

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Grüneberg, [Arthur]: Elbschiffahrt vor dreihundert Jahren.

gaben jeder einzelne gutsuntertänige Bauer zu Hülsebeck bis zum 17. July 1817 am Putlitz Burghof zu verrichten hatte:

	Thaler Pachtgeld	Spanntage mit 4 Pferden	Handlange	Schafschor	Fuhren 5 Meilen	Gänse	Hühner	Hafermähen	Dachschindel Mandel	Jägerbrote 4 Pfd.	Eier	Geschw. Flachs Mandeln
Vollbauer H. Westphal	1,8	122	52	2	1	1	3	1	2	4	36	2
Vollbauer C. Gericke	1,1	122	52	2	1	1	7	1	2	4	36	2
Vollbauer H. Gericke	2,1	122	52	2	1	1	7	1	2	4	36	2
Vollbauer M. Kersten	1,2	122	52	2	1	1	7	1	2	4	36	2
Vollbauer P. Gericke	2	122	52	2	1	1	7	1	2	4	20	2
Vollbauer P. Path	1,18	122	52	2	1	1	5	1	2	4	20	2
Vollbauer E. Gericke	1,22	122	52	2	1	1	9	1	2	4	30	2
Kossät H. Hacker	0,6	—	104	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Kätner Fr. Bohnhoff	0,12	—	52	2	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkung: 1—8 leisten unbestimmten Baudienst
 2—8 spinnen alljährlich 2 Pfund Hede
 3—8 leisten alljährlich 4 Erntetage zum Aufmandeln des Getreides.

Erst 1945 bricht dieses junkerliche Einflußsystem durch die Bodenreform zusammen, das durch 700 Jahre Entwicklung und Bestand hatte.

(Auszug aus dem „Heimatbuch des Zentralschulbezirkes Berge“)

GRUNEBERG

Elbschiffahrt vor dreihundert Jahren

Mit Ende des Dreißigjährigen Krieges bestand die Churbrandenburgische Schiffahrt nicht mehr. Der Kanal durch die Finow-Niederung, der Oder und Havel durch 11 Schleusen miteinander verband, gebaut unter großen Schwierigkeiten wegen der beträchtlichen Höhenunterschiede in den Jahren 1605 bis 1620, war von den Schweden im Krieg gründlich zerstört worden. Da ihnen Pommern mit der Hafenstadt Stettin gehörte, waren sie auch an einem solchen Kanal, der ihnen den Wasserzoll nahm und die Durchfahrt der Schiffe nach Hamburg unter Umgehung Stettins ermöglichte, wenig interessiert. Die Schweden sperrten sogar zeitweilig den Hafen

Stettin für den Seehandel und schraubten die Zölle hoch. So ging ein großer Teil der Frachten den Landweg von Breslau über Leipzig.

Doch die Schifffahrt sollte wieder in Gang gesetzt werden, und der Große Kurfürst ließ 1648 und 1652 zunächst je 20 Schiffe mit je 12 Lasten bauen (ca. 450 Zentner Ladegewicht). Die verschiedenen Wasserwege bedingten auch die Schiffsgröße. Die Oderkähne — meist Breslauer Kähne genannt — faßten nur 5 Lasten. Ihre Kleinheit war zurückzuführen auf die zu eng gelassenen Schiffslöcher in den Wehren, die anstatt der von Karl IV. geforderten Mindestbreite von 16 Ellen nur 4 Ellen breit waren.

Dagegen faßten die Hamburger Schuten vor dem Dreißigjährigen Krieg 40 bis 80 Lasten (ca. 1400 bis 3000 Zentner). Durch die völlige Verwahrlosung der Schifffahrtswege mußte aber das Ladegewicht um die Hälfte herabgesetzt werden.

Da der „Neue Graben“, die Verbindung der Oder mit der Spree bei Müllrose, erst 1668 fertiggestellt wurde, ging die Verbindung von Hamburg bis zur Oder zunächst per Wasser nur bis zur Kersdorfer Niederlage, von dort auf dem Landweg weiter über Frankfurt nach Crossen unter Umgehung des Lausitzer Zolls. Solch eine Fahrt dauerte immerhin ihre 6 bis 9 Wochen, so daß nur drei Reisen im Jahr unternommen werden konnten. In der übrigen Zeit lag man wegen Hochwassers, zu niedrigem Wasserstand oder Vereisung still. So eine Kahnfahrt war recht beschwerlich; denn das Dampfschiff war ja noch nicht erfunden. Die Elbe war völlig versandet, die Ufer voller Gestrüpp und heruntergebrochener Bäume, die Schleusen waren eingefallen. Aufwärts ging die Fahrt bei gutem Wind mit Segeln, sonst mußte mit langen Ruderstangen, wie man sie noch bis vor Jahren kannte, fleißig gestakt und Schritt für Schritt das Boot vorwärts gedrückt werden. Wenn die Ufer frei waren, wurde streckenweise auch getreidelt. Wer kennt nicht die alten Bilder mit den vorgebeugten Menschen, die mit aller Kraft an dem starken Tau ziehen und mühsam das Boot dadurch vorwärts bringen? Meist waren aber die Wege am Ufer durch den langen Krieg zugewachsen, und die Zollbesitzer, die etwas dagegen hätten tun sollen, erhöhten statt dessen nur die Zölle, erhoben Schleusengelder und ließen sich alle übrigen Leistungen extra bezahlen.

