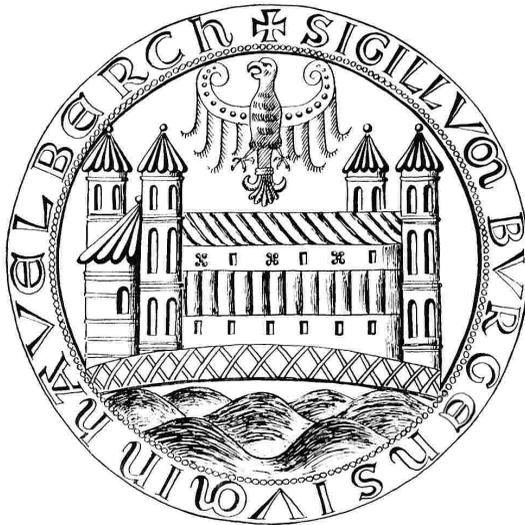


Mitteilungen
des Vereins für Geschichte der Prignitz
Band 11



Im Auftrag des Vorstandes herausgegeben

von Dr. Uwe Czubatynski

Perleberg 2011

Homepages des Vereins:

www.uwe-czubatynski.homepage.t-online.de/verein.html

www.geschichtsverein-prignitz.de

Redaktion: Dr. Uwe Czubatynski, Burghof 10, 14776 Brandenburg

Druck: Hohnholt GmbH, Bremen (www.hohnholt.com)

Auflage: 250 Exemplare

Inhaltsverzeichnis

SASCHA BÜTOW	
Die brandenburgische Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen im 13. und 14. Jahrhundert	5
JENS SCHNEEWEISS	
Von Schezla nach Lenzen. Einblicke in die Frühgeschichte einer Grenzregion am Höhbeck	93
KERSTIN GESSNER	
Eine Stadt wächst hoch hinaus. Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen im westlichen Quartier Perlebergs	113
ELISABETH VON FALKENHAUSEN	
Eiskeller in der Prignitz	125
UWE CZUBATYNSKI	
Die Mitteilungen des Heimat- und Museumsvereins in Heiligengrabe	129
ASSIA MARIA HARWAZINSKI	
Die Prignitz als Museumslandschaft	146
JÜRGEN W. SCHMIDT	
Der geplante Neubau einer Töpferei in Perleberg im Jahr 1765	159
JÜRGEN W. SCHMIDT	
Über die Anfänge der Zuckerfabrikation in Havelberg 1791	164
HEINZ MUCHOW	
Die Familie Herz und ihre Bedeutung für Wittenberge	171
GOTTFRIED WINTER	
Berühmt gewordene Pfarrerssöhne aus der Prignitz	180
BERICHTE UND MITTEILUNGEN	
Jahresbericht der Studienstiftung Dr. Uwe Czubatynski für 2010	196
Protokoll der Mitgliederversammlung	200
Kassenbericht für das Jahr 2010	202

SASCHA BÜTOW

Die brandenburgische Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen im 13. und 14. Jahrhundert

1. Einleitung

Im Jahr 789 unternahm der Frankenkönig Karl, der später nicht nur die römische Kaiserwürde erneuerte, sondern auch den Beinamen „der Große“ erhielt, einen Kriegszug gegen die Slawen östlich der Elbe, genauer gegen den Stamm der Wilzen. Hierbei begleiteten ihn nicht nur Franken, sondern auch Angehörige der Sachsen und anderer germanischer Stämme. Den Schilderungen der später so genannten „Reichsannalen“ entsprechend, zog Karl mit seinem Heer von Köln durch sächsisches Gebiet bis an die Elbe, um von dort aus weiter in den slawischen Raum vorzudringen. Die mit dem fränkischen König verbündeten „Friesen aber mit etlichen Franken stießen zu Schiff auf der Havel zu ihm“.¹ Offenbar war man sich des hohen militärischen Nutzens von Flüssen im Rahmen dieses Krieges bewusst, um Mannschaften und Kriegsgerät von einem Ort zum anderen zu bewegen. Bis weit in den Raum der späteren Mark Brandenburg hinein folgte das fränkische Heer dem Lauf von Elbe und Havel, wodurch die Bedeutung dieser Flüsse als Schifffahrtswege neben den parallel genutzten Landwegen besonders deutlich wird. Expansion und Flussnutzung gingen demnach Hand in Hand. Bekanntlich konnte sich die fränkische Herrschaft östlich der Elbe nicht dauerhaft konsolidieren, weshalb der Fluss einstweilen die Reichsgrenze bildete.² Auch nachdem sich die Liudolfinger beziehungsweise Ottonen des aus dem Herrschaftsverband Karls des Großen hervorgegangenen ostfränkischen Reiches bemächtigen konnten und sich der Herrschaftsmittelpunkt des entstehenden Reiches nach Sachsen verlagerte, blieb die Elbe, nicht zuletzt wegen des Wendenaufstandes im Jahr 983, neben der Saale die östliche Grenze des *regnum*.³

Neue Bestrebungen, das verloren gegangene Reichsgebiet zurückzuerobern, zeigte insbesondere eine Reihe von Fürsten und Grafen, die „etwa seit der Mitte des 11. Jahrhunderts damit begonnen [hatten], ihre verschiedenen Rechte und oft über große Räume verstreuten Besitzungen zu erweitern und zu festigen.“⁴ Sie wurden zu westlichen Initiatoren der Ostsiedlung und drangen nunmehr in den Raum öst-

¹ Reinhold Rau (Bearb.): Quellen zur karolingischen Reichsgeschichte. Teil 1. Berlin 1956, S. 59 (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters; 5).

² Gertraud Eva Schrage: Ur- und Frühgeschichte. In: Brandenburgische Geschichte. Hrsg. von Ingo Materna und Wolfgang Ribbe. Berlin 1995, S. 45–84, hier S. 76.

³ Vgl. ebenda, S. 81.

⁴ Lutz Partenheimer: Die Entstehung der Mark Brandenburg. Potsdam 2007, S. 48 (Brandenburgische Historische Hefte; 19).

lich der Elbe und Saale vor. Freilich blieb diese Entwicklung nicht nur auf weltliche Fürsten beschränkt, sondern wurde auch von geistlichen Potentaten, wie etwa dem Bamberger Bischof Otto unterstützt, die sich der Christianisierung des slawischen Gebietes annahmen und hier versuchten, eine funktionierende Kirchenorganisation aufzubauen. Diese Anliegen veranlassten Bischof Otto, die in das Reich einzubindenden slawischen Gebiete persönlich zu bereisen. Wie schon die Franken des späten 8. Jahrhunderts nutzte der Bamberger Bischof dazu ebenfalls das Schiff. Wie der Chronist Herbord von Michelsberg überliefert, ließ Otto 1127 in Halle „seine Schiffe mit Lebensmitteln“ beladen und „fuhr auf der Elbe bis zur Havel und landete am Ufer der Lutizen“. ⁵ Damit ist abermals ein früher auf den Schriftquellen basierender Beleg für die Schifffahrt im brandenburgischen Raum erbracht. Auch im Zusammenhang mit der Ostsiedlung griff man auf die hiesigen Flüsse zum Zwecke des Waren- und Personentransports zurück.

Dieser einleitende Rückgriff in die Früh- und Entstehungsgeschichte der Mark Brandenburg lässt vermuten, dass die brandenburgischen Flüsse seit der slawischen Zeit eine große Bedeutung sowohl für Transport- und Reisezwecke als auch für militärische Unternehmungen besaßen. In der Folge der Ostsiedlung wurden auch in Brandenburg Städte gegründet, die nicht grundlos an den zahlreich vorhandenen Flüssen angelegt wurden und oftmals über slawische Vorgängersiedlungen verfügten.

Die eben angeführten Beispiele scheinen die Frage aufzudrängen, welche Rolle die Schifffahrt in den folgenden nunmehr spätmittelalterlichen Jahrhunderten in der Mark einnahm. Dieser Frage möchte sich die vorliegende Arbeit im Folgenden widmen. Dabei können jene Thesen und Ergebnisse als Richtschnur dienen, die die Forschung zur mittelalterlichen Binnenschifffahrt inzwischen erarbeitet hat. Wie das nachfolgende Kapitel, das im Wesentlichen einen Überblick über den Stand der bisherigen mittelalterlichen Binnenschifffahrtforschung geben möchte, zu zeigen beabsichtigt, soll diese Richtschnur allerdings nicht einfach kritiklos übernommen werden. Es wird sich zeigen, dass die Forschung von zwei sehr dominanten Thesen begleitet wird, die ihrerseits jedoch kritikwürdig sind. Genau genommen betrifft dies einerseits das Verhältnis zwischen Wassermühlen und Schifffahrt. Andererseits drehen sich die Diskussionen um die Bedeutung der Wasserwege im Mittelalter sowohl in allgemeiner Hinsicht als auch in Bezug auf die vorhandenen Landwege. Diese beiden Fragehorizonte bilden gleichsam die Wegemarken der vorliegenden Arbeit und sollen, weil es bisher nicht geschehen ist, auf die Mark Brandenburg übertragen werden.

⁵ Lorenz Weinrich (Hrsg.): Heiligenleben zur deutsch-slawischen Geschichte. Adalbert von Prag und Otto von Bamberg. Darmstadt 2005, S. 419 (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters; 23).

Hierzu muss zunächst kurz die Erforschung historischer Wasserwege, die im 19. Jahrhundert ihren Anfang nahm, selbst beschrieben werden. Die Bedingungen und Ursachen ihrer Thesen und Methodiken, die im Unterschied zu früher heute stark durch die Altwegeforschung beeinflusst werden, sind für die Ergebnisse dieser Arbeit von fundamentaler Bedeutung. Anschließend wird erklärt, warum es lohnt, die Thesen der noch recht jungen Forschungsrichtung am Beispiel Brandenburgs weiter zu vertiefen.

Nachdem diese methodischen Überlegungen abgeschlossen sind, soll im Hauptteil der Arbeit vor dem Hintergrund des gängigen Forschungsinteresses die Binnenschifffahrt in der Mark Brandenburg auf Klein- und Nebenflüssen in das Zentrum der Betrachtung gerückt werden. Dazu stellt ein einleitendes Kapitel grob verschiedene Träger der brandenburgischen Binnenschifffahrt vor und will zunächst ansatzweise deutlich machen, dass die bisherigen Forschungsthese für die Mark nicht zutreffen. Dieser Befund soll dann im abschließenden Kapitel anhand der Städte Perleberg, Prenzlau und Lenzen vertieft werden. Am Ende der Arbeit wird unter Bezugnahme der bisherigen Forschungsauffassungen der Versuch unternommen, die gewonnenen Ergebnisse auf die generelle Forschung zurück zu beziehen, um sie dadurch allgemein nutzbar zu machen.

Wie der Titel dieser Arbeit verrät, bleibt die Darstellung auf das 13. und 14. Jahrhundert zeitlich beschränkt. Dies hängt zum einen mit den Quellen zusammen, die in diesem Zeitraum stark auf die Binnenschifffahrt eingehen. Zum anderen aber hängt diese zeitliche Grenze mit den Trägern der Binnenschifffahrt selbst zusammen, wie Kapitel 3 näher ausführt. Mit dem Erstarken der brandenburgischen Landesherrschaft seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wurden die bisherigen Handelsbeziehungen allmählich unterbunden, was sich auch auf die bis dahin genutzten Wasserwege auswirkte. Die dann im Laufe der Frühneuzeit, vornehmlich landesherrlich initiierte Binnenschifffahrt erlangte seit dem 16. Jahrhundert eine andere Qualität als bisher, indem sie sich auf ein verändertes Wasserwegenetz stützte und mithilfe technischer Innovationen neue Wasserstraßen anlegte. Eine zeitliche Begrenzung der Arbeit bis in das Ende des 14. Jahrhunderts schien hierdurch sinnvoll. Gelegentlich wird der Blick aber in die späteren Jahrhunderte gelenkt. Neben der zeitlichen ist abschließend auch eine geographische Grenze zu ziehen. Wie in Kapitel 2 der Arbeit noch auszuführen sein wird, verlangt gerade das in der Forschung rege diskutierte Verhältnis der Schifffahrt zur Wassermühle, dass das Interesse der Arbeit auf Klein- und Nebenflüsse zielt.

2. Die Erforschung der Wasserstraßen – Voraussetzungen, Methoden und Thesen

Die Erforschung historischer Wasserstraßen fand seit dem 19. Jahrhundert zumeist im Rahmen von Verkehrs-, Rechts- und Wirtschaftsgeschichte statt. Je nach den

Fragestellungen, Voraussetzungen und Erkenntniszielen dieser so orientierten Forscher wurde damit auch das Bild der mittelalterlichen Binnenschifffahrt bestimmt. In Abgrenzung zur älteren Forschung entwickelten die moderne Verkehrsgeschichte beziehungsweise die Altstraßenforschung neue Fragestellungen, mit denen sie sich heute dem mittelalterlichen Verkehrswesen nähern. Dies verhalf insbesondere auch der Erforschung der mittelalterlichen Binnenschifffahrt, die maßgeblich durch archäologische Funde initiiert wurde, sich zu spezialisieren und eigene Fragestellungen auszubilden. Da diese forschungsgeschichtliche Entwicklung für die Ergebnisse der Arbeit von großer Wichtigkeit ist, sollen zunächst die Voraussetzungen, Methoden und Thesen der mittelalterlichen Binnenschifffahrtforschung erläutert werden.

2.1. Die ältere Forschung

Häufig bestimmen die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen der eigenen Gegenwart die problemorientierte Arbeitsweise der Historiker und geben den Anlass dafür, dass sie sich mit vergleichbaren Fragen hinsichtlich vergangener Zeiten befassen und dabei nicht selten versuchen, die Grundlagen sowie Ursprünge zeitgenössischer Tendenzen zu erforschen.⁶ Ein Problem, das sich damit verbindet, ist die Tatsache, dass allzu leicht gedankliche Parallelen, Gleichsetzungen, aber auch prozess- und stufenhafte Entwicklungen zwischen Gegenwart und Vergangenheit erzeugt werden. Die Erforschung der Binnenschifffahrt und ihrer Wasserstraßen gibt hierfür bis heute ein treffendes Beispiel ab. Als Ausgangspunkt soll hier der für unsere heutige Verfassungswirklichkeit nach wie vor grundlegende Artikel 89 des Grundgesetzes fungieren, der sich den Bundeswasserstraßen widmet und festhält: „Der Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen.“⁷ Ferner verwaltet „der Bund [...] die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden“ und „nimmt die über den Bereich eines Landes hinausgehenden *staatlichen Aufgaben* der Binnenschifffahrt [...] wahr, die ihm durch Gesetz übertragen werden.“⁸ Insbesondere aus rechtswissenschaftlicher Perspektive ist die Bedeutung jenes Gesetzestextes historisch interpretiert und innerhalb einer langen verfassungsgeschichtlichen Entwicklung verortet worden. So ging es etwa Albrecht Friesecke darum, herauszustellen, „dass die vom Grundgesetz gewählte Lösung einer zentralen Verwaltung der Bundeswasserstraßen den Abschluss einer

⁶ Zu Aspekten der Problembildung innerhalb der modernen Geschichtswissenschaft vgl. Michele Barricelli: Problemorientierung. In: Handbuch Methoden im Geschichtsunterricht. Hrsg. von Ulrich Mayer u. a. 2. Aufl. Schwalbach 2007, S. 78–90. Ebenso Hilke Günther-Arndt: Geschichte präsentieren. In: Geschichte. Studium – Wissenschaft – Beruf. Hrsg. von Gunilla Budde u. a. Berlin 2008, S. 252–269, bes. S. 255–256.

⁷ Grundgesetz Art. 89, Abs. 1.

⁸ Grundgesetz Art. 89, Abs. 2.

langen historischen Entwicklung bedeutet“.⁹ Diesem Grundsatz folgt sodann ein knapper historischer Rückblick, mit dem Friesecke kenntlich machen will, dass das mittelalterliche Königtum seinem Anspruch nach die Rechte über Wasserwege zwar als Regal¹⁰ verstand, im Kontext immer schwächer werdender Reichsgewalt sehr schnell jedoch „die einheitliche und geschlossene rechtliche Herrschaft über die Wasserstraßen verfallen“ ließ.¹¹ Die Verwirklichung dieser zentralen und einheitlichen Verwaltung der Wasserstraßen indes blieb dem Jahrhundert des Rechtswissenschaftlers Friesecke in Form des Grundgesetzes vorbehalten. Was vergangene Generationen im Mittelalter angedacht hatten, so die Interpretation, schien sich erst in der eigenen modernen Gegenwart *endlich* zu verwirklichen. Unverkennbar nährt sich jene tendenziell auf das Grundgesetz ausgerichtete und geschichtlich orientierte Perspektive durch eine Vorstellung von Zentralität und staatlicher Einheit, wie sie vergangene Gesellschaften, insbesondere die des Mittelalters, nicht kannten. Gleichwohl verfolgte auch die Verkehrsgeschichte lange Zeit ganz ähnliche Gedankengänge. So brachte zum Beispiel Otto Most den seiner Meinung nach grundlegenden Zusammenhang zwischen der Staatsgeschichte und der Entwicklung der Verkehrswege treffend auf den Punkt, indem er schrieb, dass „alle Staatengeschichte [...] zugleich Verkehrsgeschichte“ sei.¹² Methodisch werden hier auch die Entwicklung der Binnenschifffahrt und die Rolle der Wasserwege mit der allgemeinen Verfassungsgeschichte Deutschlands verknüpft. Dieser Zusammenhang ist nicht außer Acht zu lassen, bildet er doch den Hauptgrund dafür, dass Most das Mittelalter denkbar negativ bewertet. Vor allem mittelalterliche Rechtsquellen wie der Sachsenspiegel, der festhält, „Welk water strames ulot dat is gemeine to uarende unde to uischende“¹³, und das Görlitzer Landrecht, das seinerseits betont, „iegelich vlizinde wazzir heizet des riches straze“¹⁴, galten in der älteren Forschung stets als Indizien dafür, dass sich das Königtum mit seinem Anspruch nicht durchsetzen konnte, die Rechte über Flüsse als Regal an sich zu ziehen. So zeichnet auch Most das Bild eines schwachen Königtums, dem erstarkte örtliche und regionale Gewalten gegenüberstanden, die „in der Regel nur am eigenen

⁹ Albrecht Friesecke: *Recht der Bundeswasserstraßen*. Köln, Berlin, Bonn, München 1962, S. 13.

¹⁰ Die *constitutio de feudis* Kaiser Friedrich Barbarossas hält fest: „*regalia sunt hec: [...] viae publicae, flumina navigabilia, et ex quibus fiunt navigabilia, [...] vectigalia*“. Vgl. MGH Abt. II. *Leges*. Sect. IV. Const. Tomus I. Hrsg. von Ludwig Weiland. Hannover 1893, Nr. 175, S. 244.

¹¹ Albrecht Friesecke: *Recht* (wie Anm. 9), S. 16.

¹² Otto Most: *Land- und Wasserstraßen in der deutschen Staatengeschichte*. In: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 21 (1950/51), S. 1–33, hier S. 1.

¹³ Ssp. Buch II, Art. 29, Abs. 4. Vgl. die Ausgabe von Carl Robert Sachsse: *Sachsenspiegel. Sächsisches Landrecht*. Zusammengestellt mit dem Schwäbischen nach dem Cod. Pal. 167 unter Vergleichung des Cod. Pict. 164. Heidelberg 1848, S. 154–155.

¹⁴ Görlitzer Landrecht § 1a. Vgl. die Ausgabe von Karl Gustav Homeyer (Hrsg.): *Des Sachsenspiegels zweiter Teil*. Nebst den verwandten Rechtsbüchern. Bd. 2. Der Auctor von De Beneficiis. Das Görlitzer Rechtsbuch und das System des Lehnrechts. Berlin 1844, S. 187.

Machtgebiet“ und „sehr selten am Ganzen“ interessiert waren.¹⁵ Da dem Mittelalter ferner „alle die Faktoren [fehlten], die wir heute als die belebenden Grundkräfte des Verkehrswesens anzusehen gewohnt sind“, wie der Verkehrshistoriker Theo Sommerlad festhielt, hätten „die zerfetzten politischen Verhältnisse Deutschlands“ schließlich dazu geführt, dass alle Bemühungen, ein zentrales Verkehrswesen zu schaffen, am „Widerspruch und Egoismus der einzelnen Verkehrsherren“ scheiterten.¹⁶ Dieser angebliche Verlust einer „straffenden Zentralgewalt“¹⁷ wertete zugleich die Träger der mittelalterlichen Schifffahrt ab. So gilt zwar der durch die Stadt Lübeck im 14. Jahrhundert angelegte Stecknitzkanal in wasserbaulicher Hinsicht als „beachtliche Leistung“,¹⁸ allerdings werden solche städtischen Bauprojekte wie auch die Belebung der Schifffahrt durch geistliche und weltliche Grundherren unter verfassungsgeschichtlichen Aspekten schlichtweg degradiert. Während nämlich die Städte egoistisch darauf abgezielt hätten, nur „dem eigenen Gemeinwesen einen möglichst großen Anteil am Erträgnis des allgemeinen wirtschaftlichen Aufblühens zu sichern“,¹⁹ sei auch bei den Grundherren die „Gewinnssucht einzelner“ hervorgetreten, „die dann zum allgemeinen Missbrauch wurde“.²⁰ Das Vorhandensein einer Autorität hätte dem „entgegenwirken können“, jedoch habe das schwache Königtum des späten Mittelalters den „Fluch dieses Zeitalters“ auch für die Binnenschifffahrt offenbart.²¹ So kühl wie nüchtern hält der Verkehrshistoriker Most daher fest, dass über das Mittelalter sowie über „den Verkehr und seine Wege nicht viel Gutes zu berichten“ sei.²² Kritisch anzumerken bleibt indes, dass sich das hier zitierte Kriterium „gut“ an einer bestimmten Vorstellung von Zentralität und staatlicher Durchdringung orientiert, wie sie auch Most in seiner eigenen Zeit verwirklicht sieht.²³ Dieses Idealbild einer staatlichen Verwaltung der Wasserstraßen aus der eigenen Gegenwart Mosts fungiert gleichsam als Richtschnur, anhand derer die mittelalterlichen Verhältnisse bewertet und interpretiert werden. Was das für die ältere Verkehrsgeschichte allgemein bedeutete, fassen Fritz Markmann und Johannes Thies treffend zusammen: „Je schwächer eine Staatsgewalt ist, desto geringer ist aber auch die Pflege ihrer Verkehrswege und die Fürsorge für

¹⁵ Otto Most: Land- und Wasserstraßen (wie Anm. 12), S. 10.

¹⁶ Theo Sommerlad: Art. Verkehrswesen im deutschen Mittelalter. In: Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. 8. Hrsg. von Johannes Conrad u. a. 3. Aufl. Jena 1911, S. 195–209, hier S. 199 und S. 204.

¹⁷ Otto Most: Land- und Wasserstraßen (wie Anm. 12), S. 18.

¹⁸ Ebenda, S. 17.

¹⁹ Ebenda, S. 12.

²⁰ Ebenda, S. 18.

²¹ Ebenda, S. 18.

²² Ebenda, S. 9.

²³ Dies wird etwa dadurch deutlich, dass Most unter Verweis auf die entscheidenden Artikel des Grundgesetzes die bundesdeutschen „Land- und Wasserstraßen als dauernde Klammern der politischen und wirtschaftlichen Einheit“ verstanden wissen will, mithilfe derer der Bund auch gegen die Länder „höhere Gesamtinteressen“ repräsentiert. Vgl. ebenda S. 30–31.

den Verkehr schlechthin.²⁴ Städtische und grundherrliche Initiativen zur Belebung der Schifffahrt im Mittelalter werden dieser Prämisse folgend sofort negativ bewertet, da sie nicht dem angesprochenen Ideal einer einheitlichen und auf das Gemeinwohl orientierten Verwaltung entsprechen. Auch hier ist Ähnliches wie bei Friesecke festzuhalten: Die Lösung dieser mittelalterlichen „Missstände“²⁵ scheint sich erst in der Moderne anzubieten. Mit dieser tendenziell für und auf die Gegenwart hin geschriebenen Geschichte verbindet sich zudem der Gedanke, dass die Moderne der Vergangenheit prinzipiell überlegen sei. Exemplarisch lässt sich dies etwa bei den wirtschaftsgeschichtlichen Arbeiten Gustav Schmollers nachvollziehen, der erstmals eine Stufentheorie²⁶ für den Gang der Verkehrsentwicklung erarbeitete und das Verkehrswesen des Mittelalters als von vornherein primitiv und unterlegen abtat. Da der mittelalterliche „Verkehr ein im ganzen beschränkter geblieben“ ist, war auch „die Flussschifffahrt meist lange eine kümmerliche, durch schlechte Beschaffenheit der Flussbetten, durch Wehre und Stauungen, Zölle und anderes gehemmt.“²⁷ Im Sinne der Schmollerschen Stufentheorie hätte dies nichts anderes bedeutet, als dass dem Mittelalter „gänzlich die großen, zentralisierten Verkehrsanstalten“ fehlten und demzufolge „vom Ende des römischen Reiches bis gegen Ende des Mittelalters [...] Handel und Verkehr auf ein viel tieferes Niveau zurück“ sanken.²⁸ Demgemäß stehe der Massengüterverkehr der Moderne prinzipiell auf einer höheren Entwicklungsstufe als der Verkehr des Mittelalters. Zudem bewegten die einem derartigen Periodisierungsmodell innewohnenden Grundlagen die ältere Forschung dazu, bestimmte Höhepunkte historischer Verkehrsführung ausfindig zu machen, die dem Ideal der zentralen Verwaltung und Regulierung nahekamen und eine Abwertung etwa mittelalterlicher Zustände rechtfertigten. Insbesondere die Verkehrswege des römischen Reiches galten als eine „Leistung, die nach Idee und Durchführung fast zwei Jahrtausende hindurch nirgends, insbesondere auch nicht im deutschen Raum, wieder erreicht wurde.“²⁹ Hierin schien sich auch das Ideal der einheitlichen Verwaltung widerzuspiegeln, denn immerhin sei der von den Römern „erreichte Standpunkt von Handel und Verkehr nicht entfernt mit dem unserer Tage zu vergleichen.“³⁰ Diese als vorbildhaft empfundene Konstellation wirkte sich auch überaus positiv auf die Nutzung der Wasserstraßen

²⁴ Fritz Markmann / Johannes Thies: Die deutschen Flüsse und Kanäle. Leipzig 1942, S. 4.

²⁵ Dieser Begriff wird von Most selbst geprägt. Vgl. Otto Most: Land- und Wasserstraßen (wie Anm. 12), S. 11.

²⁶ Zur verkehrsgeschichtlichen Bedeutung der Theorie Gustav Schmollers vgl. Hans-Jürgen Teuteberg: Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (1994), S. 173–194, hier S. 179–180.

²⁷ Gustav Schmoller: Grundriss der allgemeinen Volkswirtschaftslehre. Bd. 2. Siebentes bis Zwölftes Tausend. München, Leipzig 1919, S. 6 und 7.

²⁸ Ebenda, S. 7.

²⁹ Otto Most: Land- und Wasserstraßen (wie Anm. 12), S. 3.

³⁰ Gustav Schmoller: Grundriss (wie Anm. 27), S. 7.

aus, wo die Leistungen der Römer durch den Bau von Hafenanlagen und Kanälen „nicht gering gewesen“ seien.³¹ Umso gravierender wurde dann der Zusammenbruch des römischen Reiches in Bezug auf die Verkehrswege empfunden, bedeutete dieser doch „die Ausschaltung aller Entwicklungsmöglichkeiten“.³² Die mittelalterlichen Verkehrswege konnten mit denen der Römer nicht annähernd mithalten, und demzufolge ließen sich von vornherein für die verkehrsgeschichtliche „Gesamtentwicklung bestimmte Grundlinien im Auf und Ab erkennen.“³³ Zwar sei es das Mittelalter betreffend bewundernswert, „wie stark sich die Binnenschifffahrt durchzusetzen vermochte“, jedoch hätten sich ihr „überall auf allen Flüssen stärkste Hemmnisse natürlicher und künstlicher Art entgegengestellt“.³⁴ Bei allen vorhandenen Wasserbaumaßnahmen blieb das Mittelalter insgesamt rückständig und unterentwickelt. Daran änderte auch das durchaus als positiv wahrgenommene Kanalprojekt Karls des Großen zwischen den Orten Rednitz und Altmühl gegen Ende des 8. Jahrhunderts nur wenig.³⁵

Bei allen nachrömischen Wasserbauprojekten stach den verkehrsgeschichtlich interessierten Forschern sogleich „die kleinliche Zerstückelung der Wasserherrschaft“ als Erbe der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Verkehrsgeschichte ins Auge, „die keinem Berechtigten erheblichen Vorteil gewähren konnte, wohl aber der Wasserwirtschaft die schwersten Hemmungen bereiten musste.“³⁶

Während zu Zeiten des Rechtshistorikers Heinrich Geffcken die Lösung dieses Problems noch zur Debatte stand und der „Gesetzgeber“ ausdrücklich ermutigt wurde, der „künstlich unterbrochenen Entwicklung zum endgültigen Siege zu verhelfen“, schien sich letzterer in Gestalt des Grundgesetzes für Most und Friesecke *endlich* erfüllt zu haben. Zu fragen bleibt jedoch, ob diese Tendenzgeschichte, die sich eines modernen Staatsgedankens und Verwaltungsdenkens bedient, den mittelalterlichen Verhältnissen der Binnenschifffahrt tatsächlich gerecht wird. Die

³¹ Otto Most: Land- und Wasserstraßen (wie Anm. 12), S. 4.

³² Ebenda.

³³ Otto Most: Binnenwasserstraßen und deutsches Wasserstraßensystem. Leipzig 1938, S. 4 (Schriften des Institutes für Verkehrswissenschaft an der Universität Leipzig; 2).

³⁴ Fritz Markmann: Systematik der deutschen Wasserstraßen. In: Die deutschen Wasserstraßen. Hrsg. v. Fritz Markmann. Berlin, Heidelberg, Magdeburg 1938, S. 3–64, hier S. 19.

³⁵ Zur positiven Bewertung der *Fossa Carolina* vgl. Otto Most: Land- und Wasserstraßen (wie Anm. 12), S. 5 sowie Heinrich Geffcken: Zur Geschichte des deutschen Wasserrechts. In: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung 21 (1900), S. 173–217, hier S. 190–191. Auch die nationalsozialistische Verkehrsgeschichtsschreibung hebt vor allem unter militärstrategischen Gesichtspunkten positiv hervor, dass „schon aus älterer Zeit (Karl der Große) [...] Pläne bekannt [sind], Kanäle zu bauen und vor allem in den Dienst der Landesverteidigung zu stellen.“ Jedoch ist hier kritisch anzumerken, dass jene Darstellung ebenfalls von einem steten und den mittelalterlichen Verhältnissen nicht gerecht werdenden Fortschrittsgedanken geprägt ist. Deshalb stehe fest, „dass noch nie in der Geschichte unseres Volkes das gesamte Verkehrswesen so gefördert wurde, wie es durch die Regierung Adolf Hitler geschieht.“ Vgl. Helmut Lang: Die Binnenwasserstraßen in Deutschland. Diss. Soltau 1940, S. 29–30.

³⁶ Heinrich Geffcken: Zur Geschichte des deutschen Wasserrechts (wie Anm. 35), S. 216.

neuere Straßen- beziehungsweise Altwegeforschung ist bemüht, der mittelalterlichen Binnenschiffahrt auf andere Art nachzugehen, als es die ältere Forschung bis dahin getan hatte.

2.2. Die neuere Forschung

Die Erforschung historischer Wege und Wasserstraßen im Mittelalter besitzt augenscheinlich nicht gerade Konjunktur, bildet allemal jedoch „ein prominentes Thema“ im Rahmen der verkehrsgeschichtlichen Forschung,³⁷ mit dem es sich vor allem in Bezug auf die älteren Forschungsmeinungen zu beschäftigen lohnt. Anders als die frühere Verkehrsgeschichte ist die Altwege- und Straßenforschung heute bemüht, sich so weit als möglich von bestimmten aus ihrer unmittelbaren Gegenwart stammenden Vorstellungen und Wertmaßstäben zu befreien. Vielmehr komme es heute darauf an, „die Straße selbst zur historischen Quelle“ zu machen und ihre „eigene Dynamik“ zu begreifen.³⁸ Was sich dahinter verbirgt, ist insbesondere die Erkenntnis, dass „in den älteren Verkehrsgeschichten, deren Verfasser oft durch die liberale Fortschrittsbrille des 19. Jahrhunderts sahen, [...] die vorindustriellen Verkehrsmittel oftmals als primitiv herabgewürdigt“ wurden.³⁹ Somit rückt die moderne Forschung auch gezielt von dem Gedanken ab, die Moderne zuungunsten der älteren Zeiten zu überschätzen.⁴⁰ Im Gegensatz dazu wird versucht, das Mittelalter aus sich selbst heraus zu verstehen, seine eigenen Ansprüche an ein vorhandenes Verkehrswegenetz kenntlich zu machen und die spezifischen Qualitäten des mittelalterlichen Verkehrswesens zu ermessen. Denn die frühere Forschung hat übersehen, dass „viele ältere Verkehrsmittel und Verkehrsorganisationen für die Ansprüche der Zeit durchaus optimal“ und effizient waren.⁴¹ Dem trägt etwa Thomas Szabó Rechnung, indem er von der „Entdeckung“ beziehungsweise „Wiederentdeckung“ der Straße seit dem 12. Jahrhundert spricht. Er folgt dabei der methodischen Grundeinsicht, dass die Probleme des Reisens und Verkehrs sowie die Formen, in denen sie sich für Zeitgenossen darstellen, „zeitbedingt und daher einem steten Wandel unterworfen“ sind.⁴² Für die gleiche Zeit spricht auch der Altwegeforscher Dietrich Denecke von einer „Umstrukturierung“ des mittelalterlichen Verkehrswegenetzes, die „durch die Bildung eines neuen Städte-

³⁷ Vgl. hierzu: Rainer Christoph Schwinges: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – eine Einführung. In: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter. Hrsg. von Rainer Christoph Schwinges. Ostfildern 2007, S. 9–18, hier S. 9 und S. 16.

³⁸ Ebenda, S. 17.

³⁹ Hans-Jürgen Teuteberg: Entwicklung, Methoden und Aufgaben (wie Anm. 26), S. 190.

⁴⁰ Vgl. Rainer Christoph Schwinges: Straßen- und Verkehrswesen (wie Anm. 37), S. 10.

⁴¹ Hans-Jürgen Teuteberg: Entwicklung, Methoden und Aufgaben (wie Anm. 26), S. 190.

⁴² Vgl. Thomas Szabó: Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert. In: Società, istituzioni, spiritualità. Studi in onore di Cinzio Violante. Bd. 2. Spoleto 1994, S. 913–929, hier S. 913.

systems, mit dem auch ein neues und weit dichteres Fernverkehrsnetz angelegt oder herausgebildet“ wurde.⁴³ Neben dem von Denecke angesprochenen mittelalterlichen Urbanisierungsprozess berücksichtigt die neuere Forschung auch eine Reihe anderer den Verkehr prägender Faktoren wie etwa den Landesausbau, den Bevölkerungszuwachs, die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Organisation und Mobilität von Herrschaft, die insgesamt dazu beitragen, dass mittelalterliche Menschen zunehmend mobil waren, womit sie auch spezifische Ansprüche an das Verkehrsnetz erhoben.⁴⁴ Damit wird deutlich, dass die Erforschung historischer Wege eine „in den jeweiligen sozialen Kontexten eingebettete Prozessanalyse“ darstellt und „die endlose Reihe verkehrstechnischer Erfindungen als die Geschichte immer neuer Meilensteine auf dem breiten Wege des Fortschritts“ abgelehnt wird.⁴⁵ Dieses methodische Vorgehen beinhaltet auch, dass man die grundsätzliche Überlegenheit eines Verkehrssystems gegenüber einem anderen zurückweist. Dies trifft nicht nur auf das moderne, sondern insbesondere auch auf das antike Verkehrssystem der Römer zu, das zum Teil bis heute als ein „Höhepunkt“ zentraler Verkehrsplanung angesehen und dazu verwendet wird, das Mittelalter prinzipiell zu deklassieren.⁴⁶ Der Blick der modernen Forschung entfernt sich folgerichtig vom Bild des Verfalls und beschreibt das Mittelalter „gerade nicht als Niedergang nach dem Glanz der Antike“.⁴⁷ Insbesondere aus der Perspektive der mittelalterlichen Verkehrsverhältnisse ist in der jüngsten Forschung die Tendenz auszumachen, dass an dem Mythos der Römerstraßen zunehmend Anstoß genommen und die Frage aufgeworfen wird, ob „die Römerstraßen am Ende gar nicht so geschickt“ waren, „wie sie uns heute scheinen mögen“.⁴⁸ Es bleibt demgegenüber zu vermuten, dass die mittelalterlichen Menschen nicht aus einem Mangel an Fortschrittseifer die Römerstraßen mieden und verfallen ließen, sondern aus der Tatsache heraus, dass diese den spezifischen mittelalterlichen Anforderungen schlicht

⁴³ Dietrich Denecke: Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten. In: Mensch und Umwelt im Mittelalter. Hrsg. von Bernd Herrmann. München 1985, S. 203–219, hier S. 206–207.

⁴⁴ Vgl. Rainer Christoph Schwinges: Straßen- und Verkehrswesen (wie Anm. 37), S. 11.

⁴⁵ Christoph Maria Merki: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. Ein Gang durch die Forschung. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 45 (1995) H. 4, S. 444–457, hier S. 444.

⁴⁶ Vgl. hierzu G. Lay Maxwell: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Frankfurt, New York 1994, S. 72–77. Während hier die Römerstraßen als ein *Höhepunkt* wahrgenommen werden, beginnt mit dem Zerfall des römischen Reiches zugleich der *Niedergang* der alten Verkehrsordnung, an die das mittelalterliche Verkehrswesen nicht heranreichte. Höhe- und Tiefpunkt der verkehrsgeschichtlichen Entwicklung werden also ganz im Sinne der älteren Forschung verteilt.

⁴⁷ Martin Kintzinger: Zusammenfassung. In: Straßen- und Verkehrswesen (wie Anm. 37), S. 365–385, hier S. 370.

⁴⁸ Ebenda, S. 368.

nicht genügen beziehungsweise angemessen waren.⁴⁹ Auch dieser neue Blick betont einmal mehr die Erkenntnis, dass jede Zeit ihre eigenen Verkehrsanforderungen besaß und voreilige Abwertungen, unschlüssige Periodisierungsmodelle im Dienst des modernen Fortschrittsgedankens sowie aus der heutigen Zeit stammende Wertmaßstäbe vermieden werden sollten. Jedoch ist damit auch ein weiterer wesentlicher Gedanke der Altwege- und Straßenforschung angesprochen. Durch die Erforschung alter Wege und Straßen sowie deren „Einordnung in einen historischen und funktionalen Zusammenhang“⁵⁰ wird mithin offenbar, dass „eine Umorientierung des Verkehrsstromes, Verlagerung der Verkehrsbahnen oder Veränderung der Verkehrsmittel [...] bereits seit früher Zeit auch zu einem Rückgang des Verkehrs und einer Aufgabe von Verkehrseinrichtungen geführt“ haben.⁵¹ Es liegt somit der einfache wie zugleich fundamentale Schluss nahe, dass Land- und Wasserstraßen sowie deren Benutzung zu jeder Zeit einer beschränkten Dauer unterworfen sind. Erst vor diesem Hintergrund lässt sich überhaupt begreifen, weshalb „diese verlassenen Verbindungen, die in der prähistorischen Zeit und im Mittelalter oft von überregionaler Bedeutung waren“, durch die Suche nach vorhandenen Relikten wiederentdeckt werden und „in der Altstraßenforschung besondere Beachtung finden“ sollten.⁵² Land- und Wasserstraßen besitzen also nicht *per se* eine wie auch immer ausgelegte Bedeutung, die sich im Sinne eines modernen Fortschrittsgedankens prozesshaft innerhalb eines Stufenmodells fassen ließe. Historische Wege und Straßen sind vielmehr epochengebunden und erlangen von daher ihre zeitspezifischen Bedeutungen. In genau diesem Sinne sind sie dem Wandel unterworfen. Ihre Bedeutung reicht je nach Zeit von hoher Frequenz bis hin zur völligen Bedeutungslosigkeit, Überlagerung und Verfall, ohne dass damit ein besonderer Vorteil oder Missstand einer Zeit gegenüber einer anderen verbunden wäre. Diese Grundeinsicht der modernen Forschung lässt es überhaupt erst zu, historische Wegeführungen als „Erlebnisräume“⁵³ wahrzunehmen, sie zu inventari-

⁴⁹ Gänzlich ungeeignet waren die römischen Straßen etwa für Pferde, deren Hufeisenbeschlag durch den harten Pflasterbelag in Mitteleidenschaft gezogen wurde. Ebenso gingen die mittelalterlichen Wagen und Karren auf dem Stein viel leichter zu Bruch, weshalb die Römerstraßen umgangen worden sind. Vgl. hierzu ebenda.

⁵⁰ Dietrich Denecke: Altwegeterlikte. Methoden und Probleme ihrer Inventarisierung und Interpretation. In: Ders., Wege der historischen Geographie und Kulturlandschaftsforschung. Ausgewählte Beiträge. Hrsg. von Klaus Fehn / Anngret Simms. Wiesbaden 2005, S. 190–214, hier S. 195. Zuerst veröffentlicht in: Wege als Ziel. Kolloquium zur Wegforschung in Münster 2002. Münster 2003, S. 1–16.

⁵¹ Dietrich Denecke: Verkehr und Altstraßen als Bereiche der Wirtschafts- und Verkehrsgeographie der historischen Kulturlandschaft. In: Ders., Wege (wie Anm. 50), S. 168–189, hier S. 187. Zuerst veröffentlicht in: Alois Niederstätter (Hrsg.): Stadt – Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft. Linz 2001, S. 1–25 (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas; 16).

⁵² Dietrich Denecke: Altwegeterlikte (wie Anm. 50), S. 199.

⁵³ Dietrich Denecke: Straße und Weg im Mittelalter (wie Anm. 43), S. 215.

sieren und zum Beispiel „als Wanderwege wieder neu“ zu beleben und „sachgerecht“ zu restaurieren.⁵⁴ Insofern fragt die heutige Forschung bewusst nach dem zeitbezogenen Gebrauch von Wegen. Denn mit Blick auf deren Bedeutung und möglichen Funktionswandel gilt es, „Epochen der Nutzung“ herauszustellen.⁵⁵ Nicht zuletzt hat auch dieser Sachverhalt Eingang in die Binnenschifffahrtforschung gefunden und dazu beigetragen, dass sie sich zu einem wichtigen Zweig der Altwege- und Straßenforschung herausgebildet hat.⁵⁶ Durch die daraus erwachsenen Fragestellungen hat sich die Binnenschifffahrtforschung zunehmend spezialisiert und eine Reihe die Forschung maßgeblich beeinflussender Thesen und Auffassungen hervorbringen lassen, auf die im Folgenden näher einzugehen sein wird.

2.3. Die Entwicklung und Spezialisierung der Binnenschifffahrtforschung

Die Erforschung der historischen Binnenschifffahrt ist seit dem 19. Jahrhundert stark von archäologischen Funden beeinflusst worden, die erstmals Rückschlüsse auf Wege, Bedingungen und Techniken vorindustrieller Schifffahrt ermöglichten.⁵⁷ Bis heute liefern die Archäologie und ihre zum Teil sehr spektakulären Funde die Veranlassung dafür, sich mit der Binnenschifffahrt im Mittelalter zu befassen. Exemplarisch lässt sich dies bei dem am 29. März 1989 in Bremen gefundenen und aus karolingischer Zeit stammenden Schiff nachvollziehen, das „eine Menge neuer Informationen über Technik und Betrieb der mittelalterlichen Flussschifffahrt zu erbringen“ versprach und infolgedessen als „ein großer Glücksfall“ für die Forschung galt.⁵⁸ In genau diesem Sinne definierte sich der „hohe Wert“ dieser archäologischen Seltenheit, die aufgrund ihrer Herkunftszeit den Namen „KARL“ verliehen bekam, „sowohl aus wissenschaftlichen als auch aus technik-, kultur- und nationalgeschichtlichen Gründen“.⁵⁹ Allen Funden jedoch zum Trotz blieb das Hauptaugenmerk der schifffahrtarchäologisch interessierten Forscher seit dem 19. Jahrhundert größtenteils auf Einzelergebnisse beschränkt. In dieser Hinsicht entdeckten insbesondere die seit dem frühen 19. Jahrhundert zahlreich gegründeten

⁵⁴ Dietrich Denecke: *Altwegerelikte* (wie Anm. 50), S. 209.

⁵⁵ Ebenda, S. 199.

⁵⁶ Die Binnenschifffahrt wird zuweilen als „Rückgrat des Verkehrs“ bezeichnet. Zur Bedeutung der Erforschung historischer Wasserstraßen im Rahmen der Altwege- und Straßenforschung vgl. auch Rainer Christoph Schwinges: *Straßen- und Verkehrswesen* (wie Anm. 37), S. 12. Vgl. auch Martin Kintzinger: *Zusammenfassung* (wie Anm. 47), S. 369.

⁵⁷ Vgl. Detlev Ellmers: *Die Archäologie der Binnenschifffahrt in Europa nördlich der Alpen*. In: *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa*. Teil V. *Der Verkehr, Verkehrswege, Verkehrsmittel*, Organisation. Hrsg. von Herbert Janckuhn / Wolfgang Kimmig / Else Ebel. Göttingen 1989, S. 291–350.

⁵⁸ Ralf Molkenhain: *Straßen aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters*. Berlin 2006, S. 9.

⁵⁹ Vgl. Per Hoffmann / Detlev Ellmers: *Ein Frachter aus der Zeit Karls des Großen*. In: *Bremer Archäologische Blätter*, Neue Folge 1990/91, S. 33–37, hier S. 34.

vaterländischen Vereine und antiquarischen Gesellschaften im Zuge der Romantik die häufig ausgegrabenen Einbäume und mittelalterlichen Schiffe als historische und besonders wertvolle Relikte der eigenen Geschichte.⁶⁰ Diese setzte man sodann in eigenen Publikationsorganen in Verbindung mit Einzelaspekten der germanischen Vergangenheit, wie sie bei den antiken Geschichtsschreibern dargestellt werden. Zusammenhängende und systematische Untersuchungen blieben dabei allerdings aus. Nichtsdestoweniger entwickelten seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts insbesondere auch Museen eine rege Sammeltätigkeit von alten Schiffen, die sie als Exponate in ihre Ausstellungen aufnahmen. Damit verbunden, popularisierten sie eine auf besondere Weise konnotierte schiffahrtsgeschichtliche Entwicklung. Von den germanischen Einbäumen angefangen, über die Wikingerschiffe, Hansekoggen bis hin zu den ersten Dampfschiffen, stellte man die angeblichen Vorstufen der modernen Schifffahrt dar, die dadurch, ganz im Sinne Gustav Schmollers, den höchsten und modernsten Stand des stufenhaften Entwicklungsprozesses ausmachte, den der Vierschornsteindampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ versinnbildlichen sollte.⁶¹ Auch blieben die archäologischen Forschungen, die vor allem durch die aus dem skandinavischen Raum beeinflusste Wikingerforschung des frühen 20. Jahrhunderts entscheidende Impulse verliehen bekamen, größtenteils auf die Küsten- und Seeschifffahrt beschränkt. Dies zeigt sich vor allem in der Tatsache, dass der Entwicklungsstand der Wikingerschiffe referierend und unreflektiert auf den germanischen Raum Anwendung fand.⁶² Erst allmählich traten Zweifel an der allzu gradlinigen Entwicklung der Schiffstypen auf, wie mehrere schiffahrtsarchäologische Untersuchungen der 30er und 40er Jahre des 20. Jahrhunderts durch Hinweis auf getrennt voneinander zu sehende Entwicklungslinien der Schiffe hervorhoben.⁶³ Neben diesen sehr stark auf die Seeschifffahrt bezogenen Untersuchungen ist „die Frage nach der Rolle, die dabei die Binnenschifffahrt spielte“, bis in die 70er Jahre des 20. Jahrhunderts hinein „kaum gestellt“ worden.⁶⁴ Hierbei ist einmal mehr die Tatsache zu beachten, dass sich ob der zahlreichen archäologischen Funde „keine systematische Erforschung der Binnenschifffahrt“⁶⁵ entwickelte und somit auch „lange Zeit eine Institution“ fehlte, die alle Befunde und Forschungsergebnisse „konsequent weiterverfolgte und systematisch zu einem umfassenden Bild vor- und frühgeschichtlicher Binnenschifffahrt

⁶⁰ Zur Bedeutung der vaterländischen Vereine für die Schifffahrtsarchäologie vgl. Detlev Ellmers: 200 Jahre Schifffahrtsarchäologie im Flussgebiet der Weser. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv H. 8 (1985), S. 43–94, bes. S. 52.

⁶¹ Diesen Zusammenhang macht ein Prospekt der Norddeutschen Lloyd sehr sinnfällig, der um 1900 gedruckt worden ist. Dieser ist abgedruckt ebenda, S. 65.

⁶² Vgl. ebenda, S. 59–60.

⁶³ Vgl. hierzu ebenda, S. 72.

⁶⁴ Detlev Ellmers: Die Archäologie der Binnenschifffahrt (wie Anm. 57), S. 297.

⁶⁵ Ebenda, S. 299.

zusammenzug.⁶⁶ So verwundert es kaum, dass die Aspekte der mittelalterlichen Binnenschifffahrt seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zumeist im Rahmen verkehrs-, wirtschafts- und rechtshistorischer Fragestellungen abgehandelt wurden, wie oben bereits deutlich wurde. Neuere Erkenntnisse waren eher selten. So ist in Bezug auf die bereits angesprochene *fossa carolina* festzustellen, dass „man noch bis in die 70er Jahre hinein“ glaubte, „alles Wissenswerte erforscht und alle wesentlichen Fragen somit beantwortet zu haben.“⁶⁷ Alles in allem blieb die Erforschung der Binnenschifffahrt „wenig fruchtbar“.⁶⁸

Ein Wandel in dieser Hinsicht zeichnete sich erst in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts ab, als sich die schiffahrtsarchäologische Forschung von ihrer skandinavischen Orientierung löste und allmählich eigene Wege ging.⁶⁹ In diesen Kontext fällt schließlich auch die Gründung des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven 1971, das jene Impulse aufnahm und entsprechend einem gewachsenen Bedürfnis einerseits eine schiffahrtsarchäologische Beratungsstelle für Bodendenkmalpflege bot.⁷⁰ Andererseits ist das Museum aber „in ein wissenschaftliches Vakuum hinein gegründet worden“ und war *per definitionem* ebenso als eine Einrichtung zur wissenschaftlichen Erforschung der deutschen Schifffahrtsgeschichte angelegt worden.⁷¹ Hervorzuheben bleibt dabei, dass sich daran auch eine dezidierte Erforschung der deutschen Binnenwasserstraßen anschloss, womit die Binnenschifffahrtforschung spezifische Fragestellungen ausbildete und letztlich auf neue Grundlagen gestellt worden ist.⁷² Die vor allem schiffahrtsarchäologisch orientierten Forschungen dieser Einrichtung bieten eine Reihe für die Binnenschifffahrtforschung wichtiger Leistungen. So geht es etwa um die Inventarisierung alter Schifffahrtswege, ferner um die Frage, welche Flüsse im Mittelalter schiffbar waren und um das Verhältnis von Land- und Wasserwegen. Mit diesen Fragekomplexen bettete sich die Binnenschifffahrtforschung zunehmend in die generelle Entwicklung der Verkehrsgeschichte ein. So beabsichtigten insbesondere die Arbeiten Martin Eckoldts zu zeigen, dass im Mittelalter auch sehr kleine Flüsse befahren werden konnten, die heute nicht mehr schiffbar sind.⁷³ Konsequenterweise lässt

⁶⁶ Detlev Ellmers: Die Archäologie der Binnenschifffahrt (wie Anm. 57), S. 292.

⁶⁷ Ralf Molkenhain: Straßen aus Wasser (wie Anm. 58), S. 10.

⁶⁸ Detlev Ellmers: Die Archäologie der Binnenschifffahrt (wie Anm. 57), S. 300.

⁶⁹ Hierzu lassen sich abermals spektakuläre archäologische Funde in Bezug setzen, wie etwa die Bergung der aus dem Jahre 1380 stammenden Bremer Hansekogge. Vgl. Detlev Ellmers: 200 Jahre Schifffahrtsarchäologie (wie Anm. 60), S. 78–79.

⁷⁰ Ebenda, S. 80.

⁷¹ Detlev Ellmers: Zehn Jahre Stiftung Deutsches Schifffahrtsmuseum. In: Lebensbilder Deutscher Stiftungen. Stiftungen aus Vergangenheit und Gegenwart. Bd. 4 (1982), S. 173–186, hier S. 176 und S. 182.

⁷² Detlev Ellmers: Die Archäologie der Binnenschifffahrt (wie Anm. 57), S. 303.

⁷³ Vgl. Martin Eckoldt: Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und im Mittelalter. Oldenburg, Hamburg, München 1980 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums; 14). Ders.: Untersuchungen über die Schiffbarkeit kleiner Flüsse Mitteleuropas in der Römerzeit und im Mit-

sich damit zeigen, dass das Mittelalter sehr wohl ein eigenes und den Zeitbedürfnissen entsprechendes Wasserwegenetz nutzte und somit der Moderne nicht *a priori* unterlegen war.

Die technischen Aspekte sowie funktionellen Zusammenhänge der Binnenschifffahrt im Mittelalter sind vor allem durch die langjährigen Arbeiten von Detlev Ellmers rekonstruiert worden. Den Schwerpunkt seiner Forschungen bildet bis heute hauptsächlich die Schifffahrtsarchäologie, „die durch eine Reihe aufsehenerregender Fundbergungen und durch die Anwendung neuer Methoden in der Unterwasserarchäologie Wasserfahrzeuge aus längst vergangenen Zeiten der wissenschaftlichen Auswertung zugänglich gemacht hat.“⁷⁴ Daneben wurde allerdings von Karl-Heinz Ludwig daran erinnert, dass diese „Erfolge der europäischen Schifffahrtsarchäologie der letzten Jahre [...] nicht darüber hinwegtäuschen“ sollten, „dass auch die Texte Hauptquellen der Schifffahrtsgeschichte bleiben.“ Diese seien aber für die Zeit des Mittelalters keineswegs voll ausgeschöpft.⁷⁵ Auch Detlev Ellmers selbst merkte in diesem Zusammenhang an, dass die historische Forschung zum Beispiel die Schriftquellen zur Bedeutung der Handelsschifffahrt „noch nicht konsequent genug ausgewertet und in ihr Geschichtsbild eingefügt“ habe.⁷⁶ Demzufolge versprachen etwa Urkunden, Urbare und Weistümer eine Reihe neuer Erkenntnisse über die mittelalterliche Binnenschifffahrt zu liefern. In diesem Sinne gab Konrad Elmhäuser vor einiger Zeit zu bedenken, dass unser Wissen um die mittelalterliche Binnenschifffahrt „in hohem Maße auf der Auswertung archäologischer Befunde“ beruhe.⁷⁷ Zwar seien die Verdienste der Archäologie sehr hoch einzuschätzen, jedoch würde es erst durch die Schriftquellen möglich, über die Menschen, die die ausgegrabenen Schiffe benutzten, und über die handels- sowie wirtschaftsgeschichtlichen Kontexte, in denen sie standen, genaue Aussagen zu treffen.⁷⁸ Vor diesem Hintergrund interessierte sich Elmhäuser vor allem für die durch mittelalterliche Grundherren initiierte Binnenschifffahrt. Aus zahlreichen

telter. In: Deutsche gewässerkundliche Mitteilungen. Mitteilungsblatt der gewässerkundlichen Dienststellen des Bundes und der Länder 26 (1982) H. 3, S. 73–75. Ders.: Die Schiffbarkeit kleiner Flüsse in alter Zeit. Notwendigkeit, Voraussetzungen und Entwicklung einer Rechenmethode. In: Archäologisches Korrespondenzblatt. Urgeschichte. Römerzeit. Frühmittelalter 16 (1986) H. 2, S. 203–206.

⁷⁴ Dieter Hägermann: Technik im frühen Mittelalter zwischen 500 und 1000. In: Propyläen Technikgeschichte. Bd. 1. Landbau und Handwerk. Hrsg. von Wolfgang König. Berlin 1997, S. 315–505, hier S. 468.

⁷⁵ Karl-Heinz Ludwig: Zu den Schriftquellen der Binnenschifffahrt im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 9 (1986), S. 89–95, hier S. 89.

⁷⁶ Detlev Ellmers: Art. Handelsschifffahrt. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. 2. Aufl. Bd. 13. Berlin, New York 1999, S. 595–609, hier S. 595.

⁷⁷ Konrad Elmhäuser: *Facit Navigium. Schifffahrt auf Seine, Marne, Mosel und Rhein in Quellen zur frühmittelalterlichen Grundherrschaft*. In: Häfen. Schiffe. Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters. Hrsg. von Konrad Elmhäuser. Hamburg 2002, S. 22–53, hier S. 22.

⁷⁸ Vgl. ebenda, S. 22.

Schriftquellen heraus gelang es ihm zu zeigen, dass die Schifffahrt sehr überlegt und sinnvoll „in das hochkomplizierte Versorgungsgefüge einer Großgrundherrschaft“ eingebunden war.⁷⁹ Damit wurde nicht nur das in der älteren Forschung dominierende negative Bild der Grundherren relativiert, sondern einmal mehr gezeigt, dass im Mittelalter sehr wohl eigene Qualitäten und Maßstäbe vorherrschten, was die Nutzung von Wasserwegen anging. Auch wenn die Binnenschifffahrtforschung bis heute größtenteils von Einzeluntersuchungen dominiert ist, die meist nur ausgewählte und im Zusammenhang mit anderen Fragestellungen stehende Aspekte behandeln⁸⁰, wird sie inzwischen doch von einer Reihe dominierender Forschungsthesen begleitet. Da diese im Rahmen der vorliegenden Arbeit auf den brandenburgischen Raum Anwendung finden, sollen im Folgenden die einschlägigen Forschungsthesen und Auffassungen vorgestellt werden.

2.4. Die Thesen der modernen Binnenschifffahrtforschung

Obwohl es sich bei der Erforschung der Binnenschifffahrt um eine recht junge Disziplin handelt, bei der „viele [...] noch unbekannt“ ist,⁸¹ sind doch zwei grundlegende Thesen auszumachen, die den heutigen Stand der Forschung prägen, allgemeinen Eingang in die Literatur gefunden haben und gegenwärtig diskutiert werden.

2.4.1. Der Wasserweg als Hauptverkehrsträger

Ein wichtiger Aspekt, der die Forschung heute begleitet, ist die Ansicht, dass die Binnenschifffahrt nicht in allen Epochen gleichermaßen stattgefunden hat. Insofern lassen sich in Bezug auf unterschiedliche Flüsse verschiedene Epochen der Nutzung unterscheiden, die, von der Vorgeschichte bis in die Neuzeit reichend, mitunter sehr weit auseinanderliegen können.⁸² In diesem Sinne hat die Binnenschifffahrtforschung festgestellt, dass der Wasserweg im Mittelalter überall dort genutzt worden ist, wo er zur Verfügung stand und schiffbar war.⁸³ Damit einher geht die bereits in der älteren Forschung sehr populäre Behauptung, dass Wasserwege die

⁷⁹ Ebenda, S. 52.

⁸⁰ Vgl. Ralf Molkenthin: Straßen aus Wasser (wie Anm. 58), S. 11.

⁸¹ Uwe Schnall: Art. Binnenschifffahrt. In: Lexikon des Mittelalters. Bd. 2. München 2002, Sp. 197–199, hier Sp. 197.

⁸² Vgl. Martin Eckoldt: Schifffahrt auf kleinen Flüssen. Teil 4. Nebenflüsse der Elbe. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 10 (1987), S. 7–35, hier S. 30. Ferner Detlev Ellmers: Art. Schifffahrt. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. 2. Aufl. Bd. 27. Berlin, New York 2004, S. 20–35, hier S. 22.

⁸³ So etwa bei Detlev Ellmers: Die Archäologie der Binnenschifffahrt (wie Anm. 57). Vgl. auch: Einleitung. In: Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Hrsg. v. Martin Eckoldt u. a. Hamburg 1998, S. 10–38, hier S. 10.

Hauptverkehrsträger des Mittelalters waren.⁸⁴ Ihnen wird allgemein eine weitaus höhere Bedeutung beigemessen als den vielerorts sehr schlecht zu befahrenden mittelalterlichen Landstraßen.⁸⁵ Vor allem für das Frühmittelalter ist festgestellt worden, dass „zahlreiche Flüsse im fränkischen Herrschaftsbereich eine ähnlich große, vielfach sogar eine deutlich größere Bedeutung als die Landstraßen“ erlangt haben.⁸⁶ Auch die von Regensburg nach Böhmen verlaufenden Landwege waren in einem derart schlechten Zustand, dass „dem Regen als Wasserstraße eine besondere Bedeutung“ zukam.⁸⁷ Diese Beispiele verweisen darauf, dass der Wasserweg in der Forschung vielfach sogar als Alternative zu den Landverbindungen gilt und ihm „im allgemeinen der Vorzug vor dem Landweg gegeben worden ist“.⁸⁸ Gemeinhin ließe sich diese hohe Bedeutung der Wasserstraßen vor allem darauf zurückführen, dass die Binnenschifffahrt im Mittelalter bis in die kleinsten Flussläufe hinein stattfand und Flüsse nutzte, die heute als nicht mehr schiffbar gelten.⁸⁹ Diese besondere Rolle der Wasserwege im Mittelalter wird hauptsächlich dadurch bestimmt, dass sie eine Reihe von Vorteilen gegenüber dem Landweg besaßen. So wird sehr oft darauf verwiesen, dass der Wasserweg im Allgemeinen weitaus kostengünstiger und damit wirtschaftlicher gewesen wäre als der Landweg. Diese erstmals in der antiken Forschung⁹⁰ entwickelte These wurde sehr schnell auf das Mittelalter übertragen, in dem „die Binnenschifffahrt normalerweise gegenüber dem Landverkehr die wesentlich billigere und günstigere Transportmöglichkeit

⁸⁴ Für die ältere Forschung vgl. exemplarisch Otto Most: Land- und Wasserstraßen (wie Anm. 12), S. 15. Vgl. auch Hanns Hubert Hofmann: Fossa Carolina. Versuch einer Zusammenschau. In: Karl der Große. Lebenswerk und Nachleben. Bd. 1. Persönlichkeit und Geschichte. 3. Aufl. Hrsg. von Helmut Beumann. Düsseldorf. 1967, S. 337–453, hier S. 439. Für die neuere Forschung vgl. Detlev Ellmers: Die Rolle der Binnenschifffahrt für die Entstehung der mittelalterlichen Städte. In: Frühgeschichte der europäischen Stadt. Voraussetzungen, Grundlagen. Hrsg. von Hansjürgen Brachmann / Joachim Herrmann. Berlin 1991, S. 137–147, hier S. 137 (Schriften zur Ur- und Frühgeschichte; 44).

⁸⁵ Detlev Ellmers: Die Archäologie der Binnenschifffahrt (wie Anm. 57), S. 301. Zur wirtschaftlichen Überlegenheit des Wasserweges gegenüber dem Landweg vgl. Detlev Ellmers: Art. Handelsschifffahrt (wie Anm. 76), S. 597. Vgl. ferner: Einleitung (wie Anm. 83), S. 10.

⁸⁶ Hildegard Adam: Das Zollwesen im fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert. Stuttgart 1996, S. 87 (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Beiheft; 126).

⁸⁷ Vgl. Karl Schwarzfischer: Der Regen als Wasserstraße. In: Oberpfälzer Heimat 20 (1976), S. 116–199, hier S. 116.

⁸⁸ Hildegard Adam: Das Zollwesen im fränkischen Reich (wie Anm. 86), S. 89.

⁸⁹ Für die ältere Forschung vgl. Fritz Markmann: Systematik der deutschen Wasserstraßen (wie Anm. 34). Seit den Forschungen Eckoldts ist eine rechnerische Methode bekannt, mit der theoretisch die Schiffbarkeit mittelalterlicher Flüsse überprüft werden kann. Zur Forschungsleistung Eckoldts vgl. Detlev Ellmers: Art. Schifffahrt (wie Anm. 82), S. 22. Vgl. auch die unter Anm. 73 aufgeführte Literatur.

⁹⁰ Zur antiken Forschung vgl. Jürgen Kunow: Negotiator et Vectura. Händler und Transport im freien Germanien. Marburg 1980 (Kleine Schriften aus dem Vorgeschichtlichen Seminar Marburg; 6).

bot.⁹¹ Einen weiteren Vorteil der Nutzung von Flüssen bildete die Tatsache, dass sie es erlaubten, Massengüter und schweres Material zu transportieren.⁹² In Einzelfällen begegnet auch die Auffassung, dass bestimmte Transportleistungen gar nicht anders als über den Wasserweg zu bewerkstelligen waren.⁹³ Aber nicht nur die Transportleistung, sondern auch die durch die Benutzung des Wasserweges zu erreichenden Geschwindigkeiten sprechen für die hohe Bedeutung der Binnenschifffahrt im Mittelalter. So konnten beispielweise gut 100 Kilometer an nur einem Tag zurückgelegt werden.⁹⁴ Die Strecke Metz – Trier war gleichsam innerhalb einer Nacht zurückzulegen.⁹⁵ Auch wenn jene für das Mittelalter ungeheuerlich wirkende Reisedauer nur flussabwärts zu erreichen war, ist festzustellen, dass viele Herrscher und Potentaten den Wasserweg auch dann gerne nutzten, wenn er entgegen dem Strom führte. Dadurch wurden zwar keine höheren Geschwindigkeiten als auf dem Landweg erreicht, was sich daran erkennen lässt, dass während einer Bergfahrt nur etwa 20 bis 30 Kilometer am Tag zurückgelegt werden konnten.⁹⁶ Dennoch wurde der Wasserweg auch gegen die Fließrichtung ausgiebig genutzt, da er eine gewisse Bequemlichkeit mit sich brachte, die die Landstraßen nicht boten. Dementsprechend bezeugen die Aufzeichnungen Einhardts, dass Karl der Große in den Jahren 761 bis 814 „eine fast den doppelten Erdumfang erreichende Strecke größtenteils auf dem Wasserweg zurückgelegt“ habe.⁹⁷ Für die Bequemlichkeit des Wasserweges zeugt auch der Umstand, dass Heinrich der Löwe während seiner Pilgerreise ins Heilige Land zusammen mit seinen Begleitern und dem Proviant in Österreich die Donau hinabfuhr, unterdessen die Knappen mit den Pferden auf dem alternativ dazu verlaufenden Landweg folgten.⁹⁸

⁹¹ Detlev Ellmers: *Wege und Transport: Wasser*. In: *Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgerturns in Nord-Deutschland 1150–1650*. Bd. 3. Hrsg. von Cord Meckseper. Stuttgart, Bad Cannstatt 1985, S. 243–255, hier S. 244.

⁹² Vgl. Hans-Wilhelm Eckhardt: *Der Stecknitzkanal. Eine mittelalterliche Wasserstraße für den Salztransport*. In: *Praxis Geschichte H. 4* (2008), S. 52–53, hier S. 52. Vgl. auch Gernot Tromnau: *Wasserwege und Schifffahrt*. In: *Vergessene Zeiten. Mittelalter im Ruhrgebiet*. Bd. 2. Hrsg. von Ferdinand Seibt. Essen 1990, S. 68–71, hier S. 68.

⁹³ So ist beispielsweise Josef Röder der Ansicht, dass die Sandsteinbrüche am Haardtrand nicht ohne den Wasserweg auf der Isenach so intensiv hätten ausgebeutet werden können, wie es geschehen ist. Vgl. hierzu Josef Röder: *Die Reiter von Breitenfurt*. In: *Festschrift Pfälzisches Museum*. Hrsg. von Karl Schultz. Speyer 1960, S. 96–109, bes. S. 99.

⁹⁴ Ralf Molkenhain: *Handel, Reisen, Kriege führen. Binnenschifffahrt im frühen und hohen Mittelalter*. In: *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst* 70 (2004), S. 11–21, hier S. 15.

⁹⁵ Vgl. Uwe Schnall: *Art. Binnenschifffahrt* (wie Anm. 81), Sp. 198.

⁹⁶ Vgl. Ralf Molkenhain: *Handel, Reisen, Kriege führen*. (wie Anm. 94), S. 15.

⁹⁷ Hanns Hubert Hofmann: *Fossa Carolina* (wie Anm. 84), S. 440.

⁹⁸ Vgl. Ralf Molkenhain: *Straßen aus Wasser* (wie Anm. 58), S. 84.

2.4.2. Die Verdrängung der Binnenschifffahrt seit dem Hochmittelalter

Auch wenn die Altstraßenforschung die Binnenschifffahrt wegen ihrer wichtigen verkehrsgeschichtlichen Rolle inzwischen „als Rückgrat des Verkehrs“ wahrnimmt, so ist zu konstatieren, dass die im vorhergehenden Kapitel angesprochene große Bedeutung der Wasserstraßen im Laufe des Mittelalters nicht uneingeschränkt bestehen blieb. Denn die Forschung geht heute davon aus, dass es auch im Mittelalter selbst „Epochen“ der Nutzung eines Wasserweges zu unterscheiden gilt. Demnach sind Flüsse während des Mittelalters nicht durchgehend gleich stark für die Schifffahrt genutzt worden. Sie unterstanden mithin unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und einer phasenweisen Entwicklung. So stellt etwa Detlev Ellmers fest, dass sich „die Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter [...] am besten verstehen“ lässt, „wenn man vom frühen Mittelalter ausgeht und davon dann die hoch- und spätmittelalterlichen Veränderungen abhebt.“⁹⁹ In ähnlicher Weise beschreibt Ralf Molkenthin „deutliche Differenzen“, die „die Binnenschifffahrt des frühen und hohen Mittelalters zum einen von der Binnenschifffahrt der Antike und zum anderen auch von der des späten Mittelalters unterscheiden“.¹⁰⁰ Somit können für die Nutzung der Wasserwege im Laufe des Mittelalters entscheidende Veränderungen registriert werden. Hier ist insbesondere die Zeit des 12. und 13. Jahrhunderts anzusprechen, der in Bezug auf die Schifffahrt eine besondere Bedeutung beigemessen wird. In diesem Kontext ist eine zweite Hauptthese der heutigen Forschung anzusiedeln. Diese geht davon aus, dass die Binnenschifffahrt während des Hochmittelalters zunehmend von den Kleinst-, Klein- und Nebenflüssen verdrängt wurde. Wie die Forschung feststellt, ist dies auf zwei Entwicklungen zurückzuführen. Einerseits haben sowohl verschiedene technische Neuerungen an den mittelalterlichen Fuhrwerken als auch die Verbesserung der Anspannmöglichkeiten dazu beigetragen, dass auf dem Landweg „mit gleicher Zahl von Zugtieren und Begleitpersonen“ sehr viel mehr Waren transportiert werden konnten als auf kleinen Flüssen. Somit sorgten diese Innovationen dafür, dass der Schifffahrt auf den kleinen Flüssen ernsthafte Konkurrenz erwuchs und sie oftmals aus den Flussoberläufen gänzlich vertrieben wurde.¹⁰¹ Weitaus wichtiger ist demgegenüber eine zweite Entwicklung, die sich seit dem Hochmittelalter beobachten lässt. Demnach habe vor allem der auf den erhöhten Bevölkerungsanstieg zurückzuführende „Energiehunger“ des Hoch- und Spätmittelalters dafür gesorgt, dass an vielen Klein- und Nebenflüssen Wassermühlen errichtet worden sind, die die Schifffahrt, bedingt durch nötige Stau- und Wehranlagen, zusätzlich verdräng-

⁹⁹ Detlev Ellmers: Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter. In: Straßen- und Verkehrswesen (wie Anm. 37), S. 161–183, hier S. 183.

¹⁰⁰ Ralf Molkenthin: Straßen aus Wasser (wie Anm. 58), S. 12–13.

¹⁰¹ Vgl. Detlev Ellmers: Techniken und Organisationsformen (wie Anm. 99), S. 174–175.

ten.¹⁰² Zahlreiche Einzelstudien dokumentieren diese Verdrängung der Schifffahrt durch die Wassermühlen. Detlev Ellmers zeigt beispielsweise auf, dass die Ems im heutigen Niedersachsen während des frühen Mittelalters bis nach Osnabrück hin schiffbar war. Zahlreiche Mühlenstau, die im 12. Jahrhundert zunehmend errichtet worden waren, sorgten jedoch für eine Verdrängung der Schifffahrt und trugen so dazu bei, dass sie „für die Entwicklung Osnabrücks zur mittelalterlichen Stadt im Rechtssinn gar keine Rolle mehr spielte.“¹⁰³ Auch auf dem Neckar machten sich solche Entwicklungen bemerkbar, wo der Stadtrat Heilbronn im 14. Jahrhundert die bisher durchgehende Schifffahrt durch die Errichtung zahlreicher Mühlen unterbrach. Unter gleichzeitiger Ausnutzung des Stapelzwanges bildete die Stadt den „Endpunkt der Neckarschifffahrt“, wobei der Fluss zweigeteilt wurde.¹⁰⁴ Diese wirtschaftlich sehr vorteilhafte Situation wusste Heilbronn im Übrigen bis in das 19. Jahrhundert zu verteidigen. Auch auf der Lahn wurde die Schifffahrt durch den Bau von Mühlenanlagen gehemmt beziehungsweise verdrängt, wie die seit dem 11. Jahrhundert in Marburg, Gießen und Wetzlar erwähnten Wehranlagen für den Mühlenbetrieb belegen.¹⁰⁵ Ebenso sind für die Ruhr zahlreiche Schiffsmühlen und Fischwehre belegt, die die Schifffahrt behinderten und im 14. Jahrhundert mehrfach den Zorn der Schiffer auf sich zogen.¹⁰⁶ Diese Beispiele zeigen deutlich, dass die Schifffahrt seit dem Hochmittelalter zunehmend von einer Wechselwirkung mit den Wassermühlen geprägt worden ist, die ihr gegenüber „stets hemmend“ ausfiel.¹⁰⁷ Wie Detlev Ellmers daher behauptet, hätten vorhandene Stapelzwänge, die technischen Innovationen im Landverkehr und die erhöhte Energieausnutzung durch die Wassermühlen dazu geführt, „dass sich die Binnenschifffahrt mehr und mehr aus den kleinen Flüssen beziehungsweise Flussoberläufen zurückzog und dann natürlich für die Städtegründungen des 13./14. Jh. an diesen Flüssen keine Rolle mehr spielte.“¹⁰⁸ An anderer Stelle weist der Schifffahrtsarchäologe auf einen „erbarmungslosen Verdrängungswettbewerb“ zwischen Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft hin, infolgedessen „zahlreiche Stadtgründungen des 13. Jahrhunderts trotz ihrer Lage an Flussoberläufen nicht mehr als Hafentorte angelegt“ wur-

¹⁰² Vgl. Detlev Ellmers: Die Rolle der Binnenschifffahrt (wie Anm. 84), S. 138.

¹⁰³ Detlev Ellmers: Wege und Transport (wie Anm. 91), S. 247. Dort sind auch weitere Beispiele aufgeführt.

¹⁰⁴ Joachim Hennze: Vom wilden Wasser zur Wasserstraße. Oberrhein und Neckar als Hauptschlagadern des Verkehrs zwischen Württemberg, Baden und der Kurpfalz. In: Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff. Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland. Almanach 5/6. Hrsg. vom Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg. Stuttgart 2000, S. 215–228, hier S. 218.

¹⁰⁵ Martin Eckoldt: Die Geschichte der Lahn als Wasserstraße. In: Nassauische Annalen. Jahrbuch des Vereins für nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung 90 (1979), S. 98–123, hier S. 99.

¹⁰⁶ Gernot Tromnau: Wasserwege und Schifffahrt (wie Anm. 92), S. 69.

¹⁰⁷ Martin Eckoldt: Die Mühle als integrierender Bestandteil unserer Städte. In: Geschichte der Wasserkraftnutzung. Hrsg. von Martin Eckoldt / Ulrich Löber / Frank Tönsmann. Koblenz 1985, S. 61–66, hier S. 61.

¹⁰⁸ Vgl. Detlev Ellmers: Die Rolle der Binnenschifffahrt (wie Anm. 84), S. 138.

den.¹⁰⁹ Alles schien demnach darauf hinzudeuten, dass sich die „an den kleineren Flüssen im 12. und 13. Jahrhundert gegründeten Städte [...] in Siedlungs- und Sozialstruktur vollständig auf den Verkehr mit Wagen eingestellt“ hätten.¹¹⁰ Auch bei Martin Eckholdt bildet der Bau der Wassermühlen den Hauptgrund dafür, dass der Schiffsverkehr während des Hochmittelalters zunehmend von den kleinen Flüssen vertrieben wurde.¹¹¹ Währenddessen sich diese durch den Bau der Wassermühlen initiierte Verdrängung der Schifffahrt auf die kleinen Flüsse auswirkte, blieb sie auf den größeren Flüssen unverändert bis ins 19. Jahrhundert hinein „Hauptverkehrsträger des Warentransports“.¹¹²

2.4.3. Einwände gegen beide Thesen

Die im Vorhergehenden ausgeführten zwei Hauptthesen der modernen Binnenschifffahrtforschung und die mit ihnen verbundenen Erklärungsmodelle bilden bis heute den Ausgangspunkt konträrer Auffassungen, die ebenfalls Teil des noch jungen Diskussionsprozesses sind. So beschäftigte sich unlängst Ralf Molkenhain mit der einschlägigen These, dass der Wasserweg der Hauptverkehrsträger des Mittelalters gewesen sei. Er stellt zwar fest, dass „die Binnenschifffahrt für die mittelalterlichen Zeitgenossen kein unbekanntes Unterfangen“ war¹¹³ und daher vielfach genutzt worden ist, lehnt jedoch die Auffassung ab, dass Wasserwege überall dort genutzt worden seien, wo es möglich schien, weil er schlichtweg der günstigste Transportweg war. Mittelalterlichen Händlern schien demgegenüber kaum eine Wahl zwischen Land- oder Wasserweg offen gestanden zu haben. Er war vielmehr von seinen vorhandenen Transportmitteln abhängig: „War dies ein Schiff, so blieb ihm nur der Wasserweg. War es aber ein Wagen oder Saumtier [...], so blieben ihm nur die womöglich schlecht ausgebauten Straßen.“¹¹⁴ Insofern kann bezweifelt werden, dass es ein Händler unter Ausnutzung des Wasserweges schaffte, den Handel über weite Strecken stets auf dem günstigsten Weg zu organisieren.¹¹⁵ Vielmehr hätten Landstraßen gegenüber den Wasserwegen für den überregionalen Handel während des gesamten Mittelalters eine maßgeblich größere Rolle gespielt.¹¹⁶ Hinzu kommt die Tatsache, dass Wasserwege zumeist nicht direkt ans Ziel führten und darüber hinaus den Transport von Waren nur in Nord-

¹⁰⁹ Detlev Ellmers: Binnenschifffahrt im Mittelalter. In: Europäische Technik im Mittelalter. 800 bis 1400. Tradition und Innovation. Hrsg. von Uta Lindgren. Berlin 1996, S. 337–344, hier S. 338.

¹¹⁰ Detlev Ellmers: Wege und Transport (wie Anm. 91), S. 245.

¹¹¹ Vgl. Martin Eckholdt: Die Mühle (wie Anm. 107) S. 12. Ferner: Einleitung (wie Anm. 83), S. 12.

¹¹² Detlev Ellmers: Art. Handelsschifffahrt (wie Anm. 76), S. 597.

¹¹³ Ralf Molkenhain: Straßen aus Wasser (wie Anm. 58), S. 135.

¹¹⁴ Ebenda, S. 131.

¹¹⁵ Vgl. ebenda, S. 121.

¹¹⁶ Vgl. ebenda, S. 126.

Süd-Richtung ermöglichten. Gerade der europäische Handel von West nach Ost und umgekehrt konnte sich naturgemäß auf kein Gewässersystem stützen, sondern musste zwangsläufig auf Landstraßen bewerkstelligt werden.¹¹⁷ Desweiteren konnten selbst da, wo Flüsse vorhanden waren, parallel dazu verlaufende Landstraßen eine weit größere Bedeutung einnehmen. Demgemäß ist schon früher festgestellt worden, dass zum Beispiel die mit der Saar konkurrierende, von der Lombardei nach Flandern verlaufende Landstraße den Fluss „an Verkehrsdichte weit in den Schatten gestellt haben [muss]“.¹¹⁸

Andere detaillierte und jüngere wirtschafts- sowie verkehrsgeschichtliche Studien machen ebenfalls deutlich, dass der Wasserweg überall dort, wo er sich anbot, zwar gebraucht wurde, seine Bedeutung aber größtenteils in Bezug auf einen ebenfalls vorhandenen Landweg gesehen werden muss. Zuweilen konnte die Nutzungshäufigkeit eines Wasserweges gar weit hinter der eines Landweges zurückfallen.¹¹⁹ Dementsprechend stellt Konrad Elmhäuser in seiner zum großen Teil auf Urbaren beruhenden Studie fest, dass die Transportprobleme der von ihm betrachteten Grundherrschaften „mit Karren, zu Pferd und zu Fuß“ gelöst worden seien, wobei „Schiffstransporte [...] im Rahmen grundherrlicher Leistungen immer Ausnahmen [blieben], da Transportschiffe selten verfügbar waren und ihre sichere Beherrschung eine Spezialistenarbeit war, die nicht beliebig an Hörige delegiert werden konnte.“¹²⁰ Für das mittelalterliche Frankreich kommt der Historiker Robert-Henri Bautier indes zu einem etwas anderen Bild. In einer richtungsweisenden Studie zeigt er auf, dass den Wasserwegen allgemein der Vorzug gegeben worden war, sofern ihre Benutzung möglich erschien.¹²¹ Aus diesem Grund hätten die Wasserwege im Mittelalter eine ähnlich hohe Bedeutung besessen, wie sie die Eisenbahn für das 19. und frühe 20. Jahrhundert eingenommen habe.¹²² Allerdings sei diese hohe Bedeutung der Wasserwege innerhalb der mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte nicht isoliert zu betrachten. Der Vorteil der Binnenschifffahrt bestand vielmehr darin, eine gute Kombination und Ergänzung zu vorhandenen Landwegen zu bieten. Demnach bezeichnet Bautier die Landwege gleichsam als Schnittstellen, die als Warenzubringer für die Binnenhäfen fungierten sowie den Transport dort verlängerten und durchführten, wo die Schifffahrt endete.¹²³ In einem mittelalterli-

¹¹⁷ Vgl. ebenda, S. 132.

¹¹⁸ Kurt Hoppstädter: Die Saar als Wasserstraße. In: Zeitschrift für die Geschichte der Saargegend 13 (1963), S. 9–82, hier S. 11.

¹¹⁹ Vgl. Konrad Elmhäuser: *Facit Navigium* (wie Anm. 77), S. 38.

¹²⁰ Ebenda, S. 53.

¹²¹ Vgl. Robert-Henri Bautier: La circulation fluviale dans la France médiévale. In: *Recherches sur l'économie de la France médiévale. Les voies fluviales – la draperie*. Paris 1989, S. 7–36, hier S. 35.

¹²² Vgl. ebenda, S. 36.

¹²³ „Les routes elles-mêmes assuraient souvent les relais, en drainant les marchandises vers les ports, en prolongeant les vallées là où cessait la navigation, en unissant les bassins entre eux.“ Ebenda, S. 33.

chen Verkehrssystem also ergänzten sich Land- und Wasserwege sinnvoll und ökonomisch miteinander.

Auf Grundlage solcher Befunde stellen die jüngeren Forschungen fest, dass Flüsse den mittelalterlichen Landstraßen nicht prinzipiell überlegen gewesen seien. Auch das Urteil, dass sie die günstigsten Transportwege bildeten und folglich als Hauptverkehrsträger anzusehen seien, scheint überholt. Kritisch wird daher betont, dass diese These in der Vergangenheit zu vorschnell aufgestellt und vielfach pauschal sowie unbegründet übernommen worden ist.¹²⁴ Heute geht die Forschung mithin zunehmend davon aus, dass Land- und Wasserwege im Mittelalter nicht in Konkurrenz, sondern in Ergänzung zueinander standen. Es ging dementsprechend um die Verknüpfung beider Verkehrswege.¹²⁵ Das Augenmerk ist in diesem Sinne auch auf Warenumschnagplätze zu lenken, die eine Ergänzung von Land- und Wasserwegen besonders sinnfällig erscheinen lassen und um deren wirtschaftlichen Stellenwert oftmals rechtliche Auseinandersetzungen entbrannten.¹²⁶

Auch wenn die jüngere Forschung also berechtigte Argumente geltend gemacht hat, denen es zu folgen gilt, so bleiben dennoch nicht alle ihre Resultate kritiklos hinzunehmen. Insbesondere die Ergebnisse Molkensthins werfen gravierende Fragen auf. Zunächst fällt ins Auge, dass er die These, der Wasserweg sei der Hauptverkehrsträger des Mittelalters, schlicht ins Negative kehrt und deshalb behauptet, dass er genau dies nicht sei. Andererseits will er die hohe Bedeutung der mittelalterlichen Wasserstraßen nicht leugnen. Der Leser Molkensthins steht mithin vor einer sehr unbefriedigenden Lösung des Problems, wie die Bedeutung der Wasserwege einzuordnen ist. Wenn es gilt, dass der Wasserweg nicht der Hauptverkehrsträger des Mittelalters ist, er dennoch eine hohe Bedeutung hat, wie ist jene dann zu ermesen? Es scheint sich die Frage aufzutun, wo denn die eigentlichen Kriterien liegen, die dem Forscher helfen, die Bedeutung einer Wasserstraße einzuschätzen. Auch Molkensthin scheint dabei dem Fehler zu unterliegen, die generelle Bedeutung mittelalterlicher Binnenschiffahrt in einen epochenübergreifenden Fortschrittsgedanken einzubetten, in dem das Mittelalter einen Rückschritt darstellt. So jedenfalls dürfte die Äußerung zu verstehen sein, dass „im Vergleich zu den Schiffen, wie auch zu den infrastrukturellen Leistungen der römischen Epoche, [...] das Mittelalter wieder auf einen primitiveren Stand zurück [fiel].“¹²⁷ Auch die Bemerk-

¹²⁴ Vgl. Ralf Molkensthin: *Straßen aus Wasser* (wie Anm. 58), S. 135. Einen Kritikpunkt Molkensthins bildet die oben zitierte Studie Hildegard Adams. Die von ihr behauptete hohe Bedeutung der Wasserwege in karolingischer Zeit sei nach Molkensthin durch die Quellen nicht ohne weiteres zu begründen. Vgl. ebenda, S. 126.

¹²⁵ Diese Grundeinsicht der modernen Forschung fasst Peter Spufford an Beispielen treffend zusammen. Vgl. Peter Spufford: *Handel, Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter*. Darmstadt 2004. Hier S. 145–148.

¹²⁶ Vgl. dazu die brandenburgischen Beispiele (Niederfinow, Prenzlau) weiter unten.

¹²⁷ Ralf Molkensthin: *Straßen aus Wasser* (wie Anm. 58), S. 129.

kung, dass die Binnenschifffahrt „in der römischen Epoche einen ersten Höhepunkt sowohl in technischer wie auch in logistischer Hinsicht“ erreichte, der mit dem Übergang zum Mittelalter wieder verloren ging,¹²⁸ muss wohl dahin gehend verstanden werden. Dagegen bleibt jedoch der Einwand jüngerer verkehrsgeschichtlicher Arbeiten bestehen, die gezeigt haben, dass jede Gesellschaft die für sie passenden Lösungen verkehrstechnischer Probleme findet. Kein Verkehrsnetz in der Geschichte ist einem anderen prinzipiell über- oder unterlegen. Diese Erkenntnis sollte auch bei der Einschätzung der Bedeutung mittelalterlicher Wasserstraßen Beachtung finden, wie im Hauptteil der Arbeit an ausgewählten Beispielen zu zeigen sein wird.

Auch bezüglich der zweiten Hauptthese der Binnenschifffahrtforschung sind konträre Ansichten zu beobachten. Nicht immer scheint sich der Verdrängungsprozess der Schifffahrt so „erbarmungslos“ darzustellen, wie vielfach behauptet wird. Auch wenn beispielsweise, wie bereits oben dargestellt wurde, Stapelzwänge und Zölle die freie Schifffahrt behinderten, so kann doch festgestellt werden, dass jene „sie aber weder technisch noch organisatorisch“ völlig einschränkten.¹²⁹ Auch der demgegenüber weitaus wichtigeren und in der Literatur immer wieder betonten Konkurrenz zwischen der Schifffahrt und der Wassermühlenwirtschaft ist mit Vorsicht zu begegnen. Zwar fehlen dafür in der Forschung bisher aussagekräftige und konkrete Gegenbeispiele, jedoch zeigen allein die „im 12. Jahrhundert wieder zunehmenden Urkundenbelege für Schifffahrt und Flößerei [...], dass eine in der Literatur gelegentlich aufscheinende schifffahrtsgeschichtliche Grenze um 1300 kaum der Wirklichkeit entspricht.“¹³⁰ Insbesondere für die Flößerei ist gezeigt worden, dass über das Hochmittelalter selbst gesamte Flusseinzugsgebiete bis zu den kleinsten Wasserläufen flößbar gemacht worden sind.¹³¹ Vor diesem Hintergrund muss auch der populäre Gegensatz zwischen Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft neu überdacht werden.

2.5. Die Mark Brandenburg – Ein lohnendes Beispiel für die Binnenschifffahrtforschung

Die vorangegangenen Ausführungen sollten kenntlich gemacht haben, dass es aus Sicht der Binnenschifffahrtforschung lohnenswert erscheint, die oben vorgestell-

¹²⁸ Ebenda, S. 13.

¹²⁹ Max Baumann: Flüsse als europäische Verkehrsadern. Eine Skizze am Beispiel des Hochrheins. In: *Mundo Multa Miracula*. Festschrift für Hans Conrad Peyer. Hrsg. von Hans Berger u.a. Zürich 1992, S. 82–96, hier S. 86.

¹³⁰ Karl-Heinz Ludwig: Zu den Schriftquellen (wie Anm. 75), S. 92.

¹³¹ Jürgen Delfs: Die Flößerei in Deutschland und ihre Bedeutung für die Volks- und Forstwirtschaft. In: *Flößerei in Deutschland*. Hrsg. von Hans-Walter Keweloh. Stuttgart 1985, S. 34–54, hier S. 38–39.

ten Thesen auf weitere Landschaften zu übertragen, um ihre Allgemeingültigkeit kritisch zu prüfen. Insbesondere das mittelalterliche Brandenburg ist von der Forschung bisher kaum betrachtet worden. Dabei ist die Markgrafschaft ein besonders treffendes Beispiel, mit dem die Thesen der Binnenschiffahrtforschung überprüft und womöglich neu bewertet werden können. Denn die Mark Brandenburg gehört bekanntlich zu den vom Landesausbau betroffenen Gebieten. Folgerichtig ist der Großteil der brandenburgischen Städte während des späten 12. beziehungsweise im Laufe des 13. Jahrhunderts gegründet worden. Wie die Forschung pauschal behauptet, müsste die Schiffahrt auf Klein- und Nebenflüssen also auch in Brandenburg keine Rolle mehr gespielt haben. Vielmehr hätte auch hier die Wassermühlenwirtschaft im Vordergrund gestanden. Da diese Thesen am Beispiel Brandenburgs bisher nicht überprüft worden sind, soll im folgenden Hauptteil der Arbeit danach gefragt werden, ob sich der Konflikt zwischen der Wassermühlenwirtschaft und der Schiffahrt so spannungsreich darstellte, wie die Forschung allgemein behauptet. Es ist außerdem zu klären, ob die Schiffahrt auf Klein- und Nebenflüssen für die mittelalterlichen Städte Brandenburgs tatsächlich keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielte. In diesem Kontext soll am Beispiel Brandenburgs die Bedeutung der mittelalterlichen Binnenschiffahrt diskutiert und wichtige Kriterien aufgestellt werden, die helfen, diese einzuschätzen.

Umgekehrt ist es auch ein besonderes Anliegen der brandenburgischen Landesgeschichte, verkehrsgeschichtliche Themen auf Grundlage der modernen Forschungsergebnisse zu untersuchen. Vor allem die brandenburgische Stadtgeschichtsforschung sieht die Fragen der Altwegeforschung „noch keineswegs erschöpfend beantwortet“. ¹³² Insofern vermag es wiederum die brandenburgische Kleinstadtforschung ihrerseits, die Verkehrswegeforschung durch weitere Untersuchungen mit neuen Erkenntnissen zu bereichern. ¹³³ Besondere Bedeutung kommt dabei den märkischen Wasserstraßen und der brandenburgischen Schiffahrt zu. Wie Winfried Schich feststellte, handelt es sich dabei „nicht um ein zentrales Thema der bisherigen landesgeschichtlichen Forschung, sondern eher um ein am Rande stehendes.“ ¹³⁴ Umso lohnenswerter ist es also aus dieser Perspektive, die Forderungen der Forschung aufzunehmen, und die Binnenschiffahrtforschung um das Beispiel Brandenburg zu erweitern. Anders als bisher soll dem Leser dadurch ein differenzierteres Bild mittelalterlicher Binnenschiffahrt angeboten werden.

¹³² Lieselott Enders: Aufgaben der brandenburgischen Stadtgeschichtsforschung. In: Brandenburgische Landesgeschichte heute. Hrsg. von Lieselott Enders / Klaus Neitmann. Potsdam 1999, S. 69–79, hier S. 74.

¹³³ Evamaria Engel: Zur Situation der brandenburgischen Kleinstadtforschung. In: Brandenburgische Landesgeschichte heute (wie Anm. 132), S. 81–89, hier S. 84.

¹³⁴ Winfried Schich: Die Havel als Wasserstraße im Mittelalter. Brücken, Dämme, Mühlen, Flutrinnen. In: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 45 (1994), S. 31–55, hier S. 32.

3. Die mittelalterliche Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen in Brandenburg – Stadtgründungen, Topographie und die Nutzung der Wasserwege

Der Großteil der brandenburgischen Städte ist während des hochmittelalterlichen Landesausbaus im so genannten *langen* 13. Jahrhundert entstanden.¹³⁵ Bei der Anlage von Städten spielte zumeist deren topographische Lage eine maßgebliche Rolle. Oftmals vollzogen sich Stadtgründungen gezielt an wichtigen Fluss- und Straßenpässen.¹³⁶ Dies lässt sich beispielsweise bei der uckermärkischen Stadt Prenzlau¹³⁷ nachvollziehen, wo ein leichtes Überqueren der Ucker möglich war. Ähnlich verhält es sich mit der Stadt Frankfurt an der Oder,¹³⁸ wo ebenfalls ein grundlegender Zusammenhang von Stadtgründung und Flusslage zu beobachten ist. Auch die Mehrzahl der Prignitzstädte hat „eine günstige Flusslage als topographisches Merkmal“ aufzuweisen.¹³⁹ Ebenso ist die Stadt Eberswalde an einer Furt über den Fluss Finow gegründet worden.¹⁴⁰ Diese für viele brandenburgische Städte charakteristische Lage an Flussübergängen und Furten war nicht nur verkehrsgeographisch von äußerster Wichtigkeit. Die unmittelbare Nähe zum Fluss bot den entstehenden Städten zudem die Möglichkeit, mit fürstlichem Konsens Wassermühlen zu errichten, um so die Getreideversorgung für die eigenen Bedürfnisse und darüber hinaus für das städtische Umland zu gewährleisten. In vielen Fällen ist daher während der Stadtgründung der zeitgleiche Bau von Wassermühlen belegt.¹⁴¹ Dass diese für die jeweiligen Städte eine fundamentale und lebenswichtige Rolle einnahmen, lässt sich abermals am Beispiel Prenzlau feststellen, wo die Stadtrechtsverleihungsurkunde Herzog Barnims I. ausdrücklich betont, dass der neu entstehenden Stadt das Recht eingeräumt wird, Wassermühlen zu errichten, „quibus

¹³⁵ Die Periode des „langen 13. Jahrhunderts“ zieht sich vom späten 12. Jahrhundert bis zum beginnenden 14. Jahrhundert (etwa 1320). Vgl. Winfried Schich / Gerd Heinrich: Land und Städte in Berlin und Brandenburg. In: Städtebuch Brandenburg und Berlin. Hrsg. von Evamaria Engel / Lieselott Enders / Gerd Heinrich / Winfried Schich. Stuttgart, Berlin, Köln 2000, S. XXVII–LII, hier S. XXX.

¹³⁶ Vgl. hierzu Lieselott Enders: Entstehung und Entwicklung der uckermärkischen Städte im hohen Mittelalter. In: Jahrbuch für Regionalgeschichte 13 (1986), S. 24–59, hier S. 29.

¹³⁷ Vgl. Winfried Schich: Stadtwerdung im Raum zwischen Elbe und Oder im Übergang von der slawischen zur deutschen Periode. Beobachtungen zum Verhältnis von Recht, Wirtschaft und Topographie am Beispiel von Städten in der Mark Brandenburg. In: Germania Slavica. Bd. 1 (1980), S. 191–238, hier S. 226.

¹³⁸ Vgl. ebenda, S. 230.

¹³⁹ Heinz Schirrholtz: Die Prignitzstädte im Mittelalter. In: Prignitz-Forschungen 1 (1966), S. 37–56, hier S. 37.

¹⁴⁰ Johannes Schultze: Art. Eberswalde. In: Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Bd. 10. Berlin und Brandenburg. Hrsg. von Gerd Heinrich. 3. Aufl. Stuttgart 1995, S. 165–167, hier S. 165.

¹⁴¹ Der Bau von Wassermühlen im Zuge der Stadtanlage kann als ein üblicher Vorgang angesehen werden. Vgl. hierzu Winfried Schich / Gerd Heinrich: Land und Städte (wie Anm. 135), S. XXXII.

carere non poterunt¹⁴². Für die Wichtigkeit der Mühlen scheint hier also zu sprechen, dass das „Wohlergehen“ der Stadt Prenzlau ohne diese nicht zu erreichen war. Folgerichtig verknüpfte sich diese während des 12. Jahrhunderts im Raum zwischen Elbe und Oder eingeführte „technische Innovation“, die sich in einer ersten Phase in den ländlichen Gebieten verbreitet hatte, sodann in einer zweiten Phase mit den aufkommenden Stadtgründungen. Seit 1244 sind Wassermühlen feste Bestandteile von Stadtrechtsverleihungen und spielen während der Stadtentstehungsphase eine gewichtige Rolle.¹⁴³

Auch bei anderen brandenburgischen Städten sind im Verlauf der Stadtentstehung die nötigen Vereinbarungen zur Anlage von Wassermühlen getroffen worden. Die Stadt Lychen zum Beispiel erhielt im Zuge ihrer von Markgraf Johann vollzogenen Stadtrechtsverleihung 1248 zwei Mühlen übertragen.¹⁴⁴ Während sich eine direkt bei der Stadt befand (*apud civitatem situm*)¹⁴⁵, war die andere im Bach Kosternitz gelegen, der heute Küstrinchener Bach genannt wird.¹⁴⁶ In Landsberg an der Warthe ist im Zuge der Stadtrechtsverleihung Markgraf Johanns 1257 die Rede von Mühlen, die im Fluss Kladow innerhalb des Stadtgebietes errichtet werden sollen, von deren Erträgen der Schulze künftig den dritten Anteil erhalten werde.¹⁴⁷ Auch die Stadt Kyritz erhielt von ihren Stadtherrn, den Edlen von Plotho, 1259 das Recht, auf der Jägelitz Mühlen zu errichten.¹⁴⁸ Somit ist ersichtlich, dass die brandenburgischen Städte seit ihrer Gründung Flüsse zur Energiegewinnung nutzten. Die Wassermühle war mithin die „am meisten verbreitete und hauptsächliche Mühlenart der Mark Brandenburg im Mittelalter“.¹⁴⁹ Das Mühlenregal hielt der Markgraf in Händen. Dieser entschied somit über den Bau und die Anlage neuer Mühlen, wie ein entsprechendes Privileg der beiden Markgrafen Otto und Konrad für

¹⁴² Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): Codex Diplomaticus Brandenburgensis (CDB). Reihe A. Bd. 21. Berlin 1861, S. 87.

¹⁴³ Weiterführend hierzu: Winfried Schich: Die havelländische Mühle Klinke und die Frühzeit der Wassermühlen in der Mark Brandenburg. In: „Die Dinge beobachten ...“. Archäologische und historische Forschung zur frühen Geschichte Mittel- und Nordeuropas. Festschrift für Günter Mangelsdorf. Hrsg. von Felix Biermann. Rahden 2008, S. 437–450, bes. S. 447.

¹⁴⁴ Lieselott Enders: Die Uckermark. Geschichte einer kurmärkischen Landschaft vom 12. bis zum 18. Jahrhundert. Weimar 1992, S. 73.

¹⁴⁵ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 13. Berlin 1857, S. 316–317.

¹⁴⁶ Zur Bezeichnung und etymologischen Bedeutung dieses Baches vgl. Reinhard E. Fischer (Bearb.): Brandenburgisches Namenbuch. Teil 10. Die Gewässernamen Brandenburgs. Weimar 1996, S. 147.

¹⁴⁷ „*Similiter in molendinis in aqua Cladowe infra civitatis terminos et agrorum construendis Schultetus partem tertiam obtinebit.*“ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 18. Berlin 1859, S. 369–370.

¹⁴⁸ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1. Berlin 1838, S. 367.

¹⁴⁹ Werner Peschke: Das Mühlenwesen der Mark Brandenburg. Von den Anfängen der Mark bis um 1600. Diss. Berlin 1937, S. 4.

die altmärkische Stadt Stendal bezeugt. Demnach wurde Stendal erlaubt, auf der Uchte eine Wassermühle zu errichten.¹⁵⁰

Im Laufe des späten 13. und 14. Jahrhunderts gelangten die brandenburgischen Städte bekanntlich zu einer Zeit wirtschaftlicher Blüte. Diese „nicht zu unterschätzende Wirtschaftskraft der brandenburgischen Kommunen“ bot „eine wichtige Voraussetzung für deren erfolgreichen Kampf um rechtliche und politische Freiheiten“, die umgekehrt „wiederum die Wirtschaftsentwicklung der brandenburgischen Städte günstig beeinflussten.“¹⁵¹ Vielfach konnten die Städte eine Herauslösung aus übergeordneten Vogteigerichtsbarkeiten erreichen, sowohl das niedere als auch das hohe Gericht in ihrer Hand vereinen, den adligen Burgenbau unterbinden und die verbindliche Einrichtung einer jährlichen Bede bewirken. Im Laufe des 13. Jahrhunderts bildete sich für die märkischen Städte demnach allmählich die Ratsverfassung heraus, wobei das Organ der Selbstverwaltung der Stadtrat war.¹⁵² Das Aussterben der brandenburgischen Askanier 1319/20 und die damit verbundenen politischen Instabilitäten sowie der ständige Herrschaftswechsel in der Mark stellten insgesamt „einen günstigen Boden für Entfaltung städtischer Selbstständigkeitsbestrebungen dar.“¹⁵³ Ihren Niederschlag erfuhr diese Entwicklung vor allem in den im 14. Jahrhundert gegründeten märkischen Städtebünden, die sich in der Folgezeit mehrfach erneuerten und sich sogar anschickten, über adlige Landfriedensbrecher zu richten, deren Güter und Burgen einzuäschern und ihre Hinterlassen kurzerhand einzukerkern, um sie gegen Lösegeld wieder freizulassen. Zum „Aufschwung“ der märkischen Städte trug insbesondere auch die Handelstätigkeit der Kaufleute bei.¹⁵⁴ Diese städtische Oberschicht besaß die politische und gesellschaftliche Herrschaft innerhalb der jeweiligen Städte und war vor allem am Fernhandel interessiert.¹⁵⁵ So war insbesondere die „Beziehung zur Hanse für die brandenburgischen Städte [...] zweifellos von großer Bedeutung, beeinflusste ihre

¹⁵⁰ „[...] *possunt construere seu edificare unum molendinum [...] super aqua, quam vocamus Vchte*“. Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 15. Berlin 1858, S. 41.

¹⁵¹ Evamaria Engel: Zur Autonomie brandenburgischer Hansestädte im Mittelalter. In: Autonomie, Wirtschaft und Kultur der Hansestädte. Hrsg. von Konrad Fritze / Eckhard Müller-Mertens / Walter Stark. Weimar 1984, S. 45–75, hier S. 69 (Hansische Studien; 6).

¹⁵² Eckhard Müller-Mertens: Untersuchungen zur Geschichte der brandenburgischen Städte im Mittelalter. Teil 2. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu Berlin. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe 5 (1955/56) Nr. 4, S. 274–307, hier S. 288.

¹⁵³ Evamaria Engel: Zur Autonomie (wie Anm. 151), S. 64.

¹⁵⁴ Helmut Assing: Die Landesherrschaft der Askanier, Wittelsbacher und Luxemburger. (Mitte des 12. bis Anfang des 15. Jahrhunderts). In: Brandenburgische Geschichte (wie Anm. 2), S. 85–168, hier S. 116.

¹⁵⁵ Vgl. hierzu Winfried Schich / Gerd Heinrich: Land und Städte (wie Anm. 135), S. XXXIV. Ferner Herbert Helbig: Die brandenburgischen Städte des 15. Jahrhunderts zwischen Landesherrschaft und adligen Ständen. In: Die Stadt am Ausgang des Mittelalters. Hrsg. von Wilhelm Rausch. Linz 1974, S. 227–250, hier S. 228.

ökonomische Entwicklung und wirkte sich auf ihren Handel aus.¹⁵⁶ Gerade der hansische Raum bot den brandenburgischen Kaufleuten einen günstigen Absatzmarkt für märkisches Getreide, Holz beziehungsweise Holzprodukte, Wolle und Vieh. Als ein wichtiger Anlaufpunkt erwies sich hierbei die Stadt Hamburg, wo den altmärkischen Städten Salzwedel und Stendal schon 1236 zollrechtliche Vergünstigungen zugebilligt worden waren.¹⁵⁷

Seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts sind ähnliche Handelsbeziehungen auch für Städte der Prignitz und der Mittelmark überliefert.¹⁵⁸ Nicht nur Hamburg selbst, sondern auch andere Nord- und Ostseestädte, die einen permanenten Getreide- und Rohstoffbedarf aufwiesen, bildeten Absatzorte märkischer Produkte. Dementsprechend erhielten die märkischen Kaufleute 1252 Zollfreiheit bei der Fahrt durch Holland.¹⁵⁹ Das hamburgische Schuldbuch indes belegt umfangreiche Handels- und Kreditbeziehungen der brandenburgischen Kaufleute auch nach Flandern.¹⁶⁰ Der märkische Handel folgte zudem der Oder in den pommerschen Raum, wo Stettin den Hauptexportpunkt märkischen Getreides bildete.¹⁶¹ Folgerichtig wirkten sich jene Handels- und Geschäftsbeziehungen unweigerlich auf die Verkehrswege aus, die nicht ausschließlich auf das Land beschränkt blieben. Im Sinne der günstigen wirtschaftlichen Lage wurden auch die märkischen Wasserwege rege genutzt. Für den Handel in Richtung Hamburg boten sich die Elbe sowie ihre Neben- und Seitenflüsse an. Demnach erhielten die Bürger der Städte Berlin und Cölln vom letzten askanischen Markgrafen Woldemar 1317 das Recht, überschüssiges Getreide nach Hamburg auszuführen. Hierbei durften sie den Wasserweg über Spree, Havel und Elbe nach Hamburg nutzen, wie eine weitere markgräfliche Urkunde aus dem Jahr 1319 belegt. Noch im selben Jahr erhielt auch die Stadt Spandau die Erlaubnis, auf dem Wasserwege ihr Getreide zu verschiffen.¹⁶² Somit ergibt sich ein grundlegender Zusammenhang zwischen den märkischen Handelstätigkeiten und der Nutzung der Wasserwege, deren Attraktivität zweifellos darin bestand, dass sie eine natürliche Verbindung nach Hamburg beziehungsweise nach Stettin boten. Infolgedessen häufen sich seit dem beginnenden 14. Jahrhundert Urkunden, die das Interesse einer ganzen Reihe märkischer Städte an Flüssen dokumentieren. Dabei leitet sie nicht ausschließlich die Absicht, diese für den An-

¹⁵⁶ Eckhard Müller-Mertens: Untersuchungen zur Geschichte der brandenburgischen Städte im Mittelalter. Teil 3 und 4. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu Berlin. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe 6. (1956/57) Nr. 1, S. 1–27, hier S. 10.

¹⁵⁷ Vgl. Herbert Helbig: Die brandenburgischen Städte (wie Anm. 155), S. 227.

¹⁵⁸ Vgl. Herbert Helbig: Gesellschaft und Wirtschaft der Mark Brandenburg im Mittelalter. Berlin, New York 1973, S. 118.

¹⁵⁹ Vgl. ebenda, S. 117.

¹⁶⁰ Vgl. ebenda, S. 118.

¹⁶¹ Vgl. ebenda, S. 120. Ferner Winfried Schich / Gerd Heinrich: Land und Städte (wie Anm. 135), S. XXXIII.

¹⁶² Zu Berlin und Spandau vgl. Herbert Helbig: Gesellschaft und Wirtschaft (wie Anm. 158), S. 126.

trieb von Wassermühlen, sondern auch als Schifffahrtsweg zu nutzen. Die oben bereits dargestellte politische Situation in der Mark trug sodann erheblich dazu bei, dass die Städte ihre Ansprüche durchsetzen und sich mit landesherrlichem Einvernehmen umfangreiche Flussrechte aneignen konnten. Diese Entwicklung war nicht nur beschränkt auf die größeren durch die Mark verlaufenden Flüsse, wie Havel, Oder beziehungsweise Elbe, sondern sie lässt sich auch für eine Anzahl von Klein- und Nebenflüssen beobachten. Folglich bewilligten die Edlen Herren von Plotho der Stadt Kyritz das Recht, die Jäglitz in Richtung Elbe zu befahren. Sie versprachen ihnen in diesem Zusammenhang, den Fluss von Mühlen und Wehranlagen frei zu halten und die Kyritzer nicht an der Schifffahrt in Richtung Havelberg zu behindern.¹⁶³ Für die Stadt Wusterhausen gab es über die Dosse eine Verbindung zur Havel, von der aus die Elbe erreicht werden konnte. Auch die Dosse ist als Schifffahrtsweg vor allem für den Salzhandel genutzt worden.¹⁶⁴ Zwar existieren hierfür keine urkundlichen Belege, die 1996 in Wusterhausen bei Rohrverlegearbeiten ausgegrabene Hafenanlage bezeugt jedoch auf eindrucksvolle Weise die mittelalterliche Dosseschifffahrt zur Elbe hin. Die archäologischen Auswertungen des historischen Hafens erbrachten, dass er sehr wahrscheinlich mit der Anlage der Stadt Wusterhausen entstanden ist und erst nach 1560 seine Bedeutung allmählich verlor, dann vermoorte und schließlich nicht mehr befahrbar war.¹⁶⁵

Die Stadt Beeskow in der Niederlausitz indes einigte sich 1324 auf Veranlassung des sächsischen Herzogs Rudolph, der sich weiter Teile der Mark bemächtigt hatte, mit Hermann von Mollnbach über das Fließ zu Trebitz. Die in diesem Zusammenhang festgelegten Abgabepflichten der Stadt für geflößtes Holz sprechen für einen regen Holzhandel auf dem Trebitzer Fließ, das über den Schwielochsee mit der Spree verbunden ist. Eine weitere Beeskower Urkunde aus dem Jahr 1364 hebt hervor, dass der Besitzer der bei der Burg liegenden Wassermühlen für deren Instandhaltung sowie für die Pflege des Verbindungsweges nach Frankfurt (Oder) und der auf diesem Damm liegenden Brücken verantwortlich war. Das dafür erforderliche Holz sollte er aus der Herrschaft Beeskow erhalten. Für den Fall jedoch, dass dieses nicht ausreichte, hob die Urkunde hervor, solle der Müller den Rest unter Beteiligung des Burgherrn „koufen vf deme wassere“.¹⁶⁶ Damit war zweifelnsfrei der Holzhandel auf der Spree gemeint, für den Beeskow, seit 1321 bezeugt,¹⁶⁷ das Stapelrecht besaß.

Der Holzhandel setzte sich sodann auf der Spree von Beeskow über Fürstenwalde und Köpenick weiter nach Berlin fort. Bereits 1298 hatte Markgraf Otto V. den

¹⁶³ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1, S. 367.

¹⁶⁴ Karl Altrichter: Geschichte der Stadt Wusterhausen an der Dosse. Bd. 1. Neuruppin 1888, S. 17.

¹⁶⁵ Vgl. Manfred Teske: Die „Schifffahrt“ in Wusterhausen. In: Ostprignitz-Ruppin. Jahrbuch 6 (1998), S. 31–33, hier S. 33.

¹⁶⁶ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 20. Berlin 1861, S. 364.

¹⁶⁷ Vgl. hierzu die Urkunde Herzog Rudolphs von Sachsen für die Stadt Beeskow ebenda, S. 342.

Berlinern den Zoll in Köpenick überlassen, der von dem aus Richtung Fürstenwalde kommenden Holz und den vorbeifahrenden Schiffen hier erhoben wurde.¹⁶⁸ Die an der Spree liegenden Städte profitierten also zunehmend auch von der Flößerei und Schifffahrt auf diesem Fluss und den mit ihm verbundenen kleinen Gewässern beziehungsweise Fließen.

Auch die Stadt Neuruppin nutzte den Schifffahrtsweg in Richtung Elbe, um Waren nach Hamburg zu transportieren. Einer Urkunde aus dem Jahr 1323 entsprechend, durfte die Stadt mit Billigung der Lindower Grafen überschüssiges Getreide „vry laten utvüren unde verkopen“.¹⁶⁹ Neuruppin selbst war über das Rhinfließ mit der Elbe verbunden. Für den Fall, dass die Stadt „vele kornes hedde“ und fußend auf dem 1323 ausgestellten gräflichen Privileg, ist davon auszugehen, dass sich jener Getreidehandel in großem Umfang auf dem Rhin abspielte.¹⁷⁰ Das belegt die vermutlich 1362 ausgestellte Ruppiner Zollrolle. Sie regelte unter anderem, dass ein „schip dat allerleye korn furt“ für einen Wispel Getreide „I penn.“ zu zahlen habe.¹⁷¹ Für höhere Schiffslasten mussten 2 Pfennige erbracht werden. Auch das auf dem Rhin ausgeführte Malz wurde pro Wispel mit 2 Pfennigen besteuert.¹⁷² Neuruppiner Kaufleute haben demnach den Rhin-Fluss sehr rege als Transportweg für ihre zur Elbe und nach Hamburg hin verschifften Waren genutzt.

An anderer Stelle wird in ähnlicher Weise deutlich, dass die mittelalterlichen Schiffstransporte auf dem Rhin keinen unbedeutenden Stellenwert eingenommen haben. Dafür spricht eine Urkunde aus dem Jahre 1490, die einen „Scheepgraven“ im Rhinluch nennt, der bei Linum „Jegen de lantwere“ und „nha kremmen“ lag.¹⁷³ Diesen genannten Schiffsgraben übertrug der Havelberger Bischof seinem Kaplan Blasius Stewken. Als Pfarrer zu Linum war dieser auch für die Pflege des Schiffsgrabens zuständig, denn die angesprochene Urkunde hält fest, dass der Kaplan „den gnanten grauen In de wide vnd lenge mach rumen vnd laten grauen effte vthbringen“ solle „wo eme dat euen vnde boqweme isz“. Insofern sollten diese Wartungsarbeiten garantieren, dass der Schiffsgraben bei Linum stets zu befahren war.

¹⁶⁸ „Vortmer bekenne wi openbar tur betugene in disser schrift, dat wi den vogenanten vnsen lyuen radmannen vnd orer meynheit tu Berlin hebben vorkouft den tol, den wi vnd vnse olderen gewone weren ierlike tu heuene von holte tu fürene vor Kopenik, di in meynen name sint genümet vlote, vnd doch von eynem isliken schepe den tol, den men aldus verre vns plach tu gelden, di bvnnen den molendam tu Berlin vnd Forstenwolde dorck Kopenik worden gefüret [...]“. Urkunde abgedruckt bei Ernst Fidicin (Hrsg.): Historisch-diplomatische Beiträge zur Geschichte der Stadt Berlin. Teil 1. Berlinisches Stadtbuch. Berlin 1837, S. 52–54.

¹⁶⁹ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): Diplomatische Beiträge zur Geschichte der Mark Brandenburg und ihr angrenzender Länder. Bd. 1. Berlin 1833, S. 305.

¹⁷⁰ Zu Neuruppin und der Rhinschifffahrt vgl. Johannes Schultze: Wasserwege und Wasserweg-Probleme im Lande Ruppin. Neuruppin 1935, S. 8 (Ruppiner Heimathefte; 5).

¹⁷¹ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): Diplomatische Beiträge (wie Anm. 169), S. 323.

¹⁷² Vgl. ebenda.

¹⁷³ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 7. Berlin 1847, S. 100.

Ein ähnlicher Fall ist in Nauen zu beobachten, das im 14. Jahrhundert wohl ebenfalls mit dem Schiff erreichbar war. Eine markgräfliche Urkunde aus dem Jahr 1442 bestätigt nämlich ein weitaus älteres Schriftstück von 1317, das Markgraf Woldemar für die Stadt Nauen ausstellen ließ und einen „schespgraben“ nennt.¹⁷⁴ Dieser Schiffsgaben scheint ein Teil eines durch das havelländische Luch führenden Wasserlaufes gewesen zu sein. Dieser befand sich allem Anschein nach im Bereich der späteren Kanäle, die im Zuge des Meliorationsprojektes im 18. Jahrhundert angelegt worden sind. Demnach konnte Eva Driescher unter Verwendung zahlreicher Urkunden zeigen, dass das havelländische Luch anders als bis dahin behauptet schon lange vor den Kanalprojekten des 18. Jahrhunderts im Mittelalter von natürlichen und auch künstlich gegrabenen Wasserläufen durchzogen war. Folgerichtig war der von Menschenhand geschaffene havelländische große Hauptkanal ebenso „nur ein ausgebautes natürliches Gewässer“¹⁷⁵, dessen man sich bereits im Mittelalter bediente. Unter diesen Voraussetzungen war es auch der Stadt Nauen möglich, Schifffahrt und Mühlenwirtschaft gleichermaßen zu betreiben. Dies wiederum belegt eine Urkunde des brandenburgischen Markgrafen Ludwig IV. von Bayern, mit der er der Stadt Nauen 1324 den „großen Mittelbruch“ übertrug. Im Zuge der Grenzziehung werden hier sowohl ein Wassergraben für den Mühlenbetrieb als auch einer für die Schifffahrt genannt. Insofern verliefen die Grenzen des Bruches unter anderem „*ad aquam Molendini, et deinde ultra per fossatum nauium*“.¹⁷⁶ Hieran ist deutlich zu erkennen, dass auch die Stadt Nauen neben der Mühlenwirtschaft die Schifffahrt betrieb. Durch die Anlage künstlicher Wassergräben war es zudem möglich, beide Wirtschaftszweige so zu organisieren und anzulegen, dass sie einander nicht konkurrierend gegenüberstanden. Zu diesem Zweck wurden die nötigen Verfügungsrechte vom Markgrafen eingeholt. Auch die Oder und ihre Nebenflüsse sind seit dem Mittelalter rege als Schifffahrtswege genutzt worden. Selbst Städte, die nicht unmittelbar an einem Fluss lagen, konnten sich dennoch Schifffahrtsrechte aneignen. Dies trifft etwa für die Stadt Müncheberg zu, der Markgraf Ludwig IV. von Bayern 1348 die Freiheit zubilligte, je nach Möglichkeit (*pro sua facultate*) ihren überschüssigen Jahresvorrat an Getreide zur Ostsee (*versus lacum*) hin zu verschiffen.¹⁷⁷ Ähnliches gilt für die Stadt Angermünde, die 1350 das Recht erhielt, frei zu „varen die Oder vp vnnd

¹⁷⁴ Ebenda, S. 368.

¹⁷⁵ Vgl. hierzu Eva Driescher: Veränderung an Gewässern Brandenburgs in historischer Zeit. Potsdam 2003, S. 70–71, zu Nauen S. 72 (Studien und Tagungsberichte; 47). Vgl. auch Winfried Schich: Die Entstehung des Städtewesens im Havelland: Die großen Städte. In: Das Havelland im Mittelalter. Hrsg. von Wolfgang Ribbe. Berlin 1985, S. 341–381. Zu Nauen und dem Schiffsgaben bes. S. 367 und 379.

¹⁷⁶ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 7, S. 309.

¹⁷⁷ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 20, S. 140.

nedere meth aller kopenschafft“.¹⁷⁸ Außerdem wurde sie vom Zoll in Schwedt befreit. Darüber hinaus konnte die Stadt ihre Lage zwischen der Oder und der Finow für sich ausnutzen, indem der Landverkehr zwischen diesen beiden Flüssen so organisiert worden war, dass er über Angermünde zu verlaufen hatte: „Ok scal die herstrathe, die dar geit von Schweyt thu der nedder Vinow vnnd thu der Nigen Stadt, ahnders nergen thu gan, wan thu Angermunde.“¹⁷⁹ Sowohl in Niederfinow als auch in Schwedt, die von Angermünde angelaufen worden sind, fand ein Umladen vom Land- zum Wasserverkehr und umgekehrt statt, wodurch es der Stadt ferner möglich war, sowohl von der Oder- als auch von der Finowschiffahrt zu profitieren.

Die Finowschiffahrt war nicht erst seit den frühneuzeitlichen Kanalisierungen des 17. und 18. Jahrhunderts attraktiv. Schon im Mittelalter ist der Fluss rege mit Schiffen befahren worden. Zumindest bis Eberswalde schien die Finow schiffbar gewesen zu sein.¹⁸⁰ Urkundlich belegt ist indes allein die Schiffahrt bis nach Niederfinow. Darüber gibt eine Anzahl markgräflicher Urkunden Auskunft, die den Verkehr zwischen Eberswalde, Niederfinow und der Oder zu organisieren suchten. Diesbezüglich wird in einer Urkunde Markgraf Woldemars von 1317 ein Hafen zu Niederfinow erwähnt. Von diesem aus schien gewöhnlich ein Umladen der auf Oder und Finow per Schiff gehandelten Waren auf Lastkarren erfolgt zu sein.¹⁸¹ Die genannte Urkunde des Markgrafen legte ihrerseits fest, dass die nach Niederfinow per Schiff gebrachten Waren künftig weiter nach Eberswalde transportiert werden mussten, wodurch die Stadt gleichzeitig den Stapelzwang sowohl für die hier verlaufenden Landstraßen nach Berlin und Frankfurt als auch für die auf der Finow verschifften Waren zugesprochen bekam.¹⁸² Das implizierte wiederum, dass die bisher in Niederfinow anlegenden Schiffe ihre Waren abladen und mittels Lastkarren „*per alveum aque Vinowe versus Everswalde*“ zu bringen hatten, um hier anzuhalten und sie zur Schau zu stellen.¹⁸³ Jeder Wechsel vom Land- zum Wasserweg und umgekehrt hatte demnach den Stapelzwang in Eberswalde zu berücksichtigen. Quellenkritisch bleibt jedoch zu fragen, ob sich dieser normative

¹⁷⁸ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 13, S. 179–180.

¹⁷⁹ Ebenda, S. 180.

¹⁸⁰ So Hans-Joachim Uhlemann: Berlin und die märkischen Wasserstraßen. Hamburg 1994, S. 24–26.

¹⁸¹ Dafür spricht der Umstand, dass die markgräfliche Urkunde von denjenigen Schiffen spricht, „*que per ascensum vel descensum Odere in dicta inferiori Vinow ad portum erunt applicature et statum ac moram ibidem facture, pro rebus exponendis et curribus deportandis*“. In dieser Hinsicht stellten die Händler ihre auf dem Wasser nach Niederfinow gebrachten Waren nicht nur aus (*rebus exponendis*), sondern waren gewohnt, diese an Ort und Stelle auf Lastkarren zu verladen (*curribus deportandis*). Die Urkunde ist abgedruckt bei Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 12. Berlin 1857, S. 288.

¹⁸² Vgl. ebenda.

¹⁸³ „[...] *cum rebus transibunt et ibidem [Eberswalde] statum facient, resque exponant curribus deducendas*.“ Ebenda.

Anspruch auch tatsächlich umsetzen ließ. Zwar hielt die Urkunde für Kaufleute, die mit ihren Lastkarren einen anderen als den angegebenen Weg über Eberswalde einschlugen und dabei angetroffen wurden, ausdrücklich fest, dass diese „*trium talentorum denariorum Brandenburgensium*“ Strafe zu entrichten hätten. Dies schien allerdings nichts an der Tatsache zu ändern, dass des Öfteren Niederfinow statt Eberswalde von ihnen angelaufen wurde. Auch die auf der Finow fahrenden Schiffe schienen sich nicht selten den Bestimmungen der 1317 ausgestellten Urkunde zu widersetzen. Sehr deutlich zeigt dies eine 1399 von Markgraf Jost ausgestellte Urkunde für Eberswalde, die sich explizit auf jene Markgraf Woldemars bezog. Die 1399 abgefasste Urkunde wiederholte zunächst diejenigen Bestimmungen der angesprochenen Urkunde von 1317, wonach der Stapelzwang in Eberswalde eingehalten werden solle. Insofern bestätigte Jost, dass „*videlicet Currus de Frankenfurt et Berlin ac eorum circumquaque adjacentibus terminis versus Vynow inferiorem pergentes ad eorum civitatis [Eberswalde] menia debeant declinare*.“¹⁸⁴ Demnach wurden die nach Niederfinow reisenden Kaufleute angehalten, vorher nach Eberswalde abzubiegen. Ähnlich sollten es wiederum die Schiffe halten, die auf der Finow „*per oderam flumen in descensu seu ascensu*“ unterwegs waren. Auch für sie galt wiederholt der Stapelzwang in Eberswalde, in das sie ihre gehandelten Waren mit Lastkarren zu bringen hatten. Offensichtlich schienen sich die Schiffer, wie bereits angedeutet, nicht immer daran gehalten zu haben. Denn die Urkunde Josts belegte nunmehr im Unterschied zu der Woldemars auch die auf der Finow verkehrenden Kaufleute, welche sich nicht an die Bestimmungen hielten, mit einer Strafe. Eine solche Strafe hatte nur Sinn, wenn es tatsächlich Schiffe gab, die sich nicht an die Vorgaben hielten und ausschließlich Niederfinow anfuhrten, um dort den Wechsel zwischen Land- und Wassertransport an Eberswalde vorbei zu organisieren. Augenfällig weist demnach die Urkunde von 1399 darauf hin, dass in der Woldemarurkunde aus dem Jahr 1317 keine Strafe für Schiffe genannt ist, die sich nicht an „*talem [...] gratiam et indultum*“ Markgraf Woldemars gegenüber der Stadt Eberswalde halten wollten.¹⁸⁵ Entsprechend war die Stadt Eberswalde bemüht, die auf der Finow verkehrenden Schiffe unter seinen Einfluss zu bekommen. Markgraf Jost verfügte deshalb schließlich, dass widerrechtlich fahrende Schiffe „*absque contradictione*“ dieselbe Strafe zahlen sollten, wie die Lastkarren.¹⁸⁶ Erstmals werden auch die Exekutivorgane genannt, denen es oblag, diese Strafe einzutreiben: „*Executionem autem pene advocato et Thelonario, qui nunc sunt vel pro tempore fuerint in Everswald, committimus*“. Diesen beiden als Vogt

¹⁸⁴ Ebenda, S. 316.

¹⁸⁵ „[...] *in prioribus literis Domini Woldemari non est apposita pena navibus, que contemplerint talem suam gratiam et indultum*“. Ebenda, S. 288.

¹⁸⁶ „[...] *ideo nos presentibus decernimus, ut omnes naves et currus similiter, que fuerint in prevaricatione statui hujusmodi comprehendere, pari pena, ut currus superius nominate, absque contradictione qualibet puniantur*. Ebenda.

und Zöllner genannten Personen war es unter Berücksichtigung der Woldemarprivilegien von 1317 somit gestattet, die angesprochenen Strafregelungen auszuüben. Gleichwohl wurden für bestimmte Städte Ausnahmeregelungen getroffen, deren Kaufleute direkt nach Niederfinow fahren durften, um ab dort den Wasserweg zu nutzen. In diesem Zusammenhang privilegierte der schon angesprochene Markgraf Jost 1409 die Bürger Berlins und Cöllns „alles Jr gut vnd kauffmanschaft, als offte vnd dicke sye wollen, vnd Jn das bedurfft sein wirdet“ neben Freienwalde auch über „fynow oder anderstwo“ auszuschniffen.¹⁸⁷ Auch den Kaufleuten der Stadt Bernau war es durch ein markgräfliches Zugeständnis aus dem Jahr 1464 vergönnt, „ir bir, das sy hinab nach Stettin furen wollen, [...] ein Schiffenn mogen zu Nydern fynow ader zu freienwalde, [...] vnd do mit nicht dy strasse haldenn dorffen vff die Newenstat“, womit Eberswalde ausdrücklich umgangen werden durfte.¹⁸⁸ Somit partizipierte eine nicht geringe Anzahl märkischer Städte an der Schifffahrt von und nach Niederfinow.

Nicht nur die Städte profitierten von der Schifffahrt und den mit ihr verbundenen Rechten. Auch die brandenburgischen Klöster sind in diesem Zusammenhang zu nennen. Im Jahr 1469 erlaubte zum Beispiel das Kloster Lehnin der Neustadt Brandenburg, „alle Jar [...] theyn Prame vul Tygelerde“ aus Glindow auf dem Wasserweg zu holen.¹⁸⁹ Dabei verdient die Tatsache Berücksichtigung, dass die „Pramfurer“ darauf Acht zu geben hatten, mit ihren Schiffen auf dem Glindower See keine Fischwehre zu beschädigen, die die Untertanen des Klosters dort aufzuziehen pflegten. Für den Fall, dass die Brandenburger Schiffer mit ihren Prahmen dennoch ungeschickt über das Gewässer steuerten und die Fischwehre beschädigten, sollten „dy Herschap tho Lenyn unde die Radt in der nyen Stadt Branndeborch“ über deren Bestrafung gemeinsam befinden. Offenbar kollidierten hier des Öfteren die Schifffahrtsinteressen mit denen der Fischerei, so dass eindeutige Regelungen getroffen werden mussten, diesem Umstand zu begegnen. In der Regel blieb in diesem Fall nur die Möglichkeit, der Schifffahrt einen von Wehranlagen und Fischnetzen befreiten Korridor auf dem See einzurichten, den die Bootsführer einzuhalten hatten. Wie das Lehniner Beispiel zeigt, setzte dies rechtskräftige Vereinbarungen der lokalen Herrschaftsträger voraus, die zumeist mit gegenseitigen Privilegienzuweisungen einhergingen. Denn wie die gleiche Urkunde zu erkennen gibt, profitierten auch die Lehniner Mönche selbst von der Schifffahrt auf der Havel, mit der sie über den Kloster- sowie Netzener See und dem so genannten „Streng“ in Verbindung standen. Dem Kloster stand also eine durchgängige Schifff-

¹⁸⁷ Gottfried Gengler (Hrsg.): *Codex iuris municipalis germaniae medii aevi. Regesten und Urkunden zur Verfassungs- und Rechtsgeschichte der deutschen Städte im Mittelalter*. Bd. 1. Erlangen 1863, S. 191.

¹⁸⁸ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): *CDB. Reihe A. Bd. 12*, S. 182.

¹⁸⁹ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): *CDB. Reihe A. Bd. 10*. Berlin 1856, S. 323.

fahrt nach Hamburg offen.¹⁹⁰ Wie die 1469 ausgestellte Urkunde bezeugt, nutzten die Lehniner Mönche ihren Hof in der Brandenburger Neustadt, um von dort vor allem Getreide weiterzuverkaufen. Der Rat der Neustadt sicherte den Mönchen hierbei zu, so oft „sie ore Korne worden schepen na Hamborch“ ihnen „ok unnsse Tolbryeve [zu] gheven gelick anderen unnsen Husseten Medeborgheren“.¹⁹¹ Insofern nutzte das Kloster Lehnin wie alle anderen häuslich ansässigen Bürger die zollrechtlichen Vergünstigungen und Privilegien der Neustadt Brandenburg. Die Lehniner Mönche bekundeten ein großes Interesse daran, den ihnen angebotenen Wasserweg zu nutzen, um vor allem Holz und agrarische Produkte nach Hamburg zu verschiffen.¹⁹² Dabei nutzten sie die Havel ebenso wie die mit ihr verbundenen Nebengewässer, die bis nach Lehnin reichten. In diesem Zusammenhang ist auch eine bei Nahmitz liegende Wassermühle von besonderer Bedeutung. Diese könnte, wie Winfried Schich annimmt, der durchgehenden Schifffahrt im Wege gestanden haben. Vermutlich erwarb das Kloster Lehnin diese Wassermühle, um sie wenig später zugunsten des Schiffverkehrs gezielt wieder aufzugeben.¹⁹³ Höchstwahrscheinlich als Kompensation dafür entstand eine neue Wassermühle unmittelbar östlich des Klosters.¹⁹⁴ Für den hohen Wert der Lehniner Wassermühlenwirtschaft, zu der mindestens 19 urkundlich belegbare Mühlen gehörten, spricht der Umstand, dass deren Erträge äußerst gewinnbringend waren.¹⁹⁵ Diese Situation wirkte sich nachhaltig auf den Getreideverkauf aus. Es ist deshalb zu vermuten, dass das Kloster beide Wirtschaftszweige dauerhaft betreiben wollte, was sich nur aufrechterhalten ließ, wenn man die Wassermühlen baulich so organisierte, dass sie der Schifffahrt nicht hinderlich im Wege standen. Genauere Untersuchungen dazu stehen allerdings noch aus. Einstweilen lässt sich aber bereits sagen, dass das Beispiel Lehnin deutlich zeigt, dass nicht nur die brandenburgischen Städte Träger und Nutznießer der Schifffahrt waren, sondern auch Klöster imstande waren, diese Rolle einzunehmen.

In Bezug auf das Zisterzienserinnenkloster Zehdenick ist eine Urkunde aus dem Jahr 1309 von Interesse, die der vielfach angesprochene Markgraf Woldemar den Nonnen ausstellte. Gegenstand dieses Dokuments sind die Fischereigerechtigkeit

¹⁹⁰ Vgl. Stephan Warnatsch: Art. Lehnin. Zisterzienser. In: Brandenburgisches Klosterbuch. Handbuch der Klöster, Stifte und Kommenden bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts. Bd. 2. Hrsg. von Heinz-Dieter Heimann / Klaus Neitmann / Winfried Schich u. a. Berlin 2007, S. 764–803, hier S. 778.

¹⁹¹ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 10, S. 323.

¹⁹² Vgl. Stephan Warnatsch: Geschichte des Klosters Lehnin. 1180–1542. Berlin 2000, S. 289–290 (Studien zur Geschichte, Kunst und Kultur der Zisterzienser; 12.1).

¹⁹³ Vgl. Winfried Schich: Die havelländische Mühle Klinke (wie Anm. 143), S. 437–450, zur Nahmitz-Mühle S. 445.

¹⁹⁴ Vgl. ebenda.

¹⁹⁵ Stephan Warnatsch: Art. Lehnin (wie Anm. 190), S. 778.

des Klosters sowie dessen Eigentumsrechte an umliegenden Seen.¹⁹⁶ Betreffs der Fischereirechte der Zehdenicker Nonnen hält die Urkunde fest, dass „in den seen tur Lanken, Kuwald und Heregensee und in allen vlieten“ das Fischen und die Errichtung von Fischwehren dermaßen zu gestalten sei, „dat dar blive eine frie fare, dar unse lude mogen faren van dem Rodelin bet in die Havele und in anderen seen die unse sint.“¹⁹⁷ Der Markgraf behielt sich demnach bei der Übertragung der Seen an das Kloster eine Schneise für die Schifffahrt vor. Hinzu trat die Bestimmung, dass es dem Kloster Zehdenick gestattet war, auf dem „vliet von dem Rodelin bet in den se tur Lanken“ zu fischen, wobei allerdings die Einschränkung auffällt, dass ihnen dies ausschließlich mit Netzen und nicht mit Wehren gestattet war. Für den Fall, dass in dem genannten Fließ dennoch Fischwehre zum Einsatz kamen, hielt die Urkunde ferner fest: „[...] alle were die darup sint sall me tu breken.“ Auch diese Bestimmung schien im Sinne der freien und von Fischwehren unbehinderten Schifffahrt, die sich nachweislich vom Roddelinsee bis in die Havel hinein erstreckte, getroffen worden zu sein. Insofern zeigt die Zehdenicker Urkunde gleich den Festlegungen in Glindow sehr deutlich, dass es nicht nur Wassermühlen waren, die der durchgehenden Schifffahrt konkurrierend gegenüberstanden, sondern dass dies auch für eventuell vorhandene Fischwehre galt. Auch diesbezüglich waren also, wie die Urkunde von 1309 für die Nonnen belegt, rechtliche Übereinkünfte zu treffen, die eine freie Schifffahrt gewährleisteten und dabei zugleich mögliche Konkurrenzsituationen zu den Interessen ansässiger Fischer zu lösen hatten.

Die aufgeführten Beispiele sollten verdeutlichen, dass die märkischen Flüsse und Fließe nicht allein zur Energiegewinnung genutzt, sondern, wie das urkundliche Material seit dem 14. Jahrhundert immer häufiger belegt, auch im hohen Maße als Schifffahrtswege gebraucht worden sind. Mit Blick auf die Binnenschifffahrtforschung sei festgehalten, dass dies nicht allein für die größeren Flüsse galt, sondern sich auch auf Klein-, Kleinst- und Nebenflüsse, wie beispielsweise Jäglitz, Rhin, Dosse oder Finow auswirkte. Darüber hinaus sind zuweilen spezielle, für die Zwecke der Schifffahrt konzipierte künstliche Wassergräben angelegt worden. Damit trifft die Pauschalthese der Forschung, dass die Schifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen für die Städtegründungen des Hochmittelalters keine Rolle gespielt hätten, für Brandenburg so nicht zu. Die vorhandenen Quellen zeigen deutlich, dass sich gerade die brandenburgischen Städte in einer Zeit wirtschaftlicher Blüte und politisch-rechtlicher Verbesserungen während des ausgehenden 13. und 14. Jahrhunderts umfangreiche Rechte an Flüssen aneignen, sich diese als Schiff-

¹⁹⁶ Genannt werden sowohl der Lankensee und der Kuhwallsee, die südwestlich von Templin liegen, als auch der Herrenbruch nördlich des Kuhwallsees. Ferner ist der Röddelinsee erwähnt.

¹⁹⁷ Die Urkunde ist abgedruckt bei Hermann Krabbo (Hrsg.): Ungedruckte Urkunden der Markgrafen von Brandenburg aus askanischem Hause. 1. Folge. In: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte (FBPG) 25/1 (1912), S. 1–27. Zur Zehdenicker Urkunde vgl. S. 18.

fahrtswege offen halten und auf ihnen den Warentransport in Richtung Ost- und Nordseeküste abwickeln konnten. Das Beispiel Lehnin demonstriert, dass auch Klöster an dieser Entwicklung partizipierten. Von einer angeblichen Bedeutungslosigkeit der Schifffahrt, wie sie die Forschung gemeinhin unterstellt, kann hier folglich nicht die Rede sein. Solange die Küstenstädte ständig nach Holz sowie Getreide aus der Mark verlangten und es auch die politische Situation erlaubte, hatte die märkische Schifffahrt im Spätmittelalter auch auf den Klein- und Nebenflüssen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Ein Wandel dieser günstigen wirtschaftlichen Situation setzte erst im Laufe des späteren 14. und 15. Jahrhunderts ein.¹⁹⁸ In Zeiten erstarkter Landesherrschaft wurde den Städten der Kontakt zur Hanse zunehmend streitig gemacht und die Ausfuhr von Waren ging merklich zurück.¹⁹⁹ Dies wirkte sich nicht zuletzt auch auf die Wasserwege aus, die mehr und mehr an Attraktivität einbüßten. Seit dem 16. Jahrhundert häufen sich schließlich die Hinweise auf Versandung ehemals schiffbarer Flüsse.²⁰⁰

4. Perleberg, Prenzlau und Lenzen – drei vertiefende Beispiele

Im Folgenden sollen die im vorhergehenden Kapitel gemachten Beobachtungen weiter vertieft und eingehender betrachtet werden. Anhand dreier Städte wird die Bedeutung der brandenburgischen Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen sowie deren Verhältnis zur Wassermühlenwirtschaft näher dargestellt. Wie bereits oben deutlich wurde, existiert eine Vielzahl von Städten, die an kleineren brandenburgischen Flüssen liegen. Aufgrund der sehr schlechten Quellenlage sind sie jedoch für tiefer gehende Betrachtungen ungeeignet. Aus diesem Grund wurden für die Arbeit drei Städte ausgewählt, deren mittelalterliche Quellenüberlieferungen als sehr gut eingeschätzt werden können. Dies gilt vor allem für die beiden ausgewählten Städte Perleberg und Prenzlau, die über einen sehr guten mittelalterlichen Urkundenfundus verfügen. Die Stadt Lenzen hingegen findet häufige Erwähnung in dem bereits angesprochenen hamburgischen Schuldbuch, was sich auch für die Binnenschifffahrtforschung als nützlich erweist.

Allen drei ausgewählten Städten ist gemein, dass sie an Klein- beziehungsweise Nebenflüssen liegen, die wiederum das Interesse der jeweiligen Städte im Mittelalter auf sich zogen. Während Perleberg über die Stepenitz mit der Elbe verbunden ist, bietet sich für Lenzen eine derartige Verbindung über die Löcknitz an. Die Besonderheit Prenzlaus ist, dass die durch die Stadt fließende Ucker selbst keinem anderen Flusssystem tributär ist, sondern sich als Küstenfluss bei Ückermünde direkt in das Stettiner Haff ergießt. Alle drei hier im Zentrum stehenden märki-

¹⁹⁸ Vgl. Herbert Helbig: Die brandenburgischen Städte (wie Anm. 155), S. 230.

¹⁹⁹ Eckhard Müller-Mertens: Untersuchungen, Teil 3 und 4 (wie Anm. 156), S. 18.

²⁰⁰ Vgl. hierzu die unter Punkt 4 aufgeführten vertiefenden Beispiele.

schen Flüsse sind mit denjenigen Flüssen zu vergleichen, die Martin Eckoldt in seiner vierteiligen Schifffahrtsstudie als „kleine Flüsse“ bezeichnet.²⁰¹ Die Flüsse Stepenitz und Löcknitz schienen in diesem Zusammenhang sogar so klein und unbedeutend gewesen zu sein, dass sie in Eckoldts Studie über die Nebenflüsse der Elbe gar nicht erst auftauchen. Insofern ist es umso angebrachter, die genannten drei kleinen Flüsse näher zu betrachten und die Erkenntnisse der bisherigen Binnenschifffahrtforschung auf sie anzuwenden. Dabei ist sowohl nach der Bedeutung der Binnenschifffahrt als auch nach deren Verhältnis zur Wassermühlenwirtschaft zu fragen.

4.1. Die Stadt Perleberg und die Stepenitz

4.1.1. Zur Lage der mittelalterlichen Wassermühlen in Perleberg

Folgt man der oben vorgestellten These über die Ausnutzung der Wasserkraft durch die Wassermühlen, kann auch für Perleberg festgestellt werden, dass diese im Betrachtungszeitraum eine große Bedeutung besaßen. Für das 14. Jahrhundert sind Wassermühlen an drei Standorten ausfindig zu machen. Hierüber gibt ein Vertrag Auskunft, den der Rat der Stadt Perleberg mit den Mühleninteressenten 1399 aushandelte. Bei dieser Gelegenheit werden die „beyden Mölne yn der Stadt thu Perleberg“ und die neue Mühle bei Perleberg erwähnt.²⁰² Ein Stadtplan aus dem Jahr 1726 hilft, diese im 14. Jahrhundert genannten Mühlen topographisch zu verorten.²⁰³ Zwei Mühlen lagen innerhalb der Stadt. Dies war zum einen die vom Wasser des Mühlgrabens angetriebene Mehlmühle am Dobberziner Tor und zum anderen die Loh- und Schneidmühle, die das Wasser des gleichnamigen Grabens nutzte. Die 1303 erstmals urkundlich genannte neue Mühle lag oberhalb der Stadt und wurde mit dem Wasser der zwischen Perleberg und Putlitz fließenden Stepenitz angetrieben. Somit wird bereits deutlich, dass sich die Perleberger Wassermühlen entweder innerhalb der Stadt oder oberhalb von ihr befanden.²⁰⁴ Die südlich von Perleberg nach Wittenberge verlaufende Stepenitz wurde von ihnen weder gebraucht noch beeinträchtigt. Für die Perleberger Mühlenwirtschaft ist auch eine in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts erwähnte Wassermühle bei Wittenberge von Interesse. Diese befand sich zunächst nicht im Besitz Perlebergs, zog aber sehr bald die Aufmerksamkeit des Rates auf sich.

²⁰¹ Vgl. Martin Eckoldt: Schifffahrt auf kleinen Flüssen, Teil 4 (wie Anm. 82), S. 7–35.

²⁰² Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 3. Berlin 1841, S. 408.

²⁰³ Dieser sog. Beer-Plan ist abgedruckt bei Paul Eichholz / Friedrich Solger / Willi Spatz (Bearb.): Die Kunstdenkmäler des Kreises Westprignitz. Berlin 1909, Tafel 25 (Die Kunstdenkmäler der Provinz Brandenburg; I/1). Siehe hierzu auch Anlage 1.

²⁰⁴ Noch 1773 werden drei Wassermühlen in Perleberg genannt. Vgl. Lieselott Enders (Bearb.): Historisches Ortslexikon für Brandenburg. Bd. 1. Prignitz. Weimar 1962, S. 283.

4.1.2. Handelsbeziehungen und Schifffahrt

Während der Stadtentstehungsphase Perlebergs spielte die Nikolaisiedlung, die sehr wahrscheinlich der älteste Teil der Stadt ist, eine entscheidende Rolle. Noch ehe sie einen wesentlichen Kern des später zur Rechtsstadt avancierten Perlebergs bildete, siedelten an dieser Stelle Kaufleute, die im Fernhandel tätig waren.²⁰⁵ Grundlegend und charakteristisch für eine solche genossenschaftlich organisierte frühe Kaufmannssiedlung ist die Tatsache, dass dort eine Kirche errichtet wurde, die zumeist dem heiligen Nikolaus – dem Patron der Kaufleute und Schiffer – geweiht war, wie Karlheinz Blaschke in einer bis heute grundlegenden Studie herausstellte.²⁰⁶ Meist an wichtigen Fern- beziehungsweise Wasserstraßen und Verkehrsknotenpunkten gegründet, banden sich Kaufmannssiedlung und Nikolaikirche sehr früh „an die Brennpunkte des Fernverkehrs“.²⁰⁷ Nicht zuletzt dieser Umstand bot für Dieter Hoffmann-Axthelm den Anlass, die Frühgeschichte Perlebergs jüngst zu überdenken.²⁰⁸ Die dort geäußerten Thesen und Überlegungen können im Zuge der Fragestellung dieser Arbeit weitgehend außer Acht gelassen werden. Entscheidend bleibt hingegen Hoffmann-Axthelms Plädoyer, die Frühgeschichte Perlebergs aus der Perspektive des Wasserweges heraus zu verstehen.²⁰⁹ Es bleibt demnach, auch mit Blick auf die Studie Blaschkes, zu vermuten, dass die ersten auf der Insel in der Stepenitz siedelnden Kaufleute den Wasserweg auf der Stepenitz für den Fernhandel in Richtung Elbe nutzten. Die frühesten urkundlichen Hinweise hierauf stammen aus der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, einer Zeit, in der sich Perleberg längst zur Rechtsstadt entwickelte. Demzufolge spiegelt sich die Nutzung der Stepenitz als Schifffahrtsweg im 1270 abgefassten Hamburger Schifffrecht wider. Alle in den Hamburger Elbehäfen einlaufenden Schiffe hatten beim Verladen der gehandelten Waren eine Gebühr für die Nutzung der dortigen Winde zu erbringen.²¹⁰ Das Schifffrecht hielt fest, welche Höhe dieses so genannte Windegeld für die einzelnen Transportgüter betragen sollte. „Van eneme uate aschen uan Lewenwolde unde uan parleberghescen uate“ sollten „III penninghe“ erhoben werden.²¹¹ Es fällt also auf, dass Perleberg Fässer mit Pottasche nach Hamburg ver-

²⁰⁵ Vgl. hierzu Lieselott Enders: *Die Prignitz. Geschichte einer kurmärkischen Landschaft vom 12. bis zum 18. Jahrhundert*. Potsdam 2000, S. 79.

²⁰⁶ Karlheinz Blaschke: *Nikolaipatrozinium und städtische Frühgeschichte*. In: *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Kanonistische Abteilung* 24 (1967), S. 273–337.

²⁰⁷ Ebenda, S. 319.

²⁰⁸ Dieter Hoffmann-Axthelm: *Dreifache Gründung. Überlegungen zur Frühgeschichte der Stadt Perleberg*. In: *Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte* 59 (2008), S. 9–36.

²⁰⁹ Vgl. ebenda, S. 12 bzw. S. 16.

²¹⁰ „So welc man selue sin schip schepet, de ne ghift nen windegheht.“ Johann Martin Lappenberg (Hrsg.): *Die ältesten Stadt-, Schiff- und Landrechte Hamburgs*. Hamburg 1845, S. 79 (Hamburgische Rechtsalterthümer; 1).

²¹¹ Ebenda, S. 80.

schiffte. Die Tatsache, dass dieser Handel auch im Schifffrecht durch einen eigenen Paragraphen aufgenommen und mit Gebühren versehen wurde, markiert deutlich, dass dieser keineswegs unbedeutend gewesen sein kann.

Diese Handelsverbindungen Perlebergs auf dem Wasser erstreckten sich zudem weit über die Grenzen Hamburgs hinaus bis nach Flandern, wie das Handlungsbuch Vickos von Geldersen belegt.²¹² Der Hamburger Kaufmann unterhielt nicht nur Geschäftsbeziehung nach Flandern, Brabant, Seeland und England, wo er insbesondere hochwertige Tuche und Textilien kaufte, sondern er trat auch mit märkischen Kaufleuten in regen Kontakt. Daher verwundert es nicht, wenn in seinem von 1367 bis 1392 geführten Geschäftsbuch 1387 auch ein Ebel Sirow, „civis in Parlebergh“ genannt wird, der Geldersen bis zum 29. März 1388 die Lieferung von zehn Pfund Safran zu einem Wert von 30 Mark schuldete.²¹³ Derselbe Perleberger Kaufmann musste Geldersen zusammen mit einem anderen Händler acht halbe Laken aus Flandern und eine Tonne Pfeffer bis zum 17. Mai 1388 bezahlen. Zu sehen ist hieran, dass Perleberger Kaufleute sowohl exotische Gewürze wie Safran und Pfeffer in die Mark einführten als auch am Handel mit flandrischen Tuchen partizipierten, die allgemein als besonders kostbar und hochwertig galten. Im Gegenzug exportierten auch die Perleberger, wie für den märkischen Handel typisch, insbesondere agrarische Produkte, wie das erwähnte Fass Pottasche deutlich macht. Hamburg selbst war hierauf besonders angewiesen und verlieh den märkischen Kaufleuten entsprechende zollrechtliche Vergünstigungen,²¹⁴ um einen Handel mit der Hansestadt attraktiv zu machen. Hamburg erschien die Mark gleichsam „als Hauptimportland für Getreide“.²¹⁵ Über die Elbe bot sich dafür ein natürlicher Wasserweg an, der auch zunehmend für die Stadt Perleberg an Bedeutung gewann.

4.1.3. Die Bedeutung der Stepenitz als Wasserweg

4.1.3.1. Mühlengräben und Flutrinnen

Entgegen der generellen These, die Nebenflüsse hätten im 12. und 13. Jahrhundert als Schifffahrtsweg zunehmend an Bedeutung verloren, interessierte sich die Stadt Perleberg auffallend stark für einen freien und befahrbaren Wasserweg auf der Stepenitz in Richtung Hamburg. In diesem Zusammenhang spielt auch der in der Forschung vielfach diskutierte Konflikt zwischen Wassermühle und Schifffahrt

²¹² Zu Geldersen und seinem Handlungsbuch siehe Erich v. Lehe: Art. Geldersen, Viko. In: Neue Deutsche Biographie (NDB). Bd. 6. Berlin 1964, S. 171–172.

²¹³ Hans Nirnheim (Bearb.): Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen. Hamburg, Leipzig 1895, S. 85, § 526.

²¹⁴ Vgl. Richard Boschan: Der Handel Hamburgs mit der Mark Brandenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts. Diss. Berlin 1907, S. 23–24.

²¹⁵ Ebenda, S. 31.

eine erhebliche Rolle. Bereits oben ist gezeigt worden, dass die Perleberger Wassermühlen baulich so organisiert worden sind, dass sie der Schifffahrt nach Wittenberge nicht im Wege standen. Die nach Perleberg kommenden Lastkähne konnten sich demzufolge ungestört nähern. Über eine sogenannte Flutrinne war es ihnen sogar möglich, an den Mühlen vorbei bis in die Stadt hinein zu fahren. Dies wurde über einen von dem westlichen Stepenitzarm abzweigenden Schiffsgraben realisiert, der unabhängig von den Wasserläufen, die die Wassermühlen antrieben, in die Stadt gezogen worden war. Diese Situation lässt sich noch auf dem aus dem 18. Jahrhundert stammenden und bereits erwähnten Stadtplan deutlich beobachten.²¹⁶ Am Ende dieser in den Urkunden so bezeichneten „Flutrinne“ befand sich eine Vorrichtung, mit der das Wasser gestaut werden konnte. Je nach Bedarf war es somit möglich, das Wasser innerhalb der Flutrinne zu reduzieren oder es hinzuzufügen. Wollten sich Schiffe in die Stadt begeben, musste das Wasser freilich erhöht werden. Das bedeutete zwangsläufig, dass den Wassermühlen zeitweilig weniger Wasser zur Verfügung stand. Sollten die Mühlen angetrieben werden, musste dazu das Wasser im Schiffsgraben reduziert werden. Der Loh- und Schneidmühlengraben, der Mühlgraben und der Schiffsgraben waren in ihren Wasserstandsverhältnissen mithin gegenseitig voneinander abhängig und regulierbar. Diese ausgeklügelte Konstruktion ermöglichte es somit, Wassermühlen und Schifffahrt gleichermaßen zu betreiben. Die Flutrinne verhinderte, dass die Stadt Perleberg auf einen der beiden für sie äußerst lukrativen Wirtschaftszweige verzichten musste. Einer derartigen technischen Konstruktion bedienten sich nicht nur die Perleberger. Auch in anderen brandenburgischen Orten, in denen es auf einen Ausgleich zwischen Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt ankam, befanden sich im Mittelalter Flutrinnen, die damit „zum festen Bestandteil des mittelalterlichen Arsenal der Wasserbaukunst“²¹⁷ gehörten. Spandau etwa ist bereits 1232 der Bau einer derartigen Anlage vom Markgrafen zugesichert worden. Dem Wortlaut der Urkunde nach mussten die Spandauer für die Benutzung dieses „*canale fluvium, quod dicitur flutrenne*“ keinen Zoll erbringen.²¹⁸ Dies ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass auch diese Spandauer Flutrinne, obwohl in der Forschung umstritten, sehr wahrscheinlich der Schifffahrt diene. Auch für die Brandenburger Neustadt wird eine Flutrinne erwähnt, deren Errichtung Markgraf Woldemar 1315 erlaubte. Sie fungierte ebenfalls als Schifffahrtsweg.²¹⁹ Während des Ausbaus der Doppelstadt ist auch in Berlin-Cölln im Zusammenhang mit dem Bau des dortigen Mühlendamms

²¹⁶ Vgl. hierzu Anlage 1 der vorliegenden Arbeit.

²¹⁷ Hansjürgen Vahldiek: Cölln an der Spree. Ursprung und Wandel der Berliner Spreeinsel. Neue Ansätze in der Forschung. Norderstedt 2005, S. 59.

²¹⁸ Winfried Schich: Die Havel (wie Anm. 134), S. 47.

²¹⁹ Vgl. hierzu Winfried Schich: Zur Genese der Stadtanlage der Altstadt und Neustadt Brandenburg. In: Beiträge zur Entstehung und Entwicklung der Stadt Brandenburg im Mittelalter. Hrsg. von Winfried Schich. Berlin, New York 1993, S. 51–75, zur Brandenburger Flutrinne S. 77–80.

ein Umflutgraben angelegt worden, der eine Verbindung von der Ober- zur Unterspree herstellte und ebenso als Flutrinne bezeichnet wurde. Die 1442 neu angelegte Flutrinne in Cölln, der wiederum Vorgängerbauten vorausgingen, wies ein stark reduziertes Gefälle auf, womit sie für eine Umschiffung des Mühlenstaus geeignet war.²²⁰ Über ein eigens angelegtes Stauwehr konnte der Flutrinne Wasser zugefügt beziehungsweise wieder entzogen werden. Wollten Schiffe die Flutrinne befahren, musste der Stau geöffnet werden, wodurch sich das Wasser am Mühlendamm verringerte. Diese gegenseitige Abhängigkeit der Wasserstandsverhältnisse sorgte gerade zwischen den eigenständigen Stadtrechtsgemeinden Berlin und Cölln für Konfliktpotential. Wie eine Beschwerde der Berliner Bürger zeigt, reduzierte sich durch die 1442 neu errichtete Flutrinne das Wasser in der Spree und in dem durch Berlin verlaufenden Graben.²²¹ Da innerhalb der Flutrinne ein möglichst geringes Gefälle erzeugt werden musste, damit Schiffe sie passieren konnten, war eine zeitweilige Absenkung der mit der Flutrinne in Verbindung stehenden Wasserläufe prinzipiell in Kauf zu nehmen.

Angesichts dieser Beispiele hatte Ernst Klehmet angenommen, dass sich die Flutrinnen stets auf die Schifffahrt bezogen.²²² Diese Deutung wurde auch von Herbert Helbig übernommen, der unter Flutrinnen „Kanäle für eine von Mühlen und Wehren unbehinderte Schifffahrt“ verstanden wissen wollte.²²³ Ähnliches gilt auch für Max Rehberg, der unter Flutrinne „einen neuen künstlichen Flussarm“ verstand, mit dessen Hilfe „das lästige Umladen der Waren an den Mühlenstauen“ umgangen werden konnte. Je länger die Flutrinne war, „desto geringer war das Teilgefälle, und desto leichter konnten die Schiffe es überwinden.“²²⁴

Gegen diese Auffassungen spricht eine Deutung Werner Peschkes, wonach eine Flutrinne stets „eine Mühle speiste“.²²⁵ Als Beispiel hierfür konnte er die Mitte des 14. Jahrhunderts in Rathenow erwähnte Flutrinne heranziehen. Gegen die Auffassung, dass sie der Schifffahrt diene,²²⁶ spricht der Umstand, dass sie mit der zeit-

²²⁰ Zur Anlage der Cöllner Flutrinne vgl. Hansjürgen Vahldiek: Cölln (wie Anm. 217), S. 59–60.

²²¹ Die Berliner beklagten sich darüber, dass die Bürger der Nachbarstadt „enen nyen Graven gemaket hebben“. Dabei hatten sie die Wasserläufe so gezogen und umgeleitet, dass die Berliner „tho groten schaden mochten kommen.“ Vgl. Ernst Fidicin (Hrsg.): Historisch-diplomatische Beiträge zur Geschichte der Stadt Berlin. Teil 2. Berlinische Urkunden von 1261 bis 1550. Berlin 1837, S. 177–180.

²²² Vgl. Ernst Klehmet: Beiträge zur Geschichte der märkischen Wasserstraßen bis zum Jahr 1600. In: Wochenschrift des Architekten-Vereins zu Berlin 3 (1908), S. 177–181 und S. 191–195, hier S. 191.

²²³ Herbert Helbig: Gesellschaft und Wirtschaft (wie Anm. 158), S. 95.

²²⁴ Max Rehberg: Die Entwicklung der Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Weichsel. In: Großdeutscher Verkehr 37 (1943) H. 7/8, S. 156–180, hier S. 156.

²²⁵ Werner Peschke: Mühlenwesen (wie Anm. 149), S. 8.

²²⁶ Die Rathenower Flutrinne wird z. B. bei Rehberg und Klehmet als Schifffahrtskanal interpretiert. Vgl. Max Rehberg: Entwicklung (wie Anm. 224), S. 156. Ernst Klehmet: Beiträge (wie Anm. 222), S. 192.

gleich genannten Mühle in einer Einheit erwähnt wird.²²⁷ Diese Interpretation hat auch Hans Joachim Rieseberg aufgenommen, der am Beispiel der Stadt Spandau zu belegen versucht, dass „eine Flutrinne [...] der Wasserlauf [ist], der eine Mühle speist.“²²⁸ In sehr entschiedener Weise wendet er sich gegen eine für die Schifffahrt bestimmte Flutrinne und spricht sich sogar dagegen aus, den Autor Erich Klehmet „weiterhin in der wissenschaftlichen Diskussion zu verwenden.“²²⁹ Riesebergs Auffassung nach kann eine Flutrinne unmöglich der Schifffahrt gedient haben, da es „ökonomisch nicht vertretbar gewesen“ sei, „den Stau abzulassen und den Mühlenbetrieb so lange ruhen zu lassen, bis wieder genug Wasser angestaut war.“ Im Übrigen hätte man sich den Schiffsverkehr innerhalb einer Flutrinne „wie eine Wildwasserfahrt“ vorzustellen.²³⁰ Fraglich bleibt, ob diese Argumente wirklich überzeugen, zumal die von Rieseberg untersuchte Spandauer Flutrinne, wie bereits erwähnt, vom Zoll ausgenommen wurde, womit eine schifffahrtstechnische Funktion nahe liegend erscheint.²³¹ Was das zweite Argument Riesebergs angeht, muss erwähnt werden, dass das Cöllner Beispiel anhand archäologischer Befunde deutlich zeigt, dass die Fließgeschwindigkeit des Wassers innerhalb der Flutrinne mittels Auffüllung durch Findlinge gemindert werden konnte.²³² Zwar blieben die Verhältnisse bezüglich der Schiffsnavigation und der Haltekräfte, welche die Schiffsknechte zu erbringen hatten, innerhalb der Flutrinne schwierig, taten der Schifffahrt andererseits aber keinen Abbruch. Die Flutrinne blieb „ein Schifffahrtsweg mit Tücken“,²³³ zu deren Benutzung entsprechende Erfahrungswerte vorauszusetzen sind.

Obwohl also auch jüngere Forschungen einen engen schifffahrtstechnischen Bezug der Flutrinne belegen, scheinen mit Blick auf Werner Peschke zugleich gute Gründe dafür zu sprechen, diesen Begriff auch in Bezug auf Wassermühlen anzuwenden. Es liegt demzufolge nahe, den Begriff „Flutrinne“ auf die eine oder andere Art auszulegen und seine Verwendung vom Einzelfall abhängig zu machen. Die Positionen von Klehmet und Peschke vereinernd, wies Winfried Schich auf die Doppeldeutigkeit des Begriffes Flutrinne hin, der sich offensichtlich sowohl auf eine Schiffsschleuse als auch auf ein Mühlgerinne beziehen konnte.²³⁴ Anscheinend gab es keine genauen begrifflichen Differenzierungen zwischen beiden Konstruktionen, die funktionstechnisch dasselbe erreichten. In beiden Fällen wurde nämlich eine

²²⁷ „[...] wi hebben gegeuen [...] der Stat [...] dy mollen vnd dy Flutrone“. Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 7, S. 418–419.

²²⁸ Hans Joachim Rieseberg: Spandauer Mühlengeschichte. In: Mühlen und Müller in Berlin. Hrsg. von Heinrich Herzberg. Berlin 1986, S. 232–257, hier S. 235.

²²⁹ Ebenda, S. 235 bzw. 298, Anm. 811.

²³⁰ Ebenda, S. 235.

²³¹ Winfried Schich: Zur Genese (wie Anm. 219), S. 77.

²³² Vgl. Hansjürgen Vahldiek: Cölln (wie Anm. 217), S. 60.

²³³ Ebenda, S. 69.

²³⁴ Winfried Schich: Die Havel (wie Anm. 134), S. 47.

durch ein hölzernes Gerinne verlaufende Flut erzeugt, die durch eine abschließende Stauanlage reguliert werden konnte. Damit war es nachvollziehbar, den Begriff Flutrinne sowohl für einen derart funktionierenden Schiffsgraben als auch für ein Mühlengerinne zu verwenden.²³⁵ Eine ebenfalls in der Forschung auftauchende dritte Bedeutung des Begriffs, wonach „Flutrinne“ einen Zu- und Abflussgraben bezeichnet, ist allein für das Teltowgebiet im 20. Jahrhundert überliefert und kann hier außer Acht gelassen werden.²³⁶ Weitaus folgenreicher ist hingegen der Hinweis Schichs, dass es sich bei der mittelalterlichen Flutrinne um eine relativ junge technische Anlage gehandelt haben muss. Dafür spricht die Vielfalt lateinischer Begriffe, mit denen die Flutrinne bezeichnet wurde. Eine nahezu konstante begriffliche Umschreibung wurde nicht eingehalten. Die Begriffe *fluviale*, *aqueductus*, *canale fluvium*, *locus* und *clausura* standen alternativ nebeneinander.²³⁷

Diese bisherigen Forschungsergebnisse bezüglich der Flutrinne lassen sich wiederum sehr deutlich in Perleberg beobachten und weiter vertiefen. Die der Schifffahrt dienende Flutrinne (*fluviali*) wird erstmals 1307 erwähnt. Dieser Wasserlauf befand sich vor dem nach Wittenberge führenden Tor.²³⁸ Damit war jener Arm der Stepenitz gemeint, auf dem Schiffe verkehrten und von dem ein künstlich geschaffener Arm, der Schiffsgraben, in die Stadt führte. Daneben verfasste der Rat der Stadt Perleberg 1361 ein Statut für die Mühleninteressenten. Auch in diesem Dokument wird eine Flutrinne (*canalia*) erwähnt.²³⁹ Dem Wortlaut der Urkunde nach durfte ein jeder, der entsprechende Rechte an der Wassermühlen besaß, sich auch zur Flutrinne begeben. Dort war es ihm dann gestattet, die Stauvorrichtung zu bedienen und das Wasser wörtlich „zum Fließen zu bringen“²⁴⁰, um den Mühlen dadurch zum besseren Antrieb zu verhelfen. Es kann sich hierbei nur um eine Flutrinne im Sinne Werner Peschkes handeln, die unzweifelhaft zu den Wassermühlen gehörte. Denn wenn das Wasser des Perleberger Schiffsgrabens über eine Stauanlage reguliert werden konnte, musste dasselbe auch für die Mühlengräben gelten. Beide Stauanlagen standen miteinander in Verbindung. Wurde einem Graben Wasser zugefügt, reduzierte sich dadurch das des jeweils anderen. Für den Fall, dass den Mühlen zu wenig Wasser zugeführt wurde, war es den Mühleninteressenten gestattet, den Wasserfluss durch das Öffnen der Stauanlage zu erhöhen. Von dieser

²³⁵ Zur begrifflichen Verwendung von „Flutrinne“ und zu den Einzelnachweisen vgl. Reinhard E. Fischer (Bearb.): Brandenburgisches Namenbuch. Bd. 10. Die Gewässernamen Brandenburgs. Weimar 1996, S. 78.

²³⁶ Zum Abflussgraben vgl. Anneliese Bretschneider: Die brandenburgische Sprachlandschaft. Zur Geschichte und Gliederung. Gießen 1981, S. 88. Die „vlötrenne“ deuten auch Karl Schiller und August Lübben als „Renne zum Wasserabfluss“. Vgl. Karl Schiller / August Lübben: Mittelniederdeutsches Wörterbuch. Bd. 5. Bremen 1880, S. 286.

²³⁷ Winfried Schich: Die Havel (wie Anm. 134), S. 47.

²³⁸ Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 3, S. 351–352.

²³⁹ Vgl. ebenda, S. 391–392.

²⁴⁰ „[...] *aquam facere effluere et transire cum impetu* [...]“. Ebenda.

Perspektive aus kann auch das Argument Riesebergs entkräftet werden. Das Beispiel Perleberg belegt sehr deutlich, dass zwei Arten von Flutrinnen nebeneinander betrieben werden konnten. Offenbar war es – um beim Wort Riesebergs zu bleiben – *ökonomischer*, den Wassermühlen zeitweilig weniger Wasser zuzuführen, um dadurch den Wasserstand des Schiffsgrabens zu erhöhen, als auf einen der beiden lukrativen Wirtschaftszweige gänzlich zu verzichten. Das bisher kaum betrachtete Beispiel Perleberg weist in relativer zeitlicher Dichte beide Arten von Flutrinnen nebeneinander auf. Hierdurch lässt sich die doppelte Auslegung und Verwendung des Begriffes Flutrinne sehr deutlich nachvollziehen, womit, dem Gedankengang Schichs folgend, den gelegentlich in der Forschungsliteratur auftretenden Widersprüchen begegnet werden kann.

4.1.3.2. *Der Kampf Perlebergs um die freie Schifffahrt auf der Stepenitz*

Wie bereits dargestellt, waren Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft in Perleberg derart organisiert, dass sie einander nicht hinderlich gegenüberstanden. Dies gelang nicht zuletzt dadurch, dass die Stadt den Bau weiterer Mühlen im Stadtgebiet, die ihren Schifffahrtsinteressen entgegenstanden, zu verhindern wusste. In diesem Sinne erwirkte die Stadt Perleberg vom Markgrafen Hermann 1307 das Privileg, dass dieser den östlichen Stepenitzarm, der als Flutrinne bezeichnet wird und von dem der Schiffsgraben in die Stadt abzweigte, zu keiner Zeit mit Mühlen verbauen werde.²⁴¹ Diese Vereinbarung ist unmissverständlich im Sinne der freien Schifffahrt geschlossen worden. Der Markgraf verzichtete ferner darauf, weder innerhalb noch außerhalb der Stadt neue Mühlen zu errichten, da der Stadt daraus wirtschaftlicher Schaden erwachsen würde. Auch die Markgrafen Otto und Woldemar bestätigten ihrerseits noch im selben Jahr die von Markgraf Hermann verfasste Urkunde.²⁴² Für die untere, nach Wittenberge verlaufende Stepenitz wird damit das Vorhaben Perlebergs ersichtlich, jedweden Bau neuer Wassermühlen zu verhindern. Während das Verhältnis zwischen Schifffahrt und Wassermühle innerhalb der Stadt auf einen Ausgleich hinauslief, versuchte Perleberg außerhalb seiner Mauern die Wassermühle zugunsten der Schifffahrt zu verdrängen, was ihnen markgräflicherseits auch zugestanden worden ist.

Doch die Perleberger Rechte blieben nicht unangefochten. Denn mit dem Aussterben der durch Albrecht den Bären begründeten brandenburgischen Linie der Askanier 1319/20 waren auch die Rechtsgarantien Perlebergs in Gefahr, da sie durch die Nachfolger der brandenburgischen Askanier bestätigt werden mussten. Bekanntlich verpfändete der letzte regierende askanische Markgraf Woldemar während seiner

²⁴¹ „[...] *numquam nec vlllo vmquam tempore edificabimus aut edificari faciemus Molendinum super fluuiali, quod vulgariter vlutrenne appellatur* [...].“ Ebenda, S. 352.

²⁴² Vgl. ebenda.

Regierungszeit umfangreiche Besitzrechte.²⁴³ Dies betraf auch die Stadt Perleberg, die binnen kurzer Zeit vom brandenburgischen Markgrafen in den Besitz der adligen Familie von Kröcher, sodann an den Mecklenburger Herzog und schließlich in den Pfandbesitz des Schweriner Grafen überging.²⁴⁴ Gegenüber diesen neuen Stadtherren hatte Perleberg eine Huldigung zu erbringen, wie die auf Geheiß (*ex iussu*) Herzogs Heinrich von Mecklenburg geleistete gegenüber dem Schweriner Grafen Heinrich im Jahr 1326.²⁴⁵ Dabei war es stets möglich, dass alte Rechte keine Bestätigung erfuhren. Denn obwohl Perleberg vom ehemaligen Markgrafen eine rechtliche Zusicherung erhalten hatte, dass die Stepenitz zwischen Wittenberge und Perleberg nicht mit Mühlen verbaut werden dürfe, wird kurze Zeit später eine Wassermühle bei Wittenberge erwähnt, „dy dar lyet vppe der Stepenitze“.²⁴⁶ Diese Situation mag dadurch begünstigt worden sein, dass auch die Herrschaft Wittenberge, zu der die genannte Mühle gehörte, ähnlich wie Perleberg mehrfach den Besitzer wechselte. Noch 1337 gehörte sie Georg von Garstelbüttel, ehe sie an Johann von Buch gelangte.²⁴⁷ Wer auch immer die Wittenberger Mühle auf der Stepenitz errichtet hatte, der Stadt Perleberg, die keine Zugriffsrechte auf diese geltend machen konnte, musste sie in jedem Fall hinderlich sein. Perleberg war folglich sehr daran gelegen, diese Wassermühle in städtischen Besitz zu bekommen, um schließlich deren Abriss zugunsten der Schifffahrt zu ermöglichen. Dabei erwiesen sich die nunmehr eintretenden besitz- und herrschaftsrechtlichen Entwicklungen in der Prignitz als besonders zweckdienlich.

Bereits die Ruppiner Grafen Ulrich und Günther, die zeitweilig als Vormünder des minderjährigen, von seinem königlichen Vater 1323 mit Brandenburg belehnten Markgrafen Ludwig V. von Bayern fungierten, begannen mit der Rückgewinnung und Wiedereinlösung des unter Markgraf Woldemar verpfändeten brandenburgischen Besitzes.²⁴⁸ Spätestens aber mit der vom Vater anerkannten Mündigkeit setzte Ludwigs eigenständige Regierung in der Mark ein,²⁴⁹ die nun auch im Sinne

²⁴³ Hierzu Lieselott Enders: Die Prignitz (wie Anm. 205), S. 110.

²⁴⁴ Zu den Besitzwechslern vgl. Lieselott Enders (Bearb.): Historisches Ortslexikon (wie Anm. 204), S. 282.

²⁴⁵ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 3, S. 364.

²⁴⁶ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1, S. 140–141, hier S. 140.

²⁴⁷ Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 3, S. 370.

²⁴⁸ Johannes Schultze: Die Mark Brandenburg. Bd. 2. Die Mark unter der Herrschaft der Wittelsbacher und Luxemburger (1319–1415). Berlin 1961, S. 41.

²⁴⁹ Nach der von König Ludwig anerkannten Mündigkeitserklärung bezüglich seines Sohnes trat Ludwig V. ab Mai 1333 eigenständig als brandenburgischer Markgraf auf, was sich sofort in einer Reihe von ihm ausgestellter Urkunden niederschlug. Zur Mündigkeitserklärung von 1329, die König Ludwig erst 1333 sanktionierte, sowie zur Biographie Ludwigs V. vgl. Helmut Schmidbauer: Herzog Ludwig V. von Bayern (1315–1361). Anmerkungen zu seiner Biographie. In: Zeitschrift für bayrische Landesgeschichte 55 (1992), S. 77–87, bes. S. 78–79.

der wittelsbachschen Hausmacht getroffen worden ist.²⁵⁰ Vor diesem Hintergrund schlossen Graf Heinrich von Schwerin und Markgraf Ludwig V. von Bayern 1336 einen Vertrag über die Besitzungen Lenzen, Dömitz und Perleberg.²⁵¹ Dieser sah vor, dass der Markgraf dem Schweriner die Herrschaften Lenzen und Dömitz pfandweise überließ. Im Gegenzug verpflichtete sich Heinrich von Schwerin dazu, Ludwig V. „de stat vnde dat lant to perleberch“ zurückzugeben. Zum Zeitpunkt der Ausstellung dieser Urkunde scheint diese Übergabe noch nicht eingetreten zu sein. Folglich galt für den Schweriner die Vereinbarung erst, „wanne he [Markgraf Ludwig] us desse stede [Lenzen und Dömitz] [...] antwerdet heft und in die were gesat heft“. Aufgrund dieser Einschränkung und der fehlenden Bestätigungsurkunden mutmaßte Walther Luck, dass der Pfandvertrag nicht in die Tat umgesetzt worden ist und Perleberg erst nach dem Tod des Schweriner Grafen zurück an Brandenburg gefallen sei. Diese Behauptung ist von Johannes Schultze übernommen worden.²⁵² Gegen diese berechtigten Einwände muss meines Erachtens hervorgehoben werden, dass Markgraf Ludwig nach der mit Graf Heinrich geschlossenen Vereinbarung zumindest eine gewisse Zeit lang über Perleberg verfügte. Nur so ist zu erklären, weshalb Ludwig die Perleberger 1337 als „unsen truwen“ ansprach.²⁵³ Die markgräfliche Herrschaft schien sich allerdings in der Folgezeit noch nicht dauerhaft etabliert zu haben, denn 1340 wird Graf Heinrich von Schwerin vom Perleberger Rat abermals als „dominus noster“ bezeichnet.²⁵⁴ Erst nach dem Tod des Grafen 1344 hatte sich Markgraf Ludwig schließlich in der Prignitz und damit auch in Perleberg durchsetzen können.²⁵⁵ Gleichwohl hatte sich 1337 eine zeitweilige Konstellation innerhalb der Herrschafts- und Besitzverhältnisse eingestellt, die den Perlebergern dazu verhalf, ihre Schifffahrtsinteressen erneut und nunmehr gegenüber Markgraf Ludwig zu vertreten.

Wie angesprochen, wechselte 1337 auch die Herrschaft Wittenberge den Besitzer und gelangte an Johann von Buch. Dieser bekleidete nachweislich seit 1332 das Amt eines Hauptmanns der Mark und vermochte es als Günstling des brandenburgischen Markgrafen Ludwig eine Reihe bedeutender Besitzungen anzuhäufen, zu

²⁵⁰ Zur ab 1333 zunehmend einsetzenden wittelsbachschen Hausmachtpolitik in der Mark vgl. Michael Menzel: Die Wittelsbacher Hausmacherweiterungen in Brandenburg, Tirol und Holland. In: Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters (DA) 61 (2005), S. 103–159, zu Brandenburg S. 107–127.

²⁵¹ Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 3, S. 369.

²⁵² Vgl. Walther Luck: Die Prignitz. Ihre Besitzverhältnisse vom 12. bis zum 15. Jahrhundert. München, Leipzig 1917, S. 159–161. Ebenso Johannes Schultze: Die Mark Brandenburg. Bd. 2 (wie Anm. 248), S. 64.

²⁵³ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1 (wie Anm. 148), S. 140.

²⁵⁴ Mecklenburgisches Urkundenbuch (MUB). Bd. IX. 1337–1345. Schwerin 1875, Nr. 6075.

²⁵⁵ Dafür spricht eine Urkunde Ludwig des Römers, die besagt, dass „dat drudde deel des gerichtes tu Perlebergh [...] an uns und unsen bruder gefallen is med recht na greven Hinrichs dode“. MUB. Bd. XIII. 1351–1355. Schwerin 1884, Nr. 7814. Vgl. auch Walther Luck: Die Prignitz (wie Anm. 252), S. 160.

denen auch Wittenberge gehörte.²⁵⁶ Dies mag nicht unwesentlich dazu beigetragen haben, dass die Perleberger ihr Bemühen um eine freie Schifffahrt auf der Stepenitz erneut rechtlich zu fixieren versuchten. Während der Zeit der angesprochenen Besitzwechsel muss der Rat der Stadt Perleberg auf Johann von Buch zugegangen sein, um mit diesem über den Kauf der Wittenberger Mühle auf der Stepenitz zu verhandeln. Dieser ist 1337 auch zustande gekommen, in seiner ursprünglichen Ausführung allerdings verloren gegangen. Es hat sich jedoch eine im gleichen Jahr ausgestellte Bestätigungsurkunde Markgraf Ludwigs erhalten, die Auskunft über die Einzelheiten und Bestimmungen des Verkaufs gibt.²⁵⁷ Demnach verkaufte der Inhaber der Herrschaft Wittenberge nicht allein die dortige Wassermühle, sondern er versprach den Perlebergern darüber hinaus, die in die Elbe fließende Stepenitz frei zu halten, „also dat se vnd ewelik koupman vry waren moghen met schepen up vnde neder“. Damit war das gleiche Privileg erbracht, wie es einst auch Markgraf Hermann zugesichert hatte. Detaillierter und weitreichender als dieser aber verpflichten Johann von Buch und Markgraf Ludwig künftige Besitzer der Herrschaft Wittenberge und Garsedow dazu, dass sie „dat water nicht vorbuwen scolen noch mit molne, noch mit dike, noch mit weren oder met yenerhande hinder, dat en an der schepfart hinder moge.“ Damit schien dem Bedürfnis der Perleberger entsprochen worden zu sein, dass sich ein solcher Fall wie die Errichtung der Wittenberger Mühle nicht wiederhole. Die Stadt hatte also aus der Vergangenheit gelernt. Sie wollte in Zeiten ständiger Besitzwechsel den künftigen Herrschaftsinhabern ein auf die Zukunft hin geschlossenes Privileg zur freien Schifffahrt entgegenhalten. Außerdem sicherte die 1337 getroffene Einigung den künftig mit Schiffen nach Perleberg reisenden Kaufleuten zu, dass ihnen auf beiden Seiten des Ufers der Stepenitz jeweils ein Streifen zur Verfügung stand, damit es ihnen „bequemlik ist tu treylende und tu struende vp vnd nedder.“ Für all diese Zugeständnisse, die einzig der freien Schifffahrt dienten, hatten die Perleberger und die hierhin reisenden Kaufleute auch eine Gegenleistung zu erbringen. Demnach musste in Wittenberge ein Zoll für die gehandelten Waren entrichtet werden. Aufgrund dieser Tatsache lässt sich ein interessanter Einblick in die Reihe derjenigen Waren und Güter gewinnen, die ihren Weg auf der Stepenitz nahmen. Dazu gehörten vor allem das nach Hamburg verschiffte Getreide und die im Gegenzug dafür erworbenen und in die Mark importierten Waren wie Wein, Bier, Kupfer, Zinn, Heringe, Waid und Gewänder, die „man in schepen up und nider furet“.²⁵⁸ Auch für die auf dem Wasser transportierten Mühlensteine musste in Wittenberge eine Zollgebühr geleistet wer-

²⁵⁶ Zu Johann von Buch vgl. Heiner Lück: Johann von Buch (ca. 1290–ca. 1356) – Stationen einer juristisch-politischen Karriere. In: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abt. 124 (2007), S. 120–143, zur besonderen Nähe bezüglich des Markgrafen und dessen Gunsterweisungen gegenüber Buch bes. S. 137.

²⁵⁷ Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1, S. 140–141.

²⁵⁸ Ebenda, S. 141.

den. Mithin zeigt gerade das zuletzt erwähnte Transportgut, wie sehr auch die Mühlenwirtschaft vom Wasserweg nach Perleberg profitierte. So ließen sich die schweren Mühlensteine auf dem Wasser erheblich leichter bewegen als auf dem Landweg. Es zeigt sich auch an dieser Stelle, dass Schifffahrt und Wassermühle nicht immer nur aus einer konkurrierenden Perspektive betrachtet werden sollten.²⁵⁹ Für den Fall, dass jemand an der Schifffahrt auf der Stepenitz gehindert werden würde, bestimmte der Vertrag außerdem, dass „die Ratmannen tu perleberg“ als dessen Rechtsbeistand fungieren und im Bedarf mit dem Zöllner in Wittenberge eine gütliche Einigung herbeiführen sollten.

Die 1337 geschlossene rechtliche Einigung zeigt somit deutlich, dass die freie Schifffahrt auf der Stepenitz von zwei Seiten gewährleistet werden sollte. Während der Inhaber der Herrschaften Wittenberge und Garsedow auf der Stepenitz prinzipiell den Bau neuer Wassermühlen zu verhindern und zwei Ufertreidelpfade offenzuhalten hatte, fungierte der Perleberger Rat als Garant der kaufmännischen Rechte und Interessen. Das bindende Element beider Parteien bildete der Wittenberger Zoll, von dem der Besitzer der Herrschaft profitierten sollte, da er immerhin auf eine Stepenitzer Wassermühle verzichtete. Auf diese Weise war es ihm möglich, teilweise an dem Schiffsverkehr auf der Stepenitz zu partizipieren. Insofern wurde der Vertrag nach konsensualen Gesichtspunkten geschlossen. Beide Vertragspartner sollten ihren Vorteil aus dem Verkauf der Mühle ziehen.

Diese im 14. Jahrhundert erlangten Rechte verloren auch in der Folgezeit nicht an Bedeutung. Wie Adolph Friedrich Riedel in seiner Einleitung zur Perleberger Urkundensammlung schreibt, verwies die Stadt Perleberg noch im 19. Jahrhundert auf die 1337 erlangten Privilegien, wenn es darum ging, unerwünschte und die Schifffahrt hemmende Wehranlagen und Mühlen auf der Stepenitz zu verhindern.²⁶⁰ Der Rat machte unter Umständen auf seine verbrieften mittelalterlichen Rechte aufmerksam, die zugunsten der freien Schifffahrt verfasst worden waren, wodurch deren Bedeutung freilich auf eigentümliche Art unterstrichen wurde. Zwei Beispiele aus dem 15. und 16. Jahrhundert beweisen, mit welcher Vehemenz die Stadt Perleberg ihre Rechte bezüglich der Stepenitz verteidigen wollte. Im Jahr 1482 war es zu einem Streit zwischen Perleberg und der adligen Familie von Retzow gekommen. Die Stadt beklagte den Bau „ettlicker wehre und ackenn“, die die Familie von Retzow „up den water genant die Stepenitze“ errichten ließen.²⁶¹ Die-

²⁵⁹ Dieser Einsicht widersprechend hebt z. B. Hans-Joachim Uhlemann hervor, dass die ab der Mitte des 13. Jahrhunderts aufkommenden Wassermühlen „mehr schiffahrtsbehindernd als fördernd“ waren. Hans-Joachim Uhlemann: Die Entwicklung der märkischen Wasserstraßen von den Anfängen bis zur Gegenwart. In: Die märkischen Wasserstraßen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Sankt Augustin 1993, S. 27–67, hier S. 30–31 (Schriften des Wahnachtalsperrenverbandes; 3).

²⁶⁰ Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1, S. 74.

²⁶¹ Georg Wilhelm von Raumer (Hrsg.): Codex Diplomaticus Brandenburgensis Continuatus. Sammlung ungedruckter Urkunden zur brandenburgischen Geschichte. Bd. 2. Berlin, Elbing 1833, S. 167.

se Anlagen standen offensichtlich den Interessen der Stadt im Wege und verletzten ihre erhaltenen Rechte, wonach die Stepenitz durch keinerlei Hindernisse verbaut werden durfte. Der Ausgang dieses Streites, den die beiden Bischöfe von Lebus und Havelberg als Vermittler gütlich schlichten sollten, ist nicht überliefert. Allerdings zeigt dieser Fall ebenso wie ein weiterer aus dem 16. Jahrhundert, dass die Stadt Perleberg die Unterbindung jeglicher Wasserbaumaßnahmen an der Stepenitz nicht aus den Augen verloren hatte. In einem rechtlichen Konflikt mit Bernd Malzan und Kaspar Rezdorf hatte Kurfürst Joachim I. der Stadt Perleberg die freie Schifffahrt auf der Stepenitz 1513 abermals zugesichert.²⁶² Auch in diesem Fall wusste die Prignitzstadt ihre mittelalterlichen Privilegien zu verteidigen. Diese energische Politik wurde von einer städtischen Oberschicht getragen, die erstmals 1303 urkundlich zu fassen ist.²⁶³ Demnach durften die Gewandschneider eine Gesellschaft bilden, „genamet eyne Gehilde“. Wie für die brandenburgischen Städte insgesamt kennzeichnend, vermochte es diese Personengruppe, die im Fernhandel tätig war, die städtische Politik von ihren Interessen abhängig zu machen.²⁶⁴ Mit entsprechendem Vermögen ausgestattet, entstammte diesen Kaufmannsgesellschaften der Kern der Ratsleute, denen vor allem an einem unbehinderten Handelsverkehr gelegen war. Vor diesem Hintergrund sind die Bemühungen um die freie Schifffahrt auf der Stepenitz zu verstehen, die dem zumeist von den Gewandschneidern getragenen Fernhandel zugute kamen. Angesichts dieser Situation blieben innerstädtische Auseinandersetzungen nicht aus. Diese betrafen einerseits den Gewandschnitt, den die Gewandschneider zu monopolisieren suchten. Andererseits versuchten die vermögenden Ratsgeschlechter, die ihre Gewinne meist in das städtische Umland investierten, um so die Getreidegewinnung zusätzlich zu intensivieren, die an den Landesherrn zu zahlenden Steuern mehrheitlich von der Stadtbevölkerung zu erheben. Die Versteuerung ihres eigenen Besitzes dagegen hielten sie möglichst gering. Gegen diese Absichten erhob sich in der Mitte des 14. Jahrhunderts wie vielerorts auch in Perleberg Widerstand, woraufhin der Rat 1347 schließlich einlenken musste.²⁶⁵ Für den Fall einer neuerlichen Steuererhebung sollte künftig gelten, dass die Zünfte „scolen senden teyn bederue heymelike man vt den werken vp dat rathus tu rekende mit den ratman vnd tu hoerende, wor tu des scotes not Sy.“²⁶⁶ Darüber hinaus musste die Wahl eines neuen Rates fortan „nach der werken rade“ erfolgen, womit den Zünften Einfluss auf die Besetzung der Ratsstel-

²⁶² Johann Christoph Bekmann / Bernhard Ludwig Bekmann: Historische Beschreibung der Chur und Mark Brandenburg. Bd. 2. Photomechan. Nachdr. [d. Ausg.] Berlin 1753. Hildesheim, Zürich, New York 2004. Teil V. Bd. 2. Kap. 2, Sp. 54.

²⁶³ Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1, S. 126.

²⁶⁴ Vgl. Herbert Helbig: Die brandenburgischen Städte (wie Anm. 155), S. 228.

²⁶⁵ Vgl. Hans K. Schulze: Art. Perleberg. In: Handbuch der historischen Stätten (wie Anm. 140), S. 308–310, hier S. 309.

²⁶⁶ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1, S. 148.

len zugebilligt wurde. Damit stieß die zu einem erheblichen Teil auf den Fernhandel gerichtete Politik des Rates gleichsam auf ihre innerstädtischen Grenzen. Dies tat jedoch der Attraktivität des Wasserweges keinen Abbruch, da sich Perleberg auch in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts eine Reihe wichtiger Privilegien bezüglich des Handels sichern konnte. So verdankte die Prignitzstadt dem überaus städtefreundlich handelnden „falschen Woldemar“ ein Zollprivileg,²⁶⁷ das auch Einfluss auf den 1337 geschlossenen Vertrag über die Stepenitzmühle bei Wittenberge hatte. Demzufolge erhielt die Stadt 1348 eine rechtliche Zusicherung, welche sie vom Zoll „*in omnibus civitatibus castris villis et aliis locis, ubi nostra telonia sunt sita*“ befreite.²⁶⁸ Davon musste nunmehr auch der Zoll in Wittenberge betroffen sein, der aufgrund der Bestimmung wegfiel. Als sich der falsche Woldemar nicht dauerhaft in der Mark halten konnte und auch Kaiser Karl IV. ihn fallen ließ, söhnte sich Perleberg wieder mit den Wittelsbachern aus. Inzwischen hatte sich Markgraf Ludwig V. von Bayern stärker nach Tirol orientiert und übergab die brandenburgische Herrschaft an seine Brüder Ludwig den Römer und Otto.²⁶⁹ Infolgedessen war es nunmehr Markgraf Ludwig der Römer, der 1353 die Streitigkeiten zwischen der Stadt und seiner Familie für aufgehoben erklärte und dabei die Rechte Perlebergs bestätigte.²⁷⁰ Dass zu dieser Bestätigung nicht zwangsläufig auch die vom „falschen Woldemar“ zugestandenen Privilegien zählten, zeigt eine weitere vom Markgrafen Ludwig ausgestellte Urkunde vom 3. März 1348.²⁷¹ Aus Sicht der Wittelsbacher galt der falsche Woldemar als illegitimer Markgraf, und folglich mussten auch dessen rechtliche Zusicherungen als fraglich und anfechtbar angesehen werden. Vor diesem Hintergrund ist zu verstehen, dass Ludwig der Römer der Stadt Perleberg 1354 zwar die Zollfreiheit in seinem gesamten Herrschaftsgebiet versprach, jene Zusicherung allerdings mit einer bedeutenden Klausel versah. Urkunden, die Markgraf Ludwig V. hatte ausstellen lassen, sollten durch das nunmehr getroffene Privileg Ludwigs des Römers in ihrer Bestandskraft keineswegs eingeschränkt werden.²⁷² Diese Bestimmung ist im Licht der von Woldemar sechs Jahre zuvor zugestandenen Zollbefreiung zu sehen, die selbstredend zuungunsten des von Ludwig V. festgesetzten Zolls in Wittenberge ausfiel, den die auf der Stepenitz verkehrenden Schiffer hier zu entrichten hatten. Offenbar wollte sich Ludwig der Römer einen Weg rechtlicher Beschränkung vorbehalten.²⁷³ Eine

²⁶⁷ Mit einer derartigen Haltung hatte sich der falsche Woldemar auch in der Prignitz große Unterstützung und viel Zuspruch erarbeitet. Vgl. Johannes Schultze: Die Prignitz. Aus der Geschichte einer märkischen Landschaft. Köln, Graz 1956, S. 107.

²⁶⁸ Hermann Bier: Das Zollprivileg des falschen Waldemar für Perleberg vom Jahre 1348. In: FBPG 20 (1907), S. 211–217, hier S. 209–210.

²⁶⁹ Hierzu Helmut Assing: Landesherrschaft (wie Anm. 154), S. 143.

²⁷⁰ Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 1, S. 148.

²⁷¹ In Auszügen bei Hermann Bier: Zollprivileg (wie Anm. 268), S. 210.

²⁷² „[...] *in suo robore non obstante* [...]“. Ebenda.

²⁷³ Vgl. ebenda.

endgültige Befreiung vom Zoll „up dem lande vnd up dem water“ bestätigte erst eine markgräfliche Urkunde aus dem Jahr 1364. Sie wies nun unmissverständlich und ohne Klauseln darauf hin, dass alle Urkunden, die Ludwig V. von Bayern „en [den Perlebergern] edir andern Luden gegeben hadde“ und die der Zollfreiheit hinderlich gegenüber standen, fortan „keyne Kraft noch macht hebben“.²⁷⁴ Damit wurde der Wittenberger Zoll nun auch von Ludwig dem Römer beseitigt. Der Handel auf dem Wasser ist so für Perleberg erheblich begünstigt worden. Bei der Entscheidung des Markgrafen, Perleberg aller Zollverpflichtungen in Brandenburg zu entheben, mag gewiss der Umstand eine Rolle gespielt haben, dass die Prignitzstadt inzwischen zum Leibgedinge seiner Gattin Ingeborg erkoren worden war.²⁷⁵

Von daher also dürfte dem Markgraf an der wirtschaftlichen Prosperität Perlebergs gelegen gewesen sein. Nichtsdestoweniger waren die erlangten Privilegien ebenso ein Ausdruck der Attraktivitätssteigerung des Wasserweges und gleichsam ein Indiz dafür, dass die Prignitzstadt eine für das 14. Jahrhundert typische „selbstständige und kräftige Politik betreiben“ konnte.²⁷⁶

Gleichwohl sollte nicht vergessen werden, dass die Attraktivität des Wasserweges seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert und im Kontext der erstarkenden Landesherrschaft mehr und mehr abnahm. Hier ist die von Kurfürst Friedrich II. gegen die Hanse, zu der Perleberg insbesondere durch den Handel mit Hamburg bis dahin rege Beziehungen unterhielt, ebenso zu erwähnen²⁷⁷ wie der merkliche Einbruch des städtischen Fernhandels im 16. Jahrhundert, der sich auch auf Perleberg auswirkte.²⁷⁸ Zwar waren die mittelalterlichen Rechte zugunsten der Schifffahrt auf der Stepenitz für Perleberg noch im 19. Jahrhundert aktuell und boten eine gewichtige Legitimation, um eventuelle Flussbaumaßnahmen zu verhindern, jedoch konnte dieser Umstand nichts an der Tatsache ändern, dass die Schifffahrt weitestgehend zum Erliegen gekommen war. Bereits die „Perleberger Rieselei“ sorgte seit 1842 dafür, dass fortan zahlreiche Wassergräben von der Stepenitz abzweigten, welche der Versorgung der Rieselfelder dienten. Dadurch wurde die Flusslandschaft erheblich umgestaltet.²⁷⁹ Wie ferner ein Bericht der Perleberger Stadtverwaltung für die Jahre 1892 und 1893 hervorhebt, wurde die Stepenitz durch den Umbau der Wassermühlen schließlich „fast wasserleer gehalten“.²⁸⁰ Diese Beispiele

²⁷⁴ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 3, S. 397.

²⁷⁵ Vgl. ebenda, S. 390.

²⁷⁶ Eckhard Müller-Mertens: Untersuchungen, Teil 2 (wie Anm. 152), S. 307.

²⁷⁷ Zur Politik des Kurfürsten Friedrich II. gegen die Hanse vgl. Johannes Schultze: Die Mark Brandenburg. Bd. 3. Die Mark unter der Herrschaft der Hohenzollern (1415–1553). Berlin 1963, S. 102.

²⁷⁸ Hierzu Viktor Herold: Perleberg. Die große Wandlung. In: Jahrbuch für Berlin-Brandenburgische Kirchengeschichte 39 (1964), S. 7–41, hier S. 25.

²⁷⁹ Weitere Beispiele dieser Veränderungen an der Stepenitz bei Paul Viereck: Die Stadt Perleberg. Teil 1. Perleberg 1962, S. 98.

²⁸⁰ Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Perleberg für die Jahre 1892 und 1893. Perleberg 1893, S. 20.

zeigen nicht nur, dass der Wasserweg nach Perleberg inzwischen immer seltener in Anspruch genommen wurde, sondern wecken darüber hinaus die Aufmerksamkeit dafür, dass der Verkehrsweg auf der Stepenitz einer beschränkten Dauer unterworfen war und seine Blütezeit im 14. Jahrhundert erfuhr. Obgleich diese Entwicklung nicht rückgängig zu machen war, verlor die Stadt Perleberg das Interesse an der Stepenitz als Schifffahrtsweg nie völlig aus dem Auge, womit sich zeigt, welcher hoher Stellenwert den Privilegien beizumessen ist, die der Stadt und den in die Prignitz reisenden Kaufleuten im 14. Jahrhundert zuerkannt worden waren.

4.1.4. Bewertung

Das Beispiel Perleberg macht deutlich, welches hohe Interesse diese brandenburgische Stadt dem Schifffahrtsweg im Mittelalter entgegenbrachte. Auch über den eigenen rechtlichen Zugriffsraum hinaus, wo die Wassermühlen dank der Flutrinne so organisiert worden waren, dass sie die Schifffahrt nicht behinderten, versuchte die Stadt Perleberg Privilegien am Fluss Stepenitz zu erlangen. Die Prignitzstadt war folglich bemüht, alle konkurrierenden Wassermühlen auszuschalten, wobei sich zeitweilig die politischen Verhältnisse als förderlich erwiesen. Entsprechende vertragliche Bindungen sollten eine freie Schifffahrt auf der Stepenitz garantieren, die sowohl vonseiten der Herrschaft Wittenberge als auch vom Perleberger Rat abgesichert worden waren. Mit Blick auf die generellen Thesen, die in der modernen Binnenschifffahrtforschung diskutiert werden, bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass die Auffassung, die Klein- und Nebenflüsse hätten während des Hochmittelalters – insbesondere in den von der Ostsiedlung betroffenen Gebieten – zunehmend an Bedeutung verloren, für den brandenburgischen Raum nicht zutrifft. Im Gegensatz dazu verdeutlicht das Beispiel Perleberg den beträchtlichen politischen und rechtlichen Aufwand einer sich während des hochmittelalterlichen Landesausbaus entwickelnden brandenburgischen Stadt, einen Fluss nicht nur als Antrieb für Wassermühlen, sondern gleichfalls als wirtschaftlich lukrativen Schifffahrtsweg zu nutzen. Eigens ausgestellte Zugriffsrechte auf die Stepenitz wie auch zollrechtliche Befreiungen auf dem Wasser unterstreichen diese städtische Politik und sorgten für eine zusätzliche Attraktivität des Schifffahrtsweges von und nach Perleberg.

4.2. Die Stadt Prenzlau und die Ucker

4.2.1. Zur Topographie Prenzlaus

Die topographische Lage Prenzlau spielte während der Entstehungsphase der Stadt eine entscheidende Rolle. Die vorstädtischen Siedlungen entstanden am nördlichen Ende des unteren Uckersees in der Nähe des Ortes, wo die Ucker aus dem

See tritt, um weiter in Richtung Stettiner Haff zu fließen. Hier befand sich eine Furt, die ein Überqueren der langen Fluss- und Seenkette zwischen Ucker und Oberuckersee und der sumpfigen Umgebung ermöglichte. Dies beeinflusste den Verlauf des Verkehrs durch die Uckermark nachhaltig, weshalb sich in Prenzlau mehrere Altwege kreuzten, um hier die Ucker zu überschreiten.²⁸¹

Von dieser verkehrsgünstigen Lage profitierten die drei vorstädtischen Siedlungen, die sich um die Kirchen St. Sabinen, St. Nikolai und St. Jakobi formierten.²⁸² Dass diese Siedlungen insbesondere durch ansässige Handel- und Gewerbetreibende geprägt wurden, erschließt sich anhand der Patrozinien für die Heiligen Nikolaus und Jakobus. Beide erfreuten sich bekanntlich als Schutzpatrone bei Kaufleuten besonderer Verehrung. Im Laufe des ersten Drittels des 13. Jahrhunderts wuchsen die drei Siedlungen immer stärker zusammen. Dieser Entwicklung trug die Stadtrechtsverleihung nach dem Vorbild Magdeburgs Rechnung, die der pommersche Herzog Barnim I. für Prenzlau als erster Stadt seines Herrschaftsgebietes 1235 vornahm.²⁸³ Als *civitas libera* avancierte Prenzlau daraufhin zur Rechtsstadt. In deren Zentrum wurde eine vierte gemeinsame Kirche errichtet, die nunmehr der heiligen Jungfrau Maria geweiht wurde und zugleich das Zusammenwachsen der vorstädtischen Gemeinden besonders sinnfällig machte.²⁸⁴

Ein Blick auf die Urkunde, mit der Herzog Barnim I. Prenzlau das Magdeburger Stadtrecht verlieh, bezeugen die hohe Bedeutung, die der Errichtung von Wassermühlen in diesem Zusammenhang beigemessen wurde. Wie schon erwähnt, hob die Urkunde hervor, dass Wassermühlen für das Aufblühen der Stadt Prenzlau unverzichtbar seien. Die Formulierung „*adiecimus [...] aquam ad molendinorum, quibus carere non poterunt*“²⁸⁵ könnte folglich ganz im Sinne einer der bereits diskutierten Hauptthesen der Forschung interpretiert werden, wonach die kleinen Flüsse vorrangig für den Antrieb von Wassermühlen fungierten. Die essentielle Bedeutung der Wassermühle für eine im Ostsiedlungsgebiet gegründeten Stadt wird am Beispiel Prenzlaus besonders deutlich, wie an verschiedenen Stellen häufig betont wird.²⁸⁶

²⁸¹ Vgl. Lieselott Enders: Art. Prenzlau. In: Städtebuch (wie Anm. 135), S. 417.

²⁸² Zur städtischen Frühgeschichte Prenzlaus vgl. Lieselott Enders: Prenzlau – Altstadt, Neustadt und seine hochmittelalterlichen Kirchengemeinden. In: Herbergen der Christenheit. Jahrbuch für deutsche Kirchengeschichte 16 (1987/88), S. 9–27.

²⁸³ Hierzu Dietmar Luch: Die Städtepolitik Herzog Barnims I. von Pommern. 1220–1278. Köln, Graz 1965. Zu Prenzlau vgl. S. 9–13.

²⁸⁴ Vgl. Lieselott Enders: Prenzlau vor 800 Jahren. In: Heimatkalender Prenzlau 31 (1988), S. 71.

²⁸⁵ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 87.

²⁸⁶ So etwa bei Winfried Schich: Die havelländische Mühle Klinkke (wie Anm. 143), S. 437.

4.2.2. Frühstädtische Siedlung, Rechtsstadt und Schifffahrt

Auch wenn den Wassermühlen eine derart große Bedeutung zukam, so musste dieser Umstand nicht zwangsläufig zuungunsten der Schifffahrt ausfallen. Denn die in Prenzlau siedelnden Kaufleute nutzten nicht allein den Landweg, um Handel zu treiben. Die nahe gelegene Ucker bot sich gleichfalls als Transportweg für Waren an. Insofern dürfte die Sozialstruktur innerhalb der Stadt Prenzlau auch von Schiffs- und Kaufleuten bestimmt worden sein, die ihre Handelsgüter auf der Ucker zum Stettiner Haff hin verschifften. Dafür spricht abermals das Nikolaipatrozinium in der Stadt, dessen sich hauptsächlich Schiffer und zur See fahrende Kaufleute bedienten – eine Tatsache, die auch für Prenzlau und seine frühstädtischen Siedlungen zutreffend ist.²⁸⁷

Unmittelbar nachdem Prenzlau von Herzog Barnim zur Rechtsstadt erhoben worden war, wuchs der brandenburgische Einfluss auf das Gebiet des südlichen Uckerlandes.²⁸⁸ Mit diesem territorialen Ausgreifen der brandenburgischen Askanier gen Norden ins Uckerland in der Mitte des 13. Jahrhunderts wechselte auch Prenzlau seinen Stadtherrn und wurde 1250 brandenburgisch.²⁸⁹ In der daraufhin ausgestellten Urkunde begnadete Markgraf Johann I. Prenzlau mit diversen Rechten. Er schenkte der Stadt zu deren Verbesserung den nahe gelegenen unteren Uckersee und die Hälfte des zwischen diesem und dem Oberuckersee liegenden Möllensees.²⁹⁰ Außerdem gestand er Prenzlau das Recht des freien Holzschlagens und den damit einhergehenden freien Abtransport zu. Wo diese Holzgewinnung erfolgte, bleibt ebenso offen, wie die Frage, ob Prenzlau das gewonnene Holz auf dem Wasserweg transportierte und möglicherweise auch die angesprochenen Seen für die Schifffahrt nutzte. Dennoch liegt diese Vermutung sehr nahe, wie eine Urkunde der Nachfolger Johanns I. aus dem Jahr 1282 zeigt. Demnach erlaubten die Markgrafen Otto und Konrad den Prenzlauern, das von ihnen im Land Pasewalk erworbene Holz und die ebenfalls dort beschaffte Kohle auf der Ucker „*absque Ungeldo*“ nach Prenzlau zu verschiffen.²⁹¹ Die freie Schifffahrt wird in diesem Zusammenhang dadurch bestätigt, dass die Prenzlauer von keinem Lehnsmanne der beiden Markgrafen daran gehindert werden durften.²⁹² Diese Bestimmungen weisen deutliche Parallelen zu der von Johann ausgestellten Urkunde auf, lediglich mit dem

²⁸⁷ Vgl. z. B. Karlheinz Blaschke: Nikolaikirchen und Stadtentstehung im pommerschen Raum. In: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 9 (1970/71), S. 21–40, zu Prenzlau vgl. S. 25. Ähnlich auch Lieselott Enders: Art. Prenzlau (wie Anm. 281), S. 15.

²⁸⁸ Vgl. Lieselott Enders: Entstehung und Entwicklung (wie Anm. 136), S. 39–41.

²⁸⁹ Vgl. die Bestätigungsurkunde Markgraf Johanns bei Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 89.

²⁹⁰ „[...] *stagnum adiacens, quod Vkerse uocatur integrum, et medietatem stagni, quod Meln dicitur, ad emendationem donauimus ciuitatis.*“ Ebenda.

²⁹¹ Ebenda, S. 95.

²⁹² „[...] *nec advocatus, Officialis aut nuncii nostri impediunt in eisdem.*“ Ebenda.

Unterschied, dass 1282 genauere geographische Angaben getätigt wurden. Bemerkenswerterweise regelte die von den Markgrafen Otto und Konrad ausgestellte Urkunde Prenzlauer Schifffahrtsrechte und -pflichten auf der Ucker, „*ad quod stare temporibus patris nostri Marchionis Johannis*“. Obgleich also die Schifffahrt auf der Ucker hier erstmals urkundlich erwähnt ist, kann davon ausgegangen werden, dass diese bereits viel früher vom Markgraf Johann rechtlich fixiert worden ist und sich vermutlich nicht nur über die Ucker, sondern auch über den Unteruckersee und darüber hinaus erstreckte. Die nötigen Wasserrechte hierzu besaß Prenzlau schon vor 1282. Hinzu kommt, dass Markgraf Johann I. mit dem Vertrag von Hohen Ladin 1250 das Uckerland bis zur Randow und Löcknitz von Herzog Barnim erhielt.²⁹³ Im Gegenzug nahm der pommersche Herzog das Land Wolgast vom Markgrafen zum Lehen. Mit dieser Vereinbarung gingen ebenso Pasewalk und Torgelow in den brandenburgischen Besitz über. Auf diese Weise konnte bereits Johann über die Uckerschifffahrt bis in die Torgelower Heide hinein verfügen, was er dem Wortlaut der 1282 ausgestellten Urkunde nach zweifellos getan haben muss. Es ist hierdurch ersichtlich, dass sich die Ucker als ein wichtiger Transportweg für die noch junge Rechtsstadt herausbildete. Prenzlau selbst wuchs vor diesem Hintergrund zu einem bedeutenden Warenumschlagplatz zwischen Land- und Wasserweg.²⁹⁴

4.2.3. Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft der Stadt Prenzlau

Die Ausführungen haben bereits schlaglichtartig darauf hingewiesen, dass sich in Prenzlau ein Nebeneinander von Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt abzeichnete. Ähnlich wie in Perleberg bleibt aber zu prüfen, wie die Stadt es vermochte, eine Konkurrenz beider Flussnutzungsarten zu verhindern.

4.2.3.1. Zur Lage der mittelalterlichen Wassermühlen in Prenzlau

Wie bereits Emil Schwartz in einer sehr detaillierten Studie zum Prenzlauer Mühlenwesen feststellte, treten bei der Standortbestimmung der Wassermühlen erhebliche Schwierigkeiten auf. Der Prenzlauer Orts- und Landeshistoriker hielt fest, dass „[wir] über die Lage der Stadtmühlen in der älteren Zeit [...] nur mangelhaft unterrichtet [sind]“. ²⁹⁵ Dieses Eingeständnis trifft auch heute noch zu, was einerseits mit

²⁹³ Vgl. Klaus Conrad (Bearb.): Pommersches Urkundenbuch (PUB). Bd. 1. Teil 1. Urkunden. 768–1253. 2. neu bearb. Aufl. Köln, Wien 1970, S. 611–612.

²⁹⁴ So schon Martin Rudolph: Die geographische Lage der Stadt Prenzlau und die Grundlagen ihres mittelalterlichen Wirtschaftslebens. In: Mitteilungen des Uckermärkischen Museums- und Geschichtsvereins zu Prenzlau Bd. 7, Heft 4 (1920), S. 123–147, hier S. 128.

²⁹⁵ Emil Schwartz: Das Prenzlauer Mühlenwesen vom Mittelalter bis zur Neuzeit. Prenzlau 1923, S. 12 (Arbeiten des Uckermärkischen Museums- und Geschichtsvereins zu Prenzlau; 8).

den schwierig zu rekonstruierenden Ortsangaben in mittelalterlichen Urkunden zu tun hat und andererseits dem Umstand geschuldet ist, dass die städtischen Wasserläufe in Prenzlau in ihrem Verlauf über die Jahrhunderte hinweg stetig verändert wurden beziehungsweise gänzlich verschwunden sind. Zudem lässt der heutige Stadtgrundriss nur schwerlich auf die Führung der mittelalterlichen Wasserläufe in Prenzlau schließen. Ebenso ist die Vielzahl von Mühlen in Prenzlau zu beachten, deren Entstehungszeiten nicht immer hinreichend festgestellt werden können.

Gleichwohl kann mithilfe der Urkunden und unter Berücksichtigung der Prenzlauer Stadtgrundrisse aus dem 18. Jahrhundert sowie den dort aufgeführten Straßennamen ein ungefähres Bild mittelalterlicher Verhältnisse rekonstruiert werden. In diesem Zusammenhang ist an erster Stelle der so genannte Mittelgraben zu nennen, der sehr wahrscheinlich ein künstlich geschaffener Wasserlauf des 13. Jahrhunderts ist.²⁹⁶ Er trieb die neue Mühle an, die die Prenzlauer 1321 „binnen erer Stad, bi dem Joden Dorpe“ errichtet hatten.²⁹⁷ Sie war im Mittelalter als Getreidemühle gebaut worden. Später wird an ihrer Stelle die Lohmühle der Prenzlauer Schuhmacher erwähnt.²⁹⁸ Schwartz mutmaßt, dass der Mittelgraben auch die ältere Walkmühle antrieb. Ihre Lage verortet er in der Nähe des Fullerdammes kurz hinter dem Austritt des Mittelgrabens aus dem Unteruckersee. Während der Prenzlauer Stadtplan aus dem Jahr 1720 die spätere Lohmühle im Sinne der mittelalterlichen Urkunde in der Nähe des „Judendorfes“ darstellt, ist eine Mühle in der Nähe des Fullerdammes nicht zu erkennen. Ihre dortige mittelalterliche Existenz bleibt unklar.

Im Laufe des 14. Jahrhunderts werden urkundlich mehrere Mühlen in der Prenzlauer Neustadt genannt.²⁹⁹ Deren Standorte sind für das Mittelalter aus den Urkunden heraus ebenfalls nicht zu bestimmen. Sehr wahrscheinlich konzentrierten sie sich, dem Verlauf des Neustädter Dammes folgend, vor der Neustadt. Im 16. Jahrhundert wird hier die Buttenmühle erwähnt, die auch Draußenmühle hieß. Im 17. und 18. Jahrhundert werden in der Nähe der Buttenmühle auch andere Mühlen genannt, die Schwartz in einer Zeichnung verortet hat.³⁰⁰ Alle diese Mühlen der Neustadt wurden durch den aus Boitzenburg kommenden „Strom“ angetrieben. Dieser verhalf auch der Binnenmühle zum Antrieb, die von den außerhalb der Stadtmauer liegenden Mühlen zu unterscheiden ist. Die Binnenmühle wiederum lag ebenfalls in der Neustadt etwa 150 Meter nordwestlich von der Sabinenkirche entfernt. Archäologische Funde konnten die mittelalterlichen Ursprünge dieser Mühle, die bis in die zweite Hälfte des 12. Jahrhunderts zurückreichen, nachwei-

²⁹⁶ Jürgen Theil: Prenzlauer Stadtlexikon und Geschichte in Daten. Prenzlau 2005, S. 123 (Arbeiten des Uckermärkischen Geschichtsvereins zu Prenzlau; 8).

²⁹⁷ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 124.

²⁹⁸ Vgl. Jürgen Theil: Stadtlexikon (wie Anm. 296), S. 115–116.

²⁹⁹ Vgl. hierzu Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 128, S. 132, S. 138.

³⁰⁰ Der Plan ist abgedruckt bei Emil Schwartz: Mühlenwesen (wie Anm. 295), S. 19.

sen.³⁰¹ In einer Urkunde Markgraf Ludwigs IV. von Bayern wird erstmals die Redewendung von Mühlen „*intra et extra muros sitis*“ gebauht.³⁰² Insofern unterschied man auch im mittelalterlichen Prenzlau Mühlen, die innerhalb und außerhalb der Mauern lagen. Diese mittelalterliche Unterscheidung war selbst im 18. Jahrhundert noch gebräuchlich.³⁰³

Zusammenfassend lässt sich resümieren, dass während des Mittelalters in der Prenzlauer Altstadt der Mittelgraben und in der Neustadt der „Strom“, oft auch Mühlenstrom genannt, als Wasserläufe für den Antrieb der Mühlen benutzt worden sind. Inwieweit schon im Mittelalter der Ravitgraben, der vermutlich der ursprüngliche Lauf der Ucker aus dem Unteruckersee darstellte, als Antrieb für Wassermühlen Verwendung fand, bleibt offen. Mühlenstandorte am Ravitgraben sind erst aus neuzeitlichen Grundakten zu entnehmen.³⁰⁴

4.2.3.2. Wassermühlen und Schifffahrt im Ausgleich

Die Vielzahl der Wassermühlenstandorte in Prenzlau zeigt bereits, in welchem hohem Maße die Wasserläufe umgestaltet worden sind. Es ist naheliegend, davon auszugehen, dass nicht allein die Stadt Prenzlau „nach der Verleihung des Stadtrechts [...] großzügig ausgebaut worden sein“ muss.³⁰⁵ Dieser Befund dürfte allem voran auch für die Wasserläufe gegolten haben. Dies belegt der kurz nach der Stadtrechtsverleihung initiierte Stau des unteren Uckersees zugunsten der Wassermühlenwirtschaft. In dessen Folge wurden die großen Wasserflächen im Bereich des so genannten „Füllen Bruchs“ abgesenkt. Der Wasserspiegel des Unteruckersees hob sich „um gut zwei Meter“.³⁰⁶ Große Landflächen südlich von Prenzlau wurden durch diese Landschaftsumgestaltung überflutet.³⁰⁷

Mit dem erhöhten Stau, der sich wohl innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren bis etwa 1245 einstellte,³⁰⁸ verband sich die Anlage künstlicher Wasserläufe. Für die Altstadt wurde der Mittelgraben so angelegt, dass er das für den Betrieb einer Was-

³⁰¹ Vgl. Hans Ulrich Walzer: Ausgrabungen an der „Mühlenpforte“ in Prenzlau. Neue Dendrodaten zur Frühgeschichte Prenzlaus. In: Mitteilungen des Uckermärkischen Geschichtsvereins zu Prenzlau 10 (2001), S. 11–22, hier S. 18.

³⁰² Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 156.

³⁰³ Emil Schwartz: Mühlenwesen (wie Anm. 295), S. 14.

³⁰⁴ Vgl. Jürgen Theil: Stadtlexikon (wie Anm. 296), 146.

³⁰⁵ Winfried Schich: Stadtwerdung (wie Anm. 137), S. 228.

³⁰⁶ Matthias Schulz: Ur- und Frühgeschichte des Prenzlauer Raumes. Von den Anfängen der menschlichen Besiedlung bis zu den Anfängen der Stadt im 13. Jahrhundert. In: Geschichte der Stadt Prenzlau. Hrsg. von Klaus Neitmann / Winfried Schich. Horb am Neckar 2009, S. 15–26, hier S. 26.

³⁰⁷ Diese mittelalterlichen Veränderungen bezüglich der Wasserflächen der Uckerseen müssen der Deutung Eva Drieschers nach sehr erheblich gewesen sei. Vgl. Eva Driescher: Veränderung (wie Anm. 175), S. 76.

³⁰⁸ Vgl. Matthias Schulz: Ur- und Frühgeschichte (wie Anm. 306), S. 26.

sermühle nötige Gefälle aufwies.³⁰⁹ In der Neustadt bot sich der aus Boitzenburg kommende Wasserlauf, der den Namen „Strom“ trug, als Antrieb für Wassermühlen an. Auch an dieser Stelle speisten Kanäle und hölzerne Gerinne die Mühlen mit Wasser. In der Nähe der Sabinenkirche wurde nach dem Stauen eine Anlage gebaut, mit deren Hilfe ein dort befindlicher Uckerseeabfluss, der im 18. Jahrhundert zum „Priestergraben“ umgebaut wurde, reguliert werden konnte. Dieser Wasserkanal ist 2003 angeschnitten worden und deutet ebenfalls darauf hin, dass die Stauhöhe des Sees bei etwa zwei Metern lag.³¹⁰ Ein weiterer Abfluss aus dem Uckersee war der Ravitgraben, der sehr wahrscheinlich dem ursprünglichen Verlauf der Ucker folgte.

Die Wasserläufe jenseits der Binnenmühle, also „Strom“ und „Schnelle“, sind von Mühlen befreit gewesen. Dadurch konnten sich Schiffe von Norden unter dem Kuhdamm, heute Neubrandenburger Straße, der Stadt entlang der im Stadtplan von 1720 so genannten Bullenwiese nähern. In diesem Bereich sind die Prenzlauer noch im 18. Jahrhundert in bescheidenem Umfang mit Kähnen gefahren, um aus nahe gelegenen Brüchen Torf in die Stadt zu holen.³¹¹ Ganz in der Nähe der heutigen Neubrandenburger Straße vereinigten sich zunächst „Strom“ und „Schnelle“, kurz darauf auch der Mittelgraben miteinander, um ab dort gemeinsam wieder die Ucker zu bilden.³¹²

Auch wenn sich die genauen Standorte der mittelalterlichen Mühlen Prenzlau nicht völlig rekonstruieren lassen, so zeichnet sich ähnlich wie in Perleberg ab, dass Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt durch speziell angelegte Wasserläufe so organisiert wurden, dass sie einander nicht konkurrierend gegenüberstanden. Diese Situation lässt sich im Übrigen auch auf den Stadtplänen des 18. Jahrhunderts unverkennbar beobachten.³¹³ Dort zeigt sich, dass der Mittelgraben die Lohmühle innerhalb der Altstadt antrieb. Der „Strom“ indessen verlieh sowohl den Mühlen vor der Neustadt wie auch der Binnenmühle ausreichend Oberwasser. Hinter der Binnenmühle flossen „Strom“ und der Uckerseeabfluss ineinander. An dieser Stelle ging die Ucker in „Schnelle“ und „Strom“ auf. Diese beiden die Bullenwiese umfließenden Wasserläufe sind nicht von Mühlenanlagen bebaut worden. In dieser Hinsicht vermitteln selbst die aus dem 18. Jahrhundert stammenden Stadtgrundrisse keinerlei Konkurrenzsituationen zwischen Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt. Dieser bereits im Mittelalter konzipierte Ausgleich beider

³⁰⁹ Emil Schwartz: Geschichte der uckermärkischen Hauptstadt Prenzlau. Göttingen 1975, S. 154.

³¹⁰ Vgl. Petra Weigel / Matthias Schulz: Art. Prenzlau. Magdalenerinnen/Benediktinerinnen. In: Klosterbuch. Bd. 2 (wie Anm. 190), S. 967–977, hier S. 970.

³¹¹ Vgl. Günther Meyer: 700 Jahre Prenzlauer Fracht- und Fahrgastschiffe. 1. Teil. In: Heimatkalender Prenzlau 19 (1976), S. 59–61 und S. 84, hier S. 60.

³¹² Vgl. Walter Effenberger: Der untere Uckersee. In: Heimatkalender für den Kreis Prenzlau 2 (1927), S. 46–50, hier, S. 47.

³¹³ Vgl. hierzu Anlage 2 der vorliegenden Arbeit.

Flussnutzungsarten begünstigte die im 18. Jahrhundert erneut artikulierten Pläne zur Schiffbarmachung der Ucker, die an der Stelle ansetzten, wo sich „Strom“ und „Schnelle“ teilten, also an der Bullenwiese vor der Binnenmühle und kurz nach dem Austritt des Abflusses aus dem unteren Uckersee.³¹⁴

Wo genau in mittelalterlicher Zeit in Prenzlau Schiffe anlegten, ist nicht eindeutig festzustellen. Zumindest zwei Stellen können anhand schriftlicher Quellen rekonstruiert werden. Der märkische Chronist Bekmann überliefert, dass an der Wurstbrücke eine Anlegestelle bestanden habe.³¹⁵ An anderer Stelle geht auch Emil Schwartz davon aus, dass an diesem Ort, wo sich die heutige Lindenstraße befindet, eine „hafenartige Erweiterung des Mittelgrabens“ vorhanden war.³¹⁶ Diese übereinstimmenden Ansichten werfen jedoch Fragen auf. Nimmt man den Stadtplan Prenzlaus aus dem Jahr 1720 als Grundlage, so ist zu registrieren, dass der die Lohmühle speisende Mittelgraben entlang der Wurstbrücke führt. Über dessen Verbindung zum unteren Uckersee könnten Schiffe auf dem Graben entlang gefahren sein. Will man aber an der Meinung festhalten, kurz nach dem Ausgang des Mittelgrabens aus dem See hätten Mühlen gestanden, so macht ein dortiger Schiffsverkehr Schwierigkeiten, denn die Schiffe hätten so unmöglich zur Wurstbrücke vordringen können. Für die Situation, wie sie der angesprochene Stadtgrundriss aus dem 18. Jahrhundert vermittelt, fällt das Urteil anders aus. Hier sind keine Mühlen am Fullerdamm kurz hinter dem Ausgang des Mittelgrabens eingezeichnet, so dass die Bekmannsche Auffassung in dieser Zeit durchaus zutreffend sein könnte, zumal Stadtgrundriss und Chronist im 18. Jahrhundert verortet sind. Was für diese Zeit gilt, muss aber nicht zwangsläufig auch für das Mittelalter zutreffen. Von daher ist der Bekmannschen Position gerade auch mit Blick auf mögliche mittelalterliche Wassermühlen in Höhe des Fullerdamms mit Vorsicht zu begegnen. Ob im Mittelalter Schiffe an der Wurstbrücke anhielten, muss einstweilen offenbleiben.

Eine andere aus den Schriftquellen zu rekonstruierende Anlegestelle ist am Ravitgraben ausfindig zu machen. Dort befand sich ein kleiner Hafen, den die Familie von Arnim im 18. Jahrhundert nutzte, um an dieser Stelle das über die Uckerseen transportierte Holz abzuladen.³¹⁷ Demzufolge ist auf den späteren frühneuzeitlichen Prenzlauer Stadtgrundrissen am Ravitgraben ein Hafen zu erkennen. Dessen Ursprünge könnten bis in das Mittelalter zurückreichen.

Die in den letzten Jahren in Prenzlau sehr umfangreich durchgeführte Archäologie bietet allerdings einige weitergehende Indizien. So konnten bei Ausgrabungen, die

³¹⁴ Vgl. Heinrich Berghaus (Bearb.): Landbuch der Mark Brandenburg und des Markgrathums Nieder-Lausitz. Bd. II. Brandenburg 1854–1856, S. 250. Zu den Plänen der Schiffbarmachung vgl. S. 248.

³¹⁵ Vgl. hierzu Günther Meyer: 700 Jahre (wie Anm. 311), S. 59–60.

³¹⁶ Emil Schwartz: Geschichte (wie Anm. 309), S. 136.

³¹⁷ Vgl. ebenda, S. 37.

im Bereich der heutigen Straße „An der Schnelle“ in unmittelbarer Umgebung der ehemaligen Binnenmühle durchgeführt worden sind, mehrere im Winkel von 43 Grad in den Boden eingelassene Holzpfähle gesichert werden. Berücksichtigt man die unterschiedlichen Wasserstände des Uckersees, des „Stromes“ und der Ucker, so könnten die archäologischen Funde nach Deutung der Wissenschaftler auf eine mögliche Anlegestelle in der Nähe der Binnenmühle hindeuten.³¹⁸ Sie befand sich an der westlichen Seite jenes schwer zu begrenzenden Mooregebietes, das vor dem Anstauen des Unteruckersees sehr ausgedehnt gewesen sein muss und über offene Wasserflächen verfügte.³¹⁹ Die dendrochronologischen Analysen der Holzpfähle ergab eine Datierung, die in das letzte Drittel des 12. Jahrhunderts verweist. Insofern wäre die nur in Ansätzen mutmaßlich freigelegte und lokalisierte Anlage mittelalterlichen Ursprungs. Obwohl auch diese archäologischen Neufunde keine Eindeutigkeiten liefern, so lässt sich, ähnlich wie bei den Aufzeichnungen Bekmanns, ein dichtes Nebeneinander von Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft in Prenzlau erahnen.

Daneben ist eine weitere Möglichkeit für eine Schiffsanlegestelle in die Überlegungen einzubeziehen. Gerade die in Ufernähe liegende Nikolaisiedlung gibt Anlass zur Vermutung, dass an dieser Stelle bereits zur Zeit der vorstädtischen Siedlungen eine Anlegestelle am Nordostufer des Unteruckersees vorhanden war.³²⁰

Der Schiffsverkehr konnte von hier aus dem Verlauf des Ravitgrabens und der Ucker in Richtung Haff folgen. Inwiefern jedoch diese von den Uckerseen durchgehende Schifffahrt von den Staumaßnahmen im 13. Jahrhundert beeinträchtigt wurde, wie Winfried Schich jüngst vermutete,³²¹ bleibt offen. Es ist immerhin denkbar, dass der Ravitgraben, der von allen Abflüssen „am tiefsten liegt“,³²² eine Möglichkeit bot, kleine Schiffe vom Unteruckersee zur nördlich von Prenzlau liegenden Ucker zu überführen. Eine Wassermühle stand hier jedenfalls im Mittelalter nicht im Weg.

Bei all diesen möglichen Anlegestellen muss jedoch auch beachtet werden, dass die Gestalt Prenzlau seit der Gründung starken Veränderungen unterlag, was zwangsläufig mit der „Umgestaltung der Wasserläufe“ zusammenhing.³²³ Es ist folglich davon auszugehen, dass sich im Laufe der Jahrhunderte auch unterschiedliche Liege- und Anlegeplätze für Schiffe herausbildeten, die in späterer Zeit ihre

³¹⁸ Vgl. Hans Ulrich Walzer: Ausgrabungen (wie Anm. 301), S. 20.

³¹⁹ Vgl. Matthias Schulz: Prenzlau und seine Burgen. In: Mitteilungen des Uckermärkischen Geschichtsvereins zu Prenzlau 13 (2006), S. 17–29, hier S. 20.

³²⁰ Bereits Lieselott Enders wies auf die wichtige Ufernähe der Nikolaisiedlung und die daher mögliche Schifffahrt hin. Lieselott Enders: Art. Prenzlau (wie Anm. 281), S. 15.

³²¹ Vgl. Winfried Schich: Prenzlau von der Stadtwerdung bis zum Ende der Askanierherrschaft. In: Geschichte der Stadt Prenzlau (wie Anm. 306), S. 27–62, hier S. 51.

³²² Emil Schwartz: Geschichte (wie Anm. 309), S. 37.

³²³ Emil Schwartz: Von den alten Landstraßen der Uckermark. In: Heimatkalender für den Kreis Prenzlau 7 (1932), S. 130–135, hier S. 130.

Funktionen wieder abgaben. Ebenso dürften sich für die Schifffahrt neue Möglichkeiten geboten haben, indem ältere Wassermühlen abgerissen beziehungsweise zerstört wurden. Dies könnte vor allem für die eben geschilderte Situation am Mittelgraben zutreffend sein, wo nach Auffassung von Emil Schwartz kurz hinter dem Ausgang des Sees im Mittelalter Wassermühlen gestanden haben sollen. Nach deren Verschwinden könnte der Lauf des Grabens bis zur Wurstrücke beziehungsweise späteren Lindenstraße, wo sich angeblich spätestens seit dem 18. Jahrhundert ein Hafen befand, als Schifffweg genutzt worden sein. Sofern also davon ausgegangen werden kann, dass sich die Wasserläufe, Anlegestellen und Mühlenstandorte in Prenzlau mehrfach änderten, ist es möglich, die unterschiedlichen Positionen, die in der Literatur vertreten werden, zusammenzuführen. Trotz den dabei anzunehmenden Vermutungen zeichnet sich auch an dieser Stelle ein dichtes Nebeneinander von Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft ab, das die Stadt Prenzlau seit ihrer Gründung bestimmte, und keiner Zufälligkeit, sondern vielmehr einer bewussten Organisation zu verdanken war.

Gestützt wird diese These dadurch, dass der Rat der Stadt Prenzlau im Laufe des 14. Jahrhunderts erheblichen Einfluss auf den Neubau von Mühlen ausüben konnte. Bis dahin war der Landesherr, also zunächst der pommersche Herzog und später der brandenburgische Markgraf, im Besitz der städtischen Mühlen. Demgemäß stand es ihnen offen, Hebungen und Mühlenpachtrechte an getreue Lehnsleute zu verleihen. Dies taten zum Beispiel die Markgrafen Otto und Konrad, indem sie Arnold von Kalene 1296 mit entsprechenden Rechten „*in molendino civitatis prinselaw*“ ausstatteten.³²⁴ Im Jahr 1304 wurden dem Maria-Magdalenen-Kloster in Prenzlau markgräflicherseits Hebungen „*in molendinis Nove civitatis nostre Prencelaw*“ bestätigt.³²⁵ Diese Beispiele belegen, dass der Landesherr von seinen Mühlenrechten Gebrauch machte und sie nach Belieben veräußerte. Es verwundert kaum, dass hiervon auch die Stadt Prenzlau zu profitieren versuchte, um nicht zuletzt fremde Einflüsse auf die in ihrem Weichbild liegenden Mühlen zurückzudrängen. Hierfür boten wiederum die nach dem Aussterben der Askanier ab dem Jahr 1320 einsetzenden herrschaftspolitischen Veränderungen Gelegenheit. Folgerichtig stellten die pommerschen Herzöge Otto und Wartislaw, die sich des Uckerlandes bemächtigt hatten, für Prenzlau eine Bestätigungsurkunde aus, mit der sie im Namen des dänischen Königs Christoph II. der Stadt großen Einfluss auf die dortigen Mühlen gestatteten.³²⁶ Demnach hatten die Herzöge als neue Landesherrn

³²⁴ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 99–100.

³²⁵ Ebenda, S. 103.

³²⁶ Obzwar Kaiser Friedrich Barbarossa die pommerschen Herzöge 1181 zu Reichsfürsten erhoben hatte, sahen sie sich mit der energischen Politik der Dänenkönige konfrontiert, die für sich, fußend auf einen 1214 mit Kaiser Friedrich II. geschlossenen Vertrag, die Lehnshoheit über Pommern in Anspruch nahmen. Folglich schlossen die Pommernherzöge zahlreiche Verträge im Namen ihres dänischen Herrn ab. Ähnliche Ansprüche erhob auch der brandenburgische Markgraf, nach dessen

den Prenzlauern „gelaten vnd gegeben de Vryheit vnd den eigendum ober all de mölen, dy to der seluen Stad lieghen“.³²⁷ Die bestehenden Mühlen befanden sich demnach im Eigentum Prenzlaus. Darüber hinaus war der Stadt erlaubt worden, „nye molen [zu] buwen, so war id en euen kumt, binnen erer Marke vnd in erer Stadt“. Mit Blick auf die Schifffahrt verdient diese Bestimmung besondere Aufmerksamkeit. Da es der Stadt nunmehr vergönnt war, ohne Rücksprache mit dem Landesherrn beliebig Mühlen zu errichten, konnte sie ebenso bestimmen, an welchen Orten diese errichtet werden sollten. Folglich konnten Schifffahrt und Mühlenwirtschaft innerhalb der Stadt völlig unabhängig vom Landesherrn derart organisiert werden, dass sie nicht miteinander konkurrierten. Mögliche Fremdeinflüsse auf den Bau von Mühlen wurden so beseitigt.

Der Beweis dafür, dass Prenzlau von dieser günstigen Situation Gebrauch machte, zeigt sich schon gut ein Jahr später. Am 24. August 1321 bestätigten die pommerischen Herzöge erneut die Prenzlauer Rechte. Inzwischen hatte sich die Anzahl der zu bedenkenden Mühlen erhöht. Denn Prenzlau hatte das 1320 zugebilligte Mühlenbaurecht ausgenutzt und ließ innerhalb des zurückliegenden Jahres die bereits oben erwähnte neue Mühle „bi dem Joden Dorpe“ errichten. Bekanntermaßen wurde diese durch das Wasser des Mittelgrabens gespeist, der so angelegt worden war, dass die Schifffahrt nicht beeinträchtigt wurde. Auch an dieser Stelle zeigt sich somit ein Ausgleich zwischen Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft, der meines Erachtens seit den Anfängen der Stadt beabsichtigt war.

Der städtische Mühlenbau stieß jedoch auch auf seine Grenzen, da das freie Mühlenbaurecht in der angesprochenen, 1321 ausgestellten Urkunde nicht wiederholt wurde. Ebenso bekamen die Prenzlauer das Eigentum nur für die neue Mühle beim Judendorf und diejenigen, die sie künftig auf eigene Kosten im städtischen Weichbild bauen würden, ausdrücklich zugesprochen. Bei den übrigen ursprünglich markgräflichen Mühlen hatten sich die Pommernherzöge die lukrativen Besitzanteile vorbehalten. Folglich war die Stadt bemüht, sich schnellstens die Mühlen in der Neustadt wieder anzueignen. Die Gelegenheit dazu bot sich wiederum ein Jahr

Auffassung Pommern ein Lehn Brandenburgs war. Dagegen wendete sich die pommersche Politik insbesondere nach dem Aussterben der brandenburgischen Askanier. Von diesen lehnsrechtlichen Bindungen Pommerns wurde freilich auch Prenzlau beeinflusst. Nachdem die Position und der Einfluss des dänischen Königs in Pommern mehr und mehr schwanden, hielt es die uckermärkische Stadt für angebracht, ihre Privilegien 1321 erneut verbriefen zu lassen, was nunmehr allein von den Pommernherzögen bewerkstelligt wurde. Zu der Lehnsabhängigkeit von Dänemark, die Teil der Politik um die Vormachtstellung des Königreichs im Ostseeraum war vgl. Martin Wehrmann: Geschichte von Pommern. Bd. 1. Bis zur Reformation (1523). Gotha 1904, S. 127–131. Zum Kampf um die Lehnsunabhängigkeit von Brandenburg vgl. Hans Branig: Geschichte Pommerns. Teil 1. Vom Werden des neuzeitlichen Staats bis zum Verlust der staatlichen Selbstständigkeit. 1300–1648. Köln, Weimar, Wien 1997, S. 15–18. Zu den lehnsrechtlichen und herrschaftlichen Auswirkungen auf Prenzlau vgl. Heidelore Böcker: Prenzlau unter wechselnden Dynastien (1320–1500). In: Geschichte der Stadt Prenzlau (wie Anm. 306), S. 63–97, bes. S. 64.

³²⁷ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 121.

später, als der Rat zu Prenzlau mit den Pommernherzögen einen Vertrag über „*omnia molendina iacentia ibidem in nova civitate*“ schloss.³²⁸ Gegen die Zahlung einer entsprechenden Geldsumme wurde Prenzlau das Eigentum an den neustädtischen Mühlen erneut zugesprochen.

Nach dem Herrschaftsantritt der Wittelsbacher in der Mark musste es Prenzlau darum gehen, diese von den Pommernherzögen verbrieften Rechte von dem neuen Landesherrn anerkennen zu lassen. Dafür spricht eine Urkunde, mit der Markgraf Ludwig 1324 den Vertrag zwischen der Stadt und den Pommernherzögen bestätigte.³²⁹ Er behielt sich jedoch ein Rückkaufsrecht vor. Insofern verfügte der Markgraf wieder in größerem Umfang über Mühlenrechte. Er übertrug der Stadt Prenzlau diejenigen Mühlenpachtrechte, die vormals die Familie von Kalene betreffs der Mühlen in der Neustadt inne hatte.³³⁰ Der Wittelsbacher aber übereignete auch anderen Lehnsträgern Mühlenrechte in Prenzlau, wie beispielsweise eine für die Familie von Juterzog ausgestellte Urkunde aus dem Jahr 1339 bezeugt.³³¹

Eine Zurückdrängung des neuerlichen landesherrlichen Einflusses auf die städtischen Mühlen gelang der Stadt Prenzlau erst unter abermaligen politischen Veränderungen, die das Auftreten des „falschen Woldemars“ bewirkten. In bekannter städtefreundlicher Haltung übertrug dieser der Stadt Prenzlau „Alle die Mollen, de dar liggen to der Stadt Premsslow, buten und binnen, mit aller nut, met allem Rechte, met aller vryheit“ zu „einer rechten eigendome“.³³² Dieses Rechtes konnten sich die Prenzlauer jedoch nur kurzzeitig erfreuen, denn bereits 1350 wechselten die politischen Verhältnisse zugunsten der Wittelsbacher, und der „falsche Woldemar“ konnte sich nicht in der Mark halten. In dieser Situation trat die Stadt Prenzlau an den römisch-deutschen König Karl IV. heran, um sich unmittelbar von ihm die städtischen Rechte verbiefen zu lassen. Davon waren auch die Mühlen in der Stadt betroffen, die König Karl der Stadt zum rechtmäßigen Eigentum übertrug. In Zeiten unsicherer Herrschaftswchsel kam damit Prenzlaus Anliegen zur Geltung, sich die einst ausgestellten städtischen Rechte von einem dem brandenburgischen Markgrafen übergeordneten Rechtsgaranten gewähren zu lassen, wofür freilich nur das Reichsoberhaupt infrage kam. Das wiederum schloss jedoch nicht ein, dass die Wittelsbacher ohne Weiteres auf ihre Prenzlauer Mühlenrechte verzichten würden, denn Karl IV. war nicht der rechtmäßige brandenburgische Landesherr. Als Konsequenz dessen schlossen Markgraf Ludwig der Römer und die Stadt Prenzlau abermals einen Vertrag bezüglich aller Mühlen „buten vnd binnen“.³³³ Gegen die Zahlung von 450 „margk Brandenborchs Süluers“ übertrug

³²⁸ Ebenda, S. 128.

³²⁹ Vgl. ebenda, S. 132.

³³⁰ Vgl. ebenda, S. 138–139.

³³¹ Vgl. ebenda, S. 156.

³³² Ebenda, S. 162.

³³³ Ebenda, S. 176.

Ludwig der Römer diese wiederkäuflich an die Stadt und versprach in diesem Zusammenhang, dass er, sofern ein Dritter Ansprüche gegenüber den Prenzlauer Mühlen erheben würde, alle dadurch entstehenden Schäden ausgleichen werde. Damit offenbart sich abermals das Prenzlauer Bemühen, jeglichen Fremdeinfluss auf die städtischen Mühlen zurückzudrängen. Dies dürfte nicht unwesentlich damit zusammengehangen haben, das dichte Nebeneinander von Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt vor fremden Eingriffen zu bewahren. Durch die Einflussnahme Prenzlau auf die Wassermühlen ließ sich deren Verhältnis zur Schifffahrt besser organisieren. Beide für die Stadt äußerst lukrativen Wirtschaftszweige sollten, das lassen die Beispiele vermuten, einander nicht konkurrierend gegenüber stehen.

4.2.4. Die Bedeutung der Ucker als Wasserweg

Nachdem das dichte Nebeneinander von Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft innerhalb der Stadt Prenzlau dargestellt worden ist, muss nunmehr der Blick auf die Schifffahrtsverhältnisse auf der Ucker in Richtung Stettiner Haff fallen, um zu klären, wie es die Stadt Prenzlau vermochte, auch hier eine freie Schifffahrt zu gewährleisten.

4.2.4.1. Wassermühlen und Flutrinnen

Die Ucker und ihre Nebenflüsse sind auch oberhalb von Prenzlau zum Antrieb von Wassermühlen genutzt worden. Im Falle eines Nebenflusses wie den Quillow, der sich bei Blindow mit der Ucker vereinigt, war dies für die Schifffahrt unproblematisch.³³⁴ Schwieriger verhielt es sich mit der Ucker selbst, die in Nieden³³⁵ und in Pasewalk Wassermühlen antrieb. Diese standen der Uckerschifffahrt der Prenzlauer hinderlich gegenüber. Doch wie die bereits angesprochene markgräfliche Urkunde von 1282 hervorhebt, befand sich in Nieden ein „*aqueductus [...], nominatus teuthonice eine Vlütrenne*“. Zweifelsohne wird hier die gleiche technische Konstruktion wie schon in Perleberg erwähnt, die den Mühlenstau umgehen und einen Schiffsverkehr ermöglichen konnte. Eine ähnliche Anlage befand sich auch in Pasewalk (*similiter aqueductus in Pasewalck*), um die dortigen Wassermühlen zu umschiffen. Dass diese Flutrinnen nicht erst kurz vor der Ausstellung der Urkunde errichtet worden sind, belegen die mit ihnen verbundenen Rechtsordnungen. Demnach betonte die Urkunde von 1282, dass es in Bezug auf die Flutrinnen bei dem-

³³⁴ Der Quillow trieb im Mittelalter in verschiedenen Dörfern, wie z. B. Parmen, Dochow und Dede-low, Wassermühlen an. Vgl. hierzu ausführlich Heinz Röder: Der Quillow. In: Heimatkalender Prenzlau 12 (1969), S. 125–129.

³³⁵ Zum Dorf Nieden vgl. Friedrich Richter: Das Dorf Nieden. Versuch einer Ortschronik. In: Heimatkalender für den Kreis Prenzlau 8 (1933), S. 128–130.

selben Recht bleiben solle, wie es schon zu Zeiten Markgraf Johanns üblich war.³³⁶ Die Flutrinnen mussten also bereits in der Mitte des 13. Jahrhunderts vorhanden gewesen sein. Die mit ihnen verknüpften Rechtsgewohnheiten sahen vor, dass die Müller in Nieden und Pasewalk eine Gebühr von den die Ucker auf- und abfahrenden Schiffen (*descensu et ascensu navium ductus aquarum*) erheben sollten, die hierbei die Flutrinnen passierten.³³⁷ Im Gegenzug hatten sich die Mühlenbesitzer verpflichtet, die Flutrinnen zu unterhalten und, sofern die Prenzlauer Bürger es beschlossen,³³⁸ diese zu reparieren. Anhand dieser Festlegungen lassen sich also konkrete Maßnahmen über die Zuständigkeiten von Baumaßnahmen an den Flutrinnen sowie diesbezügliche Kompetenzen feststellen. Offensichtlich erlangten hierbei die Müller eine besondere Rolle. Wie durchaus typisch profitierten diese zwar von den Mühleneinnahmen, wurden aber zugleich mit einer Reihe anderweitiger Verpflichtungen belegt. Sofern also die Flutrinne baufällig war, hatten die Müller deren Instandhaltung zu bewerkstelligen. Diese Maßnahme kam wiederum den Prenzlauern zugute, die aus der Torgelower Heide Holz und Kohle in ihre Heimatstadt schifften, wofür ein freier Wasserweg und funktionstüchtige Flutrinnen unentbehrlich waren.

4.2.4.2. Die Schifffahrt „bed in dat haff“

Das Interesse der Prenzlauer an der Uckerschifffahrt beschränkte sich nicht nur auf die Wegstrecke bis Pasewalk und Torgelow, sondern ging weit über beide Städte hinaus. Ähnlich wie Perleberg konnte auch Prenzlau die nach dem Aussterben der brandenburgischen Askanier einsetzenden Entwicklungen für sich nutzen und weitere auch die Uckerschifffahrt betreffende Rechte sowie Privilegien erlangen. Denn die pommerschen Herzöge vergaben mit ihrer für Prenzlau 1320 ausgestellten Urkunde nicht nur großzügige Mühlenrechte. Auch die Schifffahrt, welche die uckermärkische Stadt betrieb, wurde von den Herzögen berücksichtigt.

In diesem Sinne bekam Prenzlau den Besitz der Flutrinne in Nieden zugesprochen.³³⁹ Für den Fall, dass diese baufällig war, regelte die Urkunde, dass die Prenzlauer zu deren Instandsetzung frei und nach ihrem Willen Holz schlagen durften „in der Heyde to dem dorchloue [Torgelow]“. Damit waren die Rechte der 1282 ausgestellten Urkunde wiederholt. Darüber hinaus verfügten die Herzöge Otto und Wartislaw von Pommern, dass „niman inschepen oder utschepen [soll] in der Ucker tuschen Premsslow vnd Pasewalck mer de Stede beyde.“ Durch diese Regelung wurde das Be- und Entladen von Uckerschiffen allein Prenzlau und Pasewalk zu-

³³⁶ Vgl. auch weiter oben in der vorliegenden Arbeit.

³³⁷ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 95.

³³⁸ „[...] si prefati Burgenses ipsum reparare decreverint [...]“. Ebenda.

³³⁹ „Vortmer scolen se hebben ene Vlutarcke tuschen Premsslow vnd Pasewalck“. Ebenda, S. 121.

gesprochen. An keiner anderen Stelle zwischen Prenzlau und Pasewalk durften Schiffe auf der Ucker laden beziehungsweise entladen. Die Schifffahrt auf diesem Abschnitt des Flusses wurde somit von Prenzlau und Pasewalk abhängig gemacht. Doch über diese Rechte bezüglich der angesprochenen Uckerteilstrecke hinaus wurde Prenzlau ein weiteres Privileg zuteil. Die uckermärkische Stadt bekam die Zollfreiheit im dänischen Königreich zugesprochen, wobei Schonen und Falsterbode ausgenommen wurden. Diese Bestimmung ist ein wesentliches Indiz dafür, dass sich die Prenzlauer Schifffahrt bis weit über Pommern hinweg erstreckte und nicht allein den von Torgelow und Pasewalk ausgehenden Holz- und Kohletransport betraf. Ähnlich wie für Perleberg bot sich auch für Prenzlau der Wasserweg an, um überschüssiges Getreide zu exportieren. In diesem Zusammenhang hob die Urkunde hervor, dass die Prenzlauer „ere Korn vnd Kopmanschop [...] vtfören“ mögen, „wor se willen, to watere vnd to Lande“.³⁴⁰ Zu diesem Zweck wurde den Prenzlauern seitens der pommerschen Herzöge versprochen, die Ucker für die Schifffahrt offen zu halten „bed in dat haff“. Hinzu trat die Zollfreiheit im gesamten Herrschaftsbereich der Pommernherzöge. Eine weitere Bestimmung sah vor, dass zwischen Prenzlau und Pasewalk kein weiterer Weg über die Ucker verlaufen sollte. Die Pommernherzöge organisierten die Landwege demnach so, dass allein Prenzlau und Pasewalk vom durchgehenden Handelsverkehr begünstigt wurden. Diese Regelung ging insbesondere gegen Nieden, wo ein weiterer Uckerübergang möglich war und sich bis 1121 eine Burg befand.³⁴¹ Der Ort war also als ehemaliges Herrschaftszentrum nicht unbedeutend. Somit liegt es nahe, davon auszugehen, dass die Prenzlauer Politik schon sehr früh gegen Nieden gerichtet war, dessen Rolle als Warenumschlagplatz vom Landweg zum Wasser und umgekehrt unbedingt verhindert werden sollte. Die von den Pommernherzögen festgelegte Straßenführung über Prenzlau und Pasewalk zeigen dies ebenso deutlich wie das Ein- und Ausschiffungsverbot an jeder zwischen Prenzlau und Pasewalk liegenden Stelle. Nieden, für das diese Regelung am treffendsten war, vermochte zeitgleich mit dem Aufstieg Prenzlaus nicht mehr, vom Handelsverkehr zu profitieren, was freilich mit den verbrieften Rechten der uckermärkischen Stadt zusammenhing. Die bereits erwähnte, 1321 von den Pommernherzögen erneut ausgestellte Urkunde wiederholte jene Bestimmungen des ein Jahr zuvor abgefassten Dokumentes mit Ausnahme der durch Christoph II. von Dänemark in seinem Königreich gewährten Zollbefreiungen. Beide Dokumente spiegeln die hohe Bedeutung der Ucker als Handels- und Schifffahrtsweg sehr anschaulich wider. Der Ucker folgend, fuhren die Prenzlauer zunächst bis Ückermünde am Stettiner Haff. Hier trafen Fluss- und Hochseeschiffe aufeinander, weshalb dieses Städtchen

³⁴⁰ Ebenda, S. 212.

³⁴¹ Vgl. hierzu Lieselott Enders (Bearb.): Historisches Ortslexikon für Brandenburg. Bd. 8. Uckermark. Weimar 1986, S. 710–713.

eine große Bedeutung als Warenumschlagplatz erlangte.³⁴² Sehr wahrscheinlich setzten die Prenzlauer in Ückermünde ihr Getreide ab, welches von hier aus weiter verschifft wurde. Als Hauptabsatzmarkt des pommerschen Getreides bildete sich seit dem Ende des 13. Jahrhunderts Stettin heraus.³⁴³ Denn die Stadt versuchte den Getreideexport aus dem Hinterland von sich abhängig zu machen, was sich auch auf die Uckerschiffahrt auswirkte. 1312 erwirkten die Stettiner nämlich ein Privileg, das jede Verschiffung von Getreide zwischen Ückermünde und ihrer Stadt untersagte. Einzig nach Stettin durfte das Korn ausgeführt werden.³⁴⁴ Im selben Jahr bekamen die Untertanen des brandenburgischen Markgrafen das Recht zugesprochen, von und nach Stettin durch das Meer zu segeln.³⁴⁵ Auch dies ist ein Beleg für die besondere Rolle Stettins im Rahmen des pommerschen Getreidehandels. Nicht grundlos also erlangte die Uckerschiffahrt „bed in dat haff“ eine große Attraktivität. Stettin bildete auch für das aus Prenzlau stammende Getreide, welches in großem Umfang über den Wasserweg transportiert worden ist, den Hauptabsatzort. Dies zog natürlich direkte Geschäfts- und Kreditbeziehungen zwischen Prenzlau und Stettin nach sich. Demzufolge ließ sich zum Beispiel der Prenzlauer Rat 1306 von einem Stettiner Bürger namens Herrmann von Angermünde eine Summe von „vifhundert mark vnd viertich brandeburghes siluers“. ³⁴⁶ Obzwar Stettins Rolle von großer Wichtigkeit war, darf auch Lübecks Einfluss bezüglich des pommerschen Getreidehandels nicht vergessen werden. Die Hansestadt hatte seit 1234 das Recht, innerhalb Pommerns frei zu verkehren.³⁴⁷ Somit liegt die Vermutung nahe, dass die Lübecker ihr Getreide nicht allein aus Stettin bezogen, sondern direkt beim Produzenten gegen geringe Kosten erwarben.³⁴⁸ Hierzu könnte der Warenumschlagplatz in Ückermünde wesentlich beigetragen haben, der somit auch für Lübecker Händler von Interesse war.³⁴⁹ Auch wenn Prenzlau damit in den hansischen Handelsraum eingebunden war, so ist doch nicht klar zu bestimmen, ob die uckermärkische Stadt Mitglied in der Hanse war.³⁵⁰

³⁴² Vgl. Benedykt Zientara: Die Agrarkrise in der Uckermark im 14. Jahrhundert. In: Feudalstruktur, Lehnbürgertum und Fernhandel im spätmittelalterlichen Brandenburg. Hrsg. von Benedykt Zientara / Evamaria Engel. Weimar 1967, S. 223–398, hier S. 262.

³⁴³ Vgl. Benedykt Zientara: Einige Bemerkungen über die Bedeutung des pommerschen Exports im Rahmen des Ostsee-Getreidehandels im 13. und 14. Jahrhundert. In: Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag. Berlin 1961, S. 422–431, hier S. 427.

³⁴⁴ „[...] nisi forte ad eandem civitatem Stetyn talis annona vel farina fuerit devehenda.“ Otto Heineemann (Bearb.): Pommersches Urkundenbuch. Bd. 5. 1311–1320. Stettin 1905, S. 46.

³⁴⁵ Vgl. ebenda, S. 14–15.

³⁴⁶ Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 155.

³⁴⁷ Karl Friedrich Wilhelm Hasselbach (Hrsg.): Codex Pomeraniae Diplomaticus. Sammlung der die Geschichte Pommerns und Rügens betreffenden Urkunden. Bd. 1. Greifswald 1843, S. 470–471.

³⁴⁸ Vgl. Benedykt Zientara: Einige Bemerkungen (wie Anm. 343), S. 427.

³⁴⁹ Vgl. Benedykt Zientara: Agrarkrise (wie Anm. 342), S. 262.

³⁵⁰ Vgl. Winfried Schich: Prenzlau (wie Anm. 321), S. 49. Auch Emil Schwartz: Geschichte (wie Anm. 309), S. 274.

Obwohl sich die Uckerschiffahrt seit der Mitte des 14. Jahrhunderts immer seltener urkundlich fassen lässt,³⁵¹ so ist das Interesse der Stadt daran nicht zu leugnen. Einen Hinweis darauf bildet die Tatsache, dass Prenzlau gemeinsam mit der Stadt Pasewalk 1422 die Mühle in Nieden käuflich erwarb. Diese war zuvor im Besitz der Familie von Linstedt. Mit dem Kauf der „mollenstede tho Nyden by der Vker“ konnten nunmehr ein für die Schifffahrt unsicherer Faktor und mögliche Einflüsse fremder Grundherrn auf Flutrinne und Wassermühle beseitigt werden. Die Wassermühle in Nieden wurde allerdings nicht abgerissen. Deren Nutzung durch die Stadt Prenzlau ist bis zum Jahr 1687 urkundlich nachgewiesen.³⁵² Obwohl diese für die Uckerschiffahrt günstige besitzrechtliche Situation eintrat, verlor diese stetig an Bedeutung, was wohl ähnlich wie in Perleberg mit der im 15. Jahrhundert erstarkenden brandenburgischen Landesherrschaft zusammenhing. Vor diesem Hintergrund sei insbesondere auf den durch Markgraf Albrecht initiierten Pommernkrieg hingewiesen, der sich nachteilig auf die bisherigen wirtschaftlichen Beziehungen Prenzlaus auswirkte. Allmählich lösten sich die Bindungen und Handelsbeziehungen nach Pommern. Hinzu kam, dass die Markgrafen von Brandenburg zuungunsten ihrer Städte verstärkt die Ritterschaft begünstigten. Nicht zuletzt auch die hohen landesherrlichen Steuern ließen in Prenzlau zunehmend eine „gewisse Stagnation“ eintreten.³⁵³

Alles in allem büßte die Uckerschiffahrt ihre Attraktivität mehr und mehr ein. Im 17. Jahrhundert reifte zwar die Überlegung, den Uckerstrom für die inzwischen veränderten Verkehrsanforderungen erneut schiffbar zu machen, der Plan gelangte jedoch nicht zur Ausführung. Interessanterweise teilte der Prenzlauer Rat dem brandenburgischen Kurfürsten Friedrich Wilhelm in diesem Zusammenhang mit, dass der Uckerfluss seit mehr als 200 Jahren von Prenzlau aus mit keinem Schiff mehr befahren worden sei.³⁵⁴ Der Fluss galt als verschlammte und verwachsene.³⁵⁵ Gleichwohl traten die Pläne zur Schiffbarmachung der Ucker im 18. Jahrhundert unter dem preußischen König Friedrich II. erneut auf die Tagesordnung. Zeitgleich untersetzte man die Pläne mit Tatsachen und befuhr die Ucker bis Prenzlau. 1778 wurde von Bordeaux aus Wein über die Ucker nach Prenzlau verschifft, während 1787 einige Kaufleute Heringe und Tran über den Wasserweg einfuhrten. Allerdings häuften sich auch in diesen Fällen die Klagen über die Verkräutung des Flusses.³⁵⁶ Gleichwohl setzte sich der Prenzlauer Geschichtsschreiber Johann Samuel

³⁵¹ Harry Methling: Schiffahrt auf der Ucker. In: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 1 (1950), S. 65–68, S. 66.

³⁵² Vgl. Lieselott Enders (Bearb.): Historisches Ortslexikon (wie Anm. 341), S. 711.

³⁵³ Lieselott Enders: Art. Prenzlau (wie Anm. 281), S. 421.

³⁵⁴ Vgl. Julius Ziegler: Prenzlau. Die ehemalige Hauptstadt der Uckermark. Prenzlau 1886, S. 141.

³⁵⁵ Vgl. Johann Samuel Seckt: Versuch einer Geschichte der uckermärkischen Hauptstadt Prenzlau. Teil 2. Prenzlau 1787, S. 193.

³⁵⁶ Vgl. Harry Methling: Schiffahrt (wie Anm. 351), S. 67.

Seckt unterdessen intensiv für eine Reaktivierung der Schifffahrt auf der Ucker ein. In seiner „Geschichte der Uckermärkischen Hauptstadt Prenzlau“ nahm er eine Reihe von Ansichten der Befürworter einer neuerlichen Uckerschifffahrt auf. Deren Argumente wurden in nicht geringem Maße durch einen Rückgriff in die mittelalterliche Geschichte Prenzlaus geschickt untermauert. So verwies der Prenzlauer Georg Venzky auf den mittelalterlichen Wasserweg, der nach seinem Dafürhalten erheblich dazu beigetragen hätte, dass Prenzlau „weit blühender, volkreicher und ansehnlicher gewesen“ sei als es in seiner Gegenwart der Fall war. Venzkys daraufhin rhetorisch gestellte Frage, ob „man nicht von diesem Umstande auf den Vorteil künftiger Zeiten schließen“ könne, dokumentiert sehr eindrucksvoll, welcher ideeller Wert der mittelalterlichen Geschichte Prenzlaus für künftige kommunale Vorhaben beigemessen wurde.³⁵⁷ Auch dem Prenzlauer Bürgermeister Ruhedorff, ebenso wie Venzky ein Zeitgenosse Seckts, galt das Handeln der mittelalterlichen Bürger Prenzlaus als vorbildhaft, hatten sie doch den Vorteil erkannt, welcher „ihnen die Handlung zu Wasser brachte“.³⁵⁸ Mithin wurde auch hier die Geschichte der mittelalterlichen Uckerschifffahrt zur Maxime angedachter wasserbaulicher Projekte der Gegenwart. Eine dauerhafte Wiederherstellung der Uckerschifffahrt bewirkten all diese Projekte und Ideen – nicht zuletzt wegen zu hoher Baukosten – nicht. Die Schifffahrt „bed in dat haff“ blieb einstweilen ein Unterfangen des mittelalterlichen Prenzlaus.

4.2.4.3. *Die Schifffahrt nach Stegelitz*

Nachdem sich die Wittelsbacher als neue Landesherren in Brandenburg durchgesetzt und die Uckermark wieder angeeignet hatten, wurde für Prenzlau eine Urkunde ausgestellt, die als Fälschung identifiziert worden ist.³⁵⁹ Die in ihr behandelten und in unkonventionellem Latein abgefassten Rechte sind jedoch zweifelsfrei von der uckermärkischen Stadt ausgeübt worden, weshalb ein Blick auf die Inhalte der ins Jahr 1324 datierten Urkunde nötig ist. In ihr bestätigte der unter der Vormundschaft der Ruppiner Grafen stehende junge Markgraf Ludwig V. von Bayern die Rechte der Stadt Prenzlau. Unter anderem ist die Stadt hier mit der Ucker begnadet worden. Ferner wurde ihr erlaubt, Bauholz in der Werbelliner Heide zu schlagen und heimwärts zu transportieren.³⁶⁰ Hierbei sollte beachtet werden, dass Prenzlau mit Billigung des letzten regierenden askanischen Markgrafen Woldemar schon 1316 und 1319 zeitweilig das Recht ausübte, Holz in einem südlich vom Oberuk-

³⁵⁷ Johann Samuel Seckt: Versuch (wie Anm. 355), S. 192.

³⁵⁸ Ebenda, S. 194.

³⁵⁹ Vgl. hierzu Hermann Bier (Bearb.): Märkische Siegel. 1. Abt. Die Siegel der Markgrafen und Kurfürsten von Brandenburg. 2. Teil. Die Siegel der Markgrafen von Brandenburg aus dem Hause Wittelsbach. 1323–1373. Berlin 1933, S. 127–128.

³⁶⁰ Vgl. Adolph Friedrich Riedel (Hrsg.): CDB. Reihe A. Bd. 21, S. 134.

kersee gelegenen Waldgebiet zu schlagen.³⁶¹ Der Holztransport erfolgte demnach aus Richtung des Dorfes Stegelitz am Oberuckersee. Zweifellos rekurrten somit die Urkundenfälscher auf diese einstmals verbrieften Rechte und wollten es auch künftig unter den neuen Wittelsbacher Landesherren für sich beanspruchen. Dagegen wird die in diesem Zusammenhang bedeutsame Schifffahrt auf den Uckerseen in Richtung Flussoberlauf 1324 erstmals urkundlich erwähnt. Folglich war der uckermärkischen Stadt in der gefälschten Urkunde „*unum liberum transitum Pramororum et Vazelorum intra Primpsslaw et Stegelitze*“ zugestanden worden. An dieser bis in den oberen Uckersee reichenden Schifffahrt durften die Prenzlauer durch keine brandenburgischen Lehnsträger gehindert werden. Die angesprochene Regelung ist in zweierlei Hinsicht von Bedeutung. Zunächst dürften die Holzungsrechte in der Werbelliner Heide einen Schiffsverkehr von und nach Stegelitz befördert haben. Es ist anzunehmen, dass dies schon vor 1324 der Fall war. Immerhin konnte ein Großteil der Transportstrecke zwischen Werbellin und Prenzlau auf dem in Stegelitz beginnenden Wasserweg zurückgelegt werden. Andererseits gibt die Urkunde zu erkennen, welche Schiffstypen auf der Ucker im Mittelalter unterwegs waren. Neben dem Begriff „*vazelorum*“ (lat. eigentlich *vascellum*), der allgemein mit Schiff übersetzt werden kann, fällt das latinisierte deutsche Wort Prahm (*pramororum*) ins Auge. Dabei handelte es sich um kleinere Schiffe mit einem quadratischen Grundriss. Sie besaßen entweder einen gänzlich rechteckigen Grundriss oder konnten über einen zulaufenden Bug verfügen.³⁶² Je nach Zweck und Einsatzort variierte ihre Größe.³⁶³ Ihr großer Vorteil bestand in einem sehr geringen Tiefgang. Prahme erfreuten sich besonders in Küstenstädten wie zum Beispiel Lübeck großer Beliebtheit, wo sie die Waren von Hochseeschiffen, die wegen ihres großen Tiefganges nicht in die Stadt gelangen konnten, übernahmen und in den Hafen brachten. Auch als Binnenschiffe fanden die Prahme Verwendung und erfüllten in diesem Zusammenhang wichtige Transportaufgaben, wie sich etwa bei der Stecknitzschifffahrt Lübecks zeigt.³⁶⁴ Diese für die Binnenschifffahrt konzipierten Prahme kamen auch in Prenzlau zum Einsatz und befuhren die Ucker zwischen Stegelitz

³⁶¹ Zu 1316 vgl. ebenda, S. 115–116. 1319 ist Prenzlau als Ausgleich für eine markgräfliche Schuld die Holznutzung für 10 Jahre „*in nostro Ukerensi nemore*“ zugesichert worden. Vgl. Hermann Krabbe (Hrsg.): Ungedruckte Urkunden (wie Anm. 197), S. 26–27.

³⁶² Zum Konstruktionsprinzip eines mittelalterlichen Prahms siehe Detlev Ellmers: Kahn, Prahm und andere flachbodige Schiffstypen. Ein Beitrag zur Wörter-und-Sachen-Forschung. In: Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen. Hrsg. von Klaus Brandt / Hans Joachim Kühn. Neumünster 2004, S. 55–69, zum Prahm bes. S. 62–68.

³⁶³ Die Größe archäologisch geborgener Prahme variiert. Die in Falsterbo gefundenen Prahme hatten eine Länge von etwa 14,10 bis 15,10 m. Die Länge eines anderen Prahms betrug 18 m. Mit einer Breite von 3,60 m konnten die kleinsten Prahme etwa 20 t, die größten ca. 30 t transportieren. Detlev Ellmers: Art. Prahm. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. 2. Aufl. Bd. 23. Berlin, New York 2003, S. 363–367, hier S. 364. Es ist somit davon auszugehen, dass sich die Größe der Prahme je nach Transportzwecken und Einsatzort unterschied.

³⁶⁴ Vgl. ebenda, S. 64.

und Ückermünde. Sie konnten getreidelt, gestakt oder mit entsprechenden Segeln bewegt werden, wie sich anhand diverser bildlicher Darstellungen nachvollziehen lässt.³⁶⁵ Neben Prenzlau lassen sich Prahme auch an anderen Orten im brandenburgischen Raum urkundlich belegen.³⁶⁶ Sie haben in der gesamten Mark für die Zeit wichtige Transportaufgaben erfüllt.

Die Schifffahrt auf dem Oberlauf der Ucker setzte sich im Gegensatz zu der in Richtung Stettiner Haff verlaufenden auch während der Frühen Neuzeit und darüber hinaus fort. Neben Prahmen kamen hier auch andere Kähne sowie Flöße und später Dampfschiffe zum Einsatz.³⁶⁷ So ließ zum Beispiel die Familie von Arnim nachweislich bis ins 19. Jahrhundert hinein Holz aus Suckow am Oberuckersee nach Prenzlau bis zur bereits erwähnten Anlegestelle am dortigen Ravitgraben verschiffen.³⁶⁸ Auf den Uckerseen entwickelte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts schließlich auch die Fahrgastschifffahrt, gegen die sich insbesondere die Fischer in Seehausen wendeten. Sie sahen durch den Verkehr ihre Fischereii Interessen gefährdet und klagten dagegen.³⁶⁹ Besondere Beachtung verdient in diesem Zusammenhang der Entscheid des Angermünder Gerichts, das den Prenzlauer Dampferbetrieb unter Berücksichtigung der 1324 gefälschten Urkunde für rechtens erklärte. Insofern war es den Fischern bemerkenswerterweise aufgrund eines im Mittelalter von Fälschern kodifizierten Rechts untersagt, den Wasserlauf zwischen Ober- und Unteruckersee mit Fischernetzen zu versperren. Auf diese eigentümliche Art wirkten mittelalterliche Rechte noch bis in das 19. Jahrhundert nach.

4.2.5. Bewertung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Ucker seit dem letzten Drittel des 13. Jahrhunderts für die Stadt Prenzlau eine entscheidende Bedeutung als Handelsweg eingenommen hatte. Folgerichtig war die Stadt gemeinsam mit Pasewalk darum bemüht, den Verkehr auf der Ucker zu monopolisieren. Ähnlich wie in Perleberg wurden die städtischen Mühlen durch eine Reihe künstlich angelegter Wasserläufe so organisiert, dass sie der Schifffahrt nicht konkurrierend gegenüberstanden. Auch Prenzlau nutzte somit Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft parallel. Von einer Verdrängung oder Bedeutungslosigkeit der Schifffahrt kann demzufolge

³⁶⁵ In der bei Hartmann Schedels Weltchronik abgedruckten Stadtansicht Lübecks von 1493 ist z. B. ein Prahm zu sehen, der von einer Person durch Staken angetrieben wird. Vgl. Hartmann Schedel: Register des buchs der Croniken vnd geschichten mit figuren vnd pildnissen von anbeginn der welt bis auf diese unsere Zeit. Nürnberg 1493, Blatt CCLXVI.

³⁶⁶ Vgl. hierzu Herbert Helbig: Gesellschaft und Wirtschaft (wie Anm. 158), S. 98.

³⁶⁷ Vgl. Harry Methling: Schifffahrt (wie Anm. 351), S. 67.

³⁶⁸ Vgl. Günther Meyer: 700 Jahre (wie Anm. 311), S. 60.

³⁶⁹ Zu diesem Rechtsstreit vgl. Jürgen Below: Als die Uker schiffbar war. Aus der Geschichte des Prenzlauer Verkehrswesens. In: Heimatkalender Prenzlau 16 (1973), S. 29–33, hier S. 33.

nicht die Rede sein. Ähnlich wie die Prignitzstadt erwarb auch Prenzlau eine bis dahin nichtstädtische Wassermühle, die sich in Nieden befand. Im Unterschied zu Wittenberge geschah dies einerseits vergleichsweise spät erst im 15. Jahrhundert, und andererseits musste die Mühle der Schifffahrt nicht weichen. Denn bereits seit Mitte des 13. Jahrhunderts wurde in Nieden der ungehinderte Schiffsverkehr durch eine Flutrinne gewährleistet. Es bestand also schlichtweg kein Grund, die Mühle abzureißen, woraufhin die Mühle nunmehr der Stadt Prenzlau diene. Zweifellos zeigte sich auch an dieser Stelle zum wiederholten Male das dichte Nebeneinander von Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt in Prenzlau. Ferner lässt sich erkennen, dass die in das Stettiner Haff führende Uckerschifffahrt mit der zunehmenden Bindung Prenzlaus an Brandenburg und bei gleichzeitiger Aufgabe der Beziehung in den pommerschen Raum ihre Bedeutung allmählich verlor. Die Schifffahrt verlagerte sich schrittweise auf den Flussoberlauf der Ucker.

4.3. Die Stadt Lenzen und die Löcknitz

Abschließend richtet sich der Blick nochmals zurück in die Prignitz. Neben Perleberg ist im Sinne der Fragestellung dieser Arbeit auch die an Löcknitz und Elbe gelegene Stadt Lenzen von großem Interesse. Hierbei soll es allerdings weniger als bisher um eine Betrachtung des Verhältnisses zwischen den dortigen Wassermühlen und der von der Lenzener Bürgerschaft unternommenen Schifffahrt gehen. Die Stadt Lenzen kann demgegenüber als Beispiel herangezogen werden, das die Bedeutung und die Bedingungen der Schifffahrt für eine märkische Stadt besonders sichtbar werden lässt.

4.3.1. Zur Lage der mittelalterlichen Wassermühlen in Lenzen

Obwohl den Wassermühlen an dieser Stelle nicht das Hauptaugenmerk gilt, so kann doch festgestellt werden, dass sie so organisiert worden sind, dass sie der Schifffahrt nicht konkurrierend gegenüber standen. Mehrere Mühlenstandorte sind in Lenzen bekannt. Die Wassermühlen lagen am Burggraben, vor dem Bergtor und am Ausfluss des ehemaligen Rudower Sees.³⁷⁰ Mit der Anlage der Mühlen wurden die natürlichen Wasserläufe derart verändert, dass sie ein geeignetes Gefälle boten. In diesem Kontext war der nahe gelegene Rudower See von Bedeutung, an dessen Ausfluss ein „kanal oder fluth die hiesige wassermuehle treibet“.³⁷¹ Ähnliches muss für die anderen beiden Mühlen gegolten haben, die am Burggraben und vor dem Bergtor lagen. Auch sie sind mit dem Wasser des Rudower Sees angetrieben

³⁷⁰ Vgl. Matthias Hardt: Art. Lenzen. In: Städtebuch (wie Anm. 135), S. 281–285, hier S. 283.

³⁷¹ Johann Christoph Bekmann / Bernhard Ludwig Bekmann: Historische Beschreibung (wie Anm. 262), Sp. 217.

worden.³⁷² Die Veränderung der Wasserläufe scheint aber nicht nur für die Wassermühlen getroffen worden zu sein. Wie aus dem in Anlage 3 wiedergegebenen Lenzener Stadtplan von 1794 ersichtlich ist, war die Stadt von weiteren angelegten Kanälen derart umgeben, dass sie „vom festen Lande gleichsam abgesondert worden“ ist.³⁷³ Ein weiterer Kanal zog sich von diesem System geschaffener Wassergräben in die Stadt hinein, während sie ein anderer umgab, wodurch „die Schützen oder Kahne bis unter die Statmauern gekommen, Stabholz und Getreide einzuladen“.³⁷⁴ Diese Maßnahmen zeigen ansatzweise auch in Lenzen, dass Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt während des Mittelalters parallel betrieben worden sind. Obwohl diese Gestalt der Wasserläufe noch im 18. Jahrhundert wiederzuerkennen ist, war die für die Schiffe bestimmte „Fahrt jedoch jetzt sehr versandet.“³⁷⁵ Damit gleicht Lenzen den beiden Städten Perleberg und Prenzlau, deren Schifffahrt während der Frühen Neuzeit ebenfalls größtenteils zum Erliegen gekommen war.

4.3.2. Die Bedeutung der Löcknitz als Wasserweg

Die unmittelbare Lage Lenzens an der Löcknitz, die sich bei Dömitz mit der ebenfalls sehr nahe liegenden Elbe vereinigt, begünstigte die hiesige Schifffahrt. So kann es nicht verwundern, dass die Bürger der Stadt Lenzen an entsprechenden Schifffahrtsrechten interessiert waren. Hiervon zeugt eine Urkunde des Markgrafen Otto III. aus dem Jahr 1252. Sie hob hervor, dass die Stadt Lenzen „in Albea et in Eldena“ dasselbe Recht und alle Freiheiten genießen sollte, wie sie sie schon zu Zeiten des Schweriner Grafen Günzel III. und Graf Bernhard von Dannenberg genoss, die die Stadt zwischenzeitlich vom brandenburgischen Markgrafen zu Lehn trugen.³⁷⁶ Diese Schifffahrtsrechte der Stadt Lenzen bezüglich der Elbe und der Elde bestanden also bereits unter der Herrschaft der Schweriner Grafen, die sich sehr stark an einem Schifffahrtsverkehr in ihrem Territorium interessiert zeigten. Denn nicht nur ihre Untertanen genossen dahingehende Freiheiten, sondern auch fremden Städten wurden ähnliche Privilegien zuteil. So billigte ebenfalls Graf Günzel III. 1241 den Hamburgern einen „*liberum transitum per aquam Eldenam*

³⁷² Vgl. Matthias Hardt: Art. Lenzen (wie Anm. 370), S. 283.

³⁷³ Johann Christoph Bekmann / Bernhard Ludwig Bekmann: Historische Beschreibung (wie Anm. 262), Sp. 217.

³⁷⁴ Ebenda. Ähnlich auch Willy Hoppe: Lenzen. Aus tausend Jahren einer märkischen Stadt. 929–1929. Lenzen 1929, S. 33.

³⁷⁵ Johann Christoph Bekmann / Bernhard Ludwig Bekmann: Historische Beschreibung (wie Anm. 262), Sp. 217.

³⁷⁶ MUB. Bd. II. 1251–1280. Schwerin 1864, S. 26. Markgraf Albrecht II. hatte die Schweriner Grafen 1219 mit der Herrschaft (*terra*) Lenzen belehnt. Spätestens seit 1237 hatten dann die Grafen von Dannenberg dieses Lehn empfangen. Hierzu auch Hans K. Schulze: Art. Lenzen. In: Handbuch der historischen Stätten (wie Anm. 140), S. 258–260. Ferner Willy Hoppe: Lenzen (wie Anm. 374), S. 33.

dictam ab vngeldo“ zu.³⁷⁷ Zusammen mit dieser rechtlichen Zusicherung war den Hamburger Kaufleuten die Zollfreiheit in Boitzenburg an der Elbe vergönnt. Im selben Jahr erteilte Günzel III. auch Lübeck die Zollfreiheit in der Grafschaft Schwerin, wie sie die Stadt bereits unter der Herrschaft seines Vaters Heinrich I. innehatte.³⁷⁸ Diese Urkunden zeigen deutlich, dass die Schifffahrt auf der Elbe und Elde vonseiten der Schweriner Grafen unterstützt worden ist. Entsprechende archäologische Funde belegen zudem eine rege Nutzung der Binnenwasserwege auch im Herrschaftsgebiet der Schweriner Grafen zwischen Elbe, Elde und ihren Nebenflüssen. So sind diverse Reste nicht nur von Einbäumen oder Plankenschiffen, sondern auch Teile von Kinkerbooten und prahmartigen Fahrzeugen sichergestellt worden, die auf eine hohe Nutzung der Flüsse im heutigen Mecklenburg-Vorpommern seit slawischer und frühdeutscher Zeit schließen lassen.³⁷⁹

Im Herrschaftsraum der Schweriner Grafen trafen Kaufleute unterschiedlicher Herkunft aufeinander. So kann es nicht verwundern, dass die Stadt Lenzen rege Kontakte insbesondere nach Hamburg unterhielt und mit den dortigen Kaufleuten in umfangreichen Geschäftsbeziehungen stand. Diese Kontakte blieben bisweilen nicht nur auf den Handel beschränkt, sondern fanden auch in Form familiärer Verbindungen ihren Niederschlag. Demgemäß ergab sich zum Beispiel im Gefolge der Handelsbeziehungen des Johann von Gorne aus Lenzen eine familiäre Bande zur bedeutenden Hamburger Familie Miles, die über einzelne Familienmitglieder auch im Rat der Hansestadt präsent war.³⁸⁰ Geschäftsbeziehungen und familiäre Verbindungen waren untrennbar miteinander verwoben. Dies wird durch keine andere Quelle eindrucksvoller als durch das hamburgische Schuldbuch belegt, das für die Jahre von 1288 bis 1311 überliefert ist und in dem Lenzen sehr häufig genannt wird.³⁸¹ Der Quellenwert dieses Werkes bestimmt sich vor allem dadurch, dass hier im Unterschied zu anderen Schuldbüchern, die Namen der am Handel Beteiligten und zumeist deren Wohnorte genauso Erwähnung finden, wie die Höhe der Schuldsommen, die vereinbarten Zahlungstermine sowie die für alle Seiten verbindliche Währung und die Preise der oft genannten Waren.³⁸² Quellenkritisch muss jedoch betont werden, dass die Eintragungen im Schuldbuch stets freiwillig erfolgten und daher nicht repräsentativ für die Frage herangezogen werden können,

³⁷⁷ MUB. Bd. I. 786–1250. Schwerin 1863, S. 513.

³⁷⁸ Vgl. ebenda, S. 512–513.

³⁷⁹ Vgl. Ralf Bleile: Archäologische Quellen zur mittelalterlichen Binnenschifffahrt in Mecklenburg-Vorpommern. In: „Die Dinge beobachten ...“ (wie Anm. 143), S. 473–496, hier S. 484–485.

³⁸⁰ Vgl. Erich v. Lehe: Hamburgs Verbindungen zu Kaufleuten der Prignitz in der frühen Hansezeit. In: Prignitz-Forschungen Bd. 1 (wie Anm. 139), S. 57–71, hier S. 62.

³⁸¹ Vgl. Erich v. Lehe (Bearb.): Das hamburgische Schuldbuch von 1288. Hamburg 1956 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg; 4).

³⁸² Zum Quellenwert des hamburgischen Schuldbuches vgl. Erich v. Lehe: Der hansische Kaufmann des 13. Jahrhunderts nach dem Beispiel von Lübeck und Hamburg. In: Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte 44 (1958), S. 73–93, hier S. 91.

welche märkischen Städte Hamburg besonders häufig anliefen und welche in dieser Beziehung eher zurückfielen. Während Lenzen dort sehr häufig genannt wird, findet zum Beispiel die Stadt Perleberg über den gesamten Überlieferungszeitraum des Schuldbuches kein einziges Mal Erwähnung. Dieser Umstand schließt aber nicht zwangsläufig ein, dass Perleberg seinerseits keine Geschäftsbeziehungen nach Hamburg unterhielt, wie dementsgegen bereits weiter oben deutlich geworden sein dürfte. Die auffällige Häufigkeit der Nennung verschiedener aus Lenzen stammender Kaufleute³⁸³ lässt sich nur dadurch erklären, dass sie sich offenbar an einer rechtlich bindenden Eintragung im Schuldbuch besonders interessiert zeigten. Sie erfolgte vor einem Hamburger Ratsnotar und definierte feste Rückzahlungstermine für Gläubiger und Schuldner gleichermaßen. Diese terminlichen Festlegungen lassen auf die Nutzung der Wasserwege schließen. Die der Anlage beigefügte Tabelle (Anlage 4) zeigt ihrerseits sehr deutlich, dass die Zahlungstermine, die die Lenzer Kaufleute in Hamburg abgeschlossen hatten, stets im Frühjahr, Sommer oder Herbst, also während der Monate April bis Oktober erfolgten. Während dieser Zeit waren die Elbe und ihre Nebenflüsse am ehesten zu befahren und das Risiko eines Hochwassers beziehungsweise einer großen Wasserflut sehr gering. Insofern ist ersichtlich, dass die Schiffer zunächst auf die Wasser- und Wetterverhältnisse zu achten hatten, ehe sie die Reise von Lenzen nach Hamburg antreten konnten. Waren die Wintermonate vorübergezogen und die Schneeschmelze überwunden, die gewöhnlich für Hochwasser sorgte, so konnten erst zu diesem Zeitpunkt wieder Schiffe von Lenzen gen Hamburg fahren. Diese saisonale Abhängigkeit der Schifffahrt wurde zu ihrer wichtigsten Bedingung und spiegelt sich wörtlich auch im hamburgischen Schuldbuch wider. So fällt die Zahlungsvereinbarung vom 15. Mai 1291 zwischen den aus der Mark stammenden Bürgern Bruno von Lenzen und Rico von Pritzwalk mit dem Hamburger Kaufmann Winand von Gardelegen über 40 Mark Silber ins Auge. Beide Parteien vereinbarten eine Teilzahlung der Schuld bei der „ersten Reise“.³⁸⁴ Damit war gemeinhin jener Tag im Jahr gemeint, an dem zum ersten Mal nach der Schneeschmelze eine Schiffsreise erneut möglich war. Dies wird an anderen Stellen im Schuldbuch auch durch die Wortgruppe „nach dem Winter“ (*post instantem heimem* oder *reysam post heymem*) zum Ausdruck gebracht.³⁸⁵ Der Termin lag demnach meist im Zeitraum zwischen den Monaten April und Mai, in denen das Hochwasser gewöhnlich vorüber war.³⁸⁶ Auffällig viele Zahlungsvereinbarungen sind demnach in den Frühlingsmonaten April und Mai abgeschlossen worden. Wie die angefügte Tabelle zeigt, nutzten die nach

³⁸³ Aufgeführt bei Erich v. Lehe: Hamburgs Verbindungen (wie Anm. 380), S. 62.

³⁸⁴ Erich v. Lehe (Bearb.): Das hamburgische Schuldbuch von 1288. Hamburg 1956, Eintrag Nr. 354, 15. Mai 1291 (Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg; 4).

³⁸⁵ Vgl. hierzu das Sachregister des Schuldbuches ebenda, S. 296.

³⁸⁶ Hierzu auch Arthur Grüneberg: Alte Verkehrswege im Raum Lenzen (Elbe). In: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 34 (1983), S. 7–25, hier S. 22.

Hamburg reisenden Lenzener Kaufleute diese Fahrten, um zeitgleich ihre Geldgeschäfte zu tätigen, wozu, wie im Falle der Eintragung vom 18. Juli 1294 zu erkennen ist, nicht nur die Tilgung von Schulden, sondern auch die Übernahme von Bürgschaften eine gewichtige Rolle spielte.

Nicht nur das Hochwasser dürfte die Fahrten der mittelalterlichen Binnenschiffer beeinträchtigt haben. Die auf den Flüssen verkehrenden Kaufleute hatten auch anderweitig auf gutes Wetter zu hoffen. Das lag zu einem nicht geringen Teil daran, dass die flachbodigen Schiffe und die häufig verwendeten Prahme ausgesprochene „Schönwetterfahrzeuge“ gewesen waren.³⁸⁷ Dies wird noch im Falle des aus Cottbus stammenden Carl Friedrich Röhrich deutlich, der zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Reise zu Fuß von Berlin nach Altona unternahm und sich während seines Aufenthaltes in Lenzen dazu entschloss, „auf dem Wasser weiter zu reisen“.³⁸⁸ Nachdem Röhrich mit seinen Begleitern ein Schiff ausfindig gemacht hatte, das sie von Lenzen aus mitnahm, fuhren sie gerade „noch ohngefähr 2 Meilen, wo wegen kontraire Winde ans Land geleet werden mußte.“ Wegen dieses „sehr stürmischen Windes“ war das Schiff auch in den folgenden Tagen zum wiederholten Anlegen gezwungen. „Da es nicht abzusehen war, daß sich der Wind so bald ändern würde“, entschloss sich die Gruppe, zwei Tage nachdem sie in Lenzen ablegte, ab Boitzenburg „den übrigen Weg zu Fuße zu machen.“³⁸⁹ Diese stets unberechenbare widrige Witterung hatten auch die mittelalterlichen Schiffer bei ihren Reisen einzuplanen. Die Kaufleute und Schiffer hatten sich dementsprechend mit ihren Zahlungs- und Lieferterminen den natürlichen Gegebenheiten unterzuordnen und sich ihnen gemäß zu organisieren.

Nicht nur die Zeiten der vereinbarten Zahlungstermine sind von Interesse. Auch die gehandelten Waren verdienen Beachtung. Für Lenzen ist in dieser Hinsicht die Eintragung unter dem 5. Dezember 1289 bedeutsam. Mit ihr verpflichtete sich der Lenzener Bürger Johann von Rode, dem Hamburger Winand von Gardelegen 71 Hundert Hölzer Wagenshot bis zum 1. Mai des nächsten Jahres zu liefern. Der Handel mit geschnittenem Holz, das im Schuldbuch gewöhnlich mit dem Terminus „*lignorum wagenshot*“ umschrieben wird, war für die Stadt Lenzen von großer Bedeutung und neben dem ausgeführten Getreide ein Hauptexportgut. Die Lenzenener gewannen das zu verkaufende Holz aus dem nahe gelegenen „Kuhblank“. Dieses Waldgebiet verfügte noch im 18. Jahrhundert über „eine angenehme holzung von eich- und andern bäumen.“³⁹⁰ Da Hamburg seinerseits ein großes Interesse an

³⁸⁷ Detlev Ellmers: Art. Prahm (wie Anm. 363), S. 364.

³⁸⁸ Gerhard Sachs: Eine Fuß-Reise im Jahre 1807 von Berlin nach Altona. In: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 25 (1974), S. 36–48, hier S. 41.

³⁸⁹ Ebenda, S. 44.

³⁹⁰ Johann Christoph Bekmann / Bernhard Ludwig Bekmann: Historische Beschreibung (wie Anm. 262), Sp. 217.

Erzeugnissen „märkischer Wald- und Feldwirtschaft“ hegte,³⁹¹ lag es für Lenzen nahe, das aus dem Kuhblank gewonnene Holz direkt auf dem unweit gelegenen Wasserweg zu verschiffen und in der Hansestadt vor allem das wertvolle Eichenholz lukrativ abzusetzen.

Doch Handelsbeziehungen der Stadt Lenzen gingen ähnlich wie auch diejenigen Perlebergs weit über Hamburg hinaus. Die Hansestadt scheint eine große Bedeutung dahingehend erlangt zu haben, dass Lenzener Kaufleute hier ebenso auf Händler anderer Territorien stießen. Zu ihren Geschäftsfreunden zählten nachweislich auch Händler aus Flandern, die Hamburg genau wie sie anliefen und hier rege soziale und wirtschaftliche Kontakte schlossen.³⁹² So ist wiederum der Lenzener Kaufmann Johann von Gorne zu nennen, der dem aus Utrecht stammenden Jacob von Wedde Geld schuldete, woraufhin sich beide Parteien am 21. Juli 1295 mit einem Eintrag im hamburgischen Schuldbuch einigten, dass diese Schuld bis zum 8. September geleistet werden solle. Unter dem Eintrag vom 28. März 1295 ist wiederum Johann von Gorne erwähnt, der zusammen mit dem ebenfalls aus Lenzen stammenden Kaufmann Johann von Rode als Gläubiger Friedrichs von Wedde und Hermann Frisos aus Utrecht auftaucht.

Neben diesen geographischen Beziehungen der Lenzener Kaufleute spiegeln sich im Schuldbuch teilweise deren familiäre Bande wider. Beispielsweise fällt der Hamburger Bürger Bertram ins Auge, dessen Schwager, der mehrfach angesprochene Johann von Gorne, aus Lenzen stammte. Die unter dem 24. Juli 1303 geschlossenen geschäftlichen Beziehungen beider Bürger lassen vermuten, dass hamburgische und märkische Kaufleute ihre Handelstätigkeiten durch weibliche Familienmitglieder zusätzlich bekräftigten. Familie und Geschäft ergänzten somit einander und halfen, die unterschiedlichen Familien aneinanderzubinden. Die Heirat war also ein ebenso wichtiger Grund, die Hansestadt aufzusuchen, wie das Kaufmannsgeschäft.

Für ihre Reisen nach Hamburg, wo sie persönlich vor dem Ratsnotar erschienen und ihre geschäftlichen Vereinbarungen in das Schuldbuch eintragen ließen, griffen die Kaufleute aus Lenzen freilich nicht immer auf den Wasserweg zurück. Von Hamburg führte ebenfalls ein Landweg über Lenzen und Wittenberge nach Berlin. Dessen Benutzung lässt sich allerdings kaum in mittelalterlichen Quellen fassen, was nicht unwesentlich damit zusammenhängen dürfte, dass der Großteil des Verkehrs auf dem Wasser abgewickelt worden ist.³⁹³ Dennoch zeigen die verfügbaren

³⁹¹ Hermann Bächtold: *Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert*. Berlin, Leipzig 1910, S. 182 (Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte; 21).

³⁹² Zu diesem Sachverhalt vgl. Heinrich Reinecke: *Die Deutschlandfahrten der Flandrer während der hansischen Frühzeit*. In: *Hansische Geschichtsblätter* 67/68 (1942/43), S. 51–164, zu Lenzen S. 75.

³⁹³ Vgl. Friedrich Bruns / Hugo Weczerka (Bearb.): *Hansische Handelsstraßen*. Bd. 2. Textband. Weimar 1967, S. 184–185 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Neue Folge; 13. Teil 2).

schriftlichen Belege, dass der Verlauf dieses Landweges die Wasserverhältnisse der Elbe und ihrer Nebenflüsse berücksichtigte. Demnach ist festzuhalten, dass der Landweg, sofern Hochwasser oder Überschwemmungen herrschten, die Stadt Dömitz bewusst umging, da die Fuhrwerke hier kaum voran kamen. Stattdessen peilte der Weg die fünf Kilometer nordöstlich von Dömitz gelegene neue Mühle an. Ein entscheidender Vorteil dieses Weges bestand darin, dass er „den Überschwemmungen nicht ausgesetzt“ war.³⁹⁴ Den Kaufleuten aus Lenzen stand somit auch in den Überschwemmungsmonaten ein Weg nach Hamburg offen, der vermutlich gerade während dieses Zeitraumes häufig genutzt worden ist.

Dies lassen zugleich jene Eintragungstermine im Schuldbuch vermuten, die in die Wintermonate fallen. Folglich ist anzunehmen, dass Johann von Gorne und Johann von Rode für die drei am 25. November 1288 abgeschlossenen Vereinbarungen auf dem angesprochenen Landweg nach Hamburg kamen und bei der Gelegenheit gleich eine Reihe von Zahlungsterminen für den kommenden Frühling nach dem Eisgang festlegten, wo der Wasserweg wiederum offen stand. Ähnliches kann wohl auch für den 5. Dezember 1289 vorausgesetzt werden, an dem Johann von Rode abermals in der Hansestadt weilte. Wie bereits erwähnt, hatte er für den 1. Mai versprochen, 71 Hölzer Wagenschot nach Hamburg zu liefern. Da hierfür am ehesten der Wasserweg infrage kam, musste dieser Transport bis zum darauffolgenden Frühling warten. In dieser Hinsicht also konnte die Bedeutung des Wasserweges innerhalb eines Jahres gewaltig umschlagen. In den Wintermonaten, während des Eisganges oder bei anderweitigen widrigen Wetterverhältnissen war man auf den Landweg angewiesen, um nach Hamburg zu gelangen.³⁹⁵ Auch dies kann als Hinweis dafür gelten, dass die Bedeutung eines Wasserweges nicht *per se* vorhanden war, sondern von vielerlei beeinflussenden Faktoren abhängig blieb. Land- und Wasserwege wurden dementsprechend je nach Zweck und Möglichkeit genutzt. Am Beispiel der Stadt Lenzen zeigt sich, dass weder der eine noch der andere Weg als „Hauptverkehrsträger“ gilt, vielmehr waren beide aufeinander bezogen und ergänzten sich sinnvoll.

5. Zusammenfassung der Ergebnisse

Ausgehend von den Thesen der älteren Forschung bezüglich historischer Wasserwege wurden in Kapitel 2 dieser Arbeit wesentliche Ansichten der jüngeren Binnenschiffahrtforschung vorgestellt. Zwei Fragen waren dabei von Bedeutung. Einerseits sollte überprüft werden, ob die brandenburgische Schifffahrt auf den Klein- und Nebenflüssen im Mittelalter tatsächlich keine Bedeutung hatte, weil sie – den pauschalen Urteilen nach – angeblich durch Wassermühlen verdrängt wor-

³⁹⁴ Ebenda, S. 186.

³⁹⁵ Vgl. auch Arthur Grüneberg: Alte Verkehrswege (wie Anm. 386), S. 23.

den sei. In dieser Hinsicht sollte folglich das Verhältnis zwischen der Wassermühlwirtschaft und der Schifffahrt in den Blick genommen und danach gefragt werden, wie sich die in der Forschung stark betonte Konkurrenz beider zueinander im mittelalterlichen Brandenburg darstellte. Andererseits drängte sich die Frage auf, welche Bedeutung dem Wasserweg im Mittelalter beizumessen ist und wo Kriterien liegen, diese einzuschätzen.

Bei der Beantwortung dieser Fragen sollte zunächst deutlich geworden sein, dass die anfangs vorgestellten Pauschalthesen, die in der Forschung bezüglich historischer Wasserwege diskutiert werden, für den brandenburgischen Raum nicht zutreffen. Demgemäß zeigten bereits die in Kapitel 3 dieser Arbeit vorgestellten Beispiele, dass sich vor allem die märkischen Städte, die größtenteils während des Landesausbaus im 12. und 13. Jahrhundert gegründet worden waren, nicht ausschließlich auf den Bau und die Ausnutzung von Wassermühlen konzentrierten. Im Unterschied etwa zu den in der Forschung herangezogenen Beispielen aus dem niedersächsischen Raum³⁹⁶ zeigten sich die brandenburgischen Städte sehr interessiert an kleinen Flüssen, um sie rege auch als Schifffahrtsweg zu nutzen. Das bezeugt eine nicht geringe Anzahl von Urkunden und anderen Schriftquellen, die seit der Mitte des 13. Jahrhunderts auftraten und das Bemühen zahlreicher märkischer Städte um Durchsetzung einer freien und ungehinderten Schifffahrt auch auf Klein- und Nebenflüssen deutlich dokumentieren. In Zeiten lukrativen Getreide- und Holzhandels befuhren die märkischen Kaufleute nicht allein die größeren durch die Mark verlaufende Flüsse wie Elbe, Havel und Oder, sondern nutzten auch die mit ihnen verbundenen kleinen märkischen Gewässer, um ihre Waren im hansischen Raum abzusetzen. Der Handel zu Wasser reichte demnach auf der Dosse archäologisch nachweisbar bis nach Wusterhausen, erstreckte sich über den Rhin bis nach Neuruppin, wo das Zollrecht auch Schiffslasten berücksichtigte, oder er ging mit dem Landtransport eine sinnvolle und wirtschaftliche Kombination ein. Letzteres ist beispielsweise für das Flüsschen Finow in Niederfinow und Eberswalde bereits für das Mittelalter lange vor den großen Kanalbauten in der Frühen Neuzeit nachweisbar. In all diesen Fällen sicherte die Landesherrschaft den Städten entsprechende Schifffahrts- und Flussrechte zu. Lokale Herrschaftsträger taten es ihr gleich, wie sich zum Beispiel in Kyritz zeigt, das seine Schifffahrtsrechte auