entbehren muß“. Die Schiffe waren Raddampfer und hießen: „Prinz Karl von Preußen“, „Falke“ und „Adler“, als Reserve diente unsere „Alexandria“; ihre Einrichtung war prächtig, sie hatten gutes Personal und Restauration zu vorgeschriebenen Preisen. Der Tiefgang betrug nur 18—24 Zoll. Als Nachtlager dienten in der ersten Kajüte weich gepolsterte Lehnstühle. Die Fahrten zwischen beiden Plätzen erfolgten dreimal wöchentlich und dauerten stromab 21—25, stromauf 30—36 Stunden.

Mit dem Eingehen der Dampferlinie Potsdam—Hamburg wurde die Alexandria in den Bestand der königlichen Lustwasserfahrzeuge übernommen, für die sie vermöge ihrer vortrefflichen Ausstattung eine will-

kommene Bereicherung abgab. Ein goldenes Seepferd schmückte das Gallion des Schiffes, das 1844 auf der Borsigschen Werft zu Moabit erbaut war.

Allmählich stellte sich der Ersatz des alten nicht mehr ganz zeitgemäßen Raddampfers durch ein modernes Schraubensfahrzeug als notwendig heraus. Die neue Jacht ward 1887 auf der Werft von Aron & Gollnow zu Stettin erbaut. Noch heute versieht sie ihren Dienst.

In Berlin ist sie eine bekannte Erscheinung, trägt sie doch alljährlich unsern Kaiser vom Zollernschloß zu Cölln an der Spree hinaus zu den Grünauer Ruderwettkämpfen.

Hier gestaltet sich die Anwesenheit der weißen Jacht immer zu einem

frohen Ereignis für Rennfahrer und Zuschauer. Mit Aufmerksamkeit verfolgt der Kaiser mit seinem Gefolge die Wettfahrten und läßt es

sich nicht nehmen, den beglückten siegreichen Mannschaften die Preise persönlich auszuhändigen.

Es erübrigt noch, mit einigen Worten des Leiters der Königlichen Matrosenstation, des Königlichen Jachtkapitäns Herrn Velten zu gedenken. Er ward 1876 als Steuermann der Kaiserlichen Marine nach Potsdam berufen, um Stellung und Amt des bejahrten

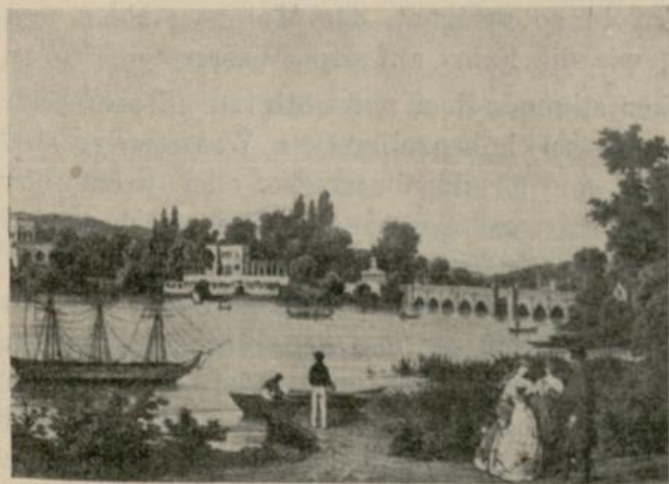


Abb. 6. Matrosenstation zu Potsdam
(nach einem alten Stich aus dem Jahre 1863).

Schiffsführers Zwanziger zu übernehmen. Den verantwortungsvollen, aber auch befriedigenden und erfreulichen Posten hat Herr Velten bis heute in voller Rüstigkeit ausgefüllt; seine große Tüchtigkeit wurde von Seiner Majestät durch Verleihung des Titels „Königlicher Jachtkapitän“ im Jahre 1906 belohnt.

Um auf unsere Matrosenstation zurückzukommen, so wissen wir,



Abb 5. Schraubendampfyacht „Alexandria“.

daß sie sich der steten Anteilnahme unseres Kaisers erfreut. In den Jahren 1903—05 wurden ihre Gebäude und Anlagen nach den Plänen Sr. Majestät in norwegischem Stil neuerrichtet.

Unser Kaiser hat damit eine Lieblingsidee, die aus seiner Jugendzeit her stammt, in die Tat umgesetzt. In dem Ideenkreis der hohen Mutter, einer Tochter des seemächtigen Albions, ging die Entwicklung des jungen Prinzen vor sich, die die Erziehung zum Seemann bezweckte.

Wie rührend mutet uns das Bildchen an: „Prinz Wilhelm in seinem ersten Schiff“, das unsern Kaiser in frühester Jugend darstellt. Wie lehrreich ist der Vergleich zwischen einst und jetzt, zwischen des Kindes Spiel und der Betätigung des gereiften Mannes, der oben auf der Kommando- brücke Deutschlands Panzerflotte mustert. In Wechselwirkung mit der seemännischen Veranlagung und dem Besitz nautischer Kenntnisse unseres Kaisers, zu denen die Ausübung des Sports den Grund legte, steht seine wassersportliche Betätigung, und gern kehrt der Kaiser von seiner Stellung als Deutschlands oberster Seeherr mitunter zurück zum frisch-fröhlichen Segelsport, als dessen Hort und Förderer er heute gilt. Ohne seine Gegenwart findet keine größere Regatta statt, und unter seiner Ägide hat dieser Sport ebenso wie die Marine einen ungeahnten Aufschwung genommen. Möge diese Entwicklung auch fürder vor sich gehen zum Segen unseres Vaterlandes! Sprach doch der Kaiser am 18. Juni 1899 bei der Elbsegelregatta zu Hamburg die bedeutungsvollen Worte:

„Keine Kunst ist wohl so geeignet, den Mut zu stählen und das Auge zu klären, wie die Fahrt auf dem Wasser.“

Und wir als treue Märker stimmen dem aufrichtig zu. Ist es doch unsere Mark, auf deren Gewässern hohenzollerscher Wassersport sich betätigt hat zu Zeiten, wo es eine brandenburgische oder preußische Flotte nicht mehr gab und unsere Kriegsflagge von der See verschwunden war. Wenn auf solche Weise im Gedenken an die Meerfahrten Kurbrandenburgs die Tradition gewahrt und in friedlichem Spiel weiteren Kreisen unseres Volkes das Verständnis für See und Flotte erschlossen worden ist, so gebührt das Verdienst daran in erster Linie unseren Hohenzollern, dank der Unterstützung, die sie allen auf Hebung und Pflege des Wassersports in der Mark hinzielenden Bestrebungen bis zur Gegenwart haben angedeihen lassen.