Wer nicht viel Arbeitskräfte besaß, ankerte sich hoch. Er fuhr mit einem kleinen Boot soweit heraus, als das Ankertau reichte, legte den Anker ans Ufer hinter einen starken Baum und drehte dann die Winde auf.

Der Beruf des Schiffers war wirklich kein leichter, und so kam es, daß sie oft zu rauhen Gesellen wurden. Wo sie an Land gingen, liefen bald Beschwerden ein über ihre rohen Sitten.

Ein weiteres Hindernis für die Schifffahrt waren die umhertreibenden Baumstämme, vor allem jene, die schon halb abgesunken unter der Wasseroberfläche dahintrieben, so daß sie nicht zu sehen waren. Die Eigner mieteten sich zum Schutz ihrer Schiffe „Vorflieger“, eine Art Lotsen, der mit

seinem Boot die Fahrtrinne freihielt und gleichzeitig die Sandbänke kannte.

Daher ließ der Kurfürst, nachdem der mit den Schweden geschlossene Grenzrezeß ihm jede Hoffnung auf Benutzung der Odermündung nahm, im Jahre 1654 als erstes die Schleusen wiederherstellen, und die Berliner Spree wurde mit einer „Schälung“ eingefast. (Die Mauerung des Ufers wurde aber erst von seinem Nachfolger ausgeführt.) Auf Grund der überhandnehmenden Klagen der Schiffer wegen Beschädigung der Boote ließ der Kurfürst Friedrich Wilhelm durch den Lenzener Zollverwalter Gerckens Baggerungsversuche in der Spree ausführen, und als diese gute Erfolge zeigten, beauftragte er ihn mit der Räumung von Elbe, Havel und Spree. Bei der knappen Staatskasse mußte er diese Arbeiten auf eigene Kosten ausführen (!), doch sollte Gerckens dafür alle herausgefischten Güter und Hölzer selbst behalten. Scheinbar ist er damit nicht auf seine Kosten gekommen; denn 1661 kehrte er als Zollverwalter nach Dömitz zurück und belastete jedes Schiff mit einem „Baumgeld“. Diese neue Last erbitterte die Schiffer um so mehr, als nach dem Einstellen der Baggerei wieder der alte Zustand eintrat, das Baumgeld aber als Zoll weiter erhoben wurde.

Die überhandnehmenden Zölle hinderten den Schiffsverkehr beträchtlich, vor allem war es der Lenzener Zoll, bei dem zusätzlich der zur Erhaltung der Werbener Schanze geforderte Licent (auch in Friedenszeiten ohne jegliche Befugnis dazu) miterhoben wurde. Hinzu kam noch, daß die Zölle in Dömitz und Boizenburg inzwischen auf das Vierfache gestiegen waren. Die Münzverwirrung tat noch ein übriges, die Zölle wurden nur noch in schwerem Geld, Banco- oder Speziestaler, erhoben bzw. durch ein Aufgeld (Agio) um 16 bis 20 Prozent ausgeglichen. Aber die Schiffer wußten sich immer wieder zu helfen. Die Vorräte der „Schiffskinder“ (Schiffspersonal), die zollfrei waren, wurden derart erhöht, daß die Mehrkosten einigermaßen wettgemacht wurden. Ja, die Frachten wurden sogar in den Wischedörfern vor Lenzen nachts heimlich ausgetotet und mit Fuhrwerken über Lenzen hinaus gefahren, um an einem günstigen Ort wieder eingeladen zu werden. Die Lenzener Geschichte weiß so manchen Kampf mit den Zollbeamten zu berichten.

Erst mit der Gründung des Zollvereins und der Schaffung von Wasser- und Deichbauinspektionen im 19. Jahrhundert sowie der entsprechenden Gesetze wurde für eine planmäßige Regulierung der Schifffahrtswege und Instandhaltung der Deiche und Ufer gesorgt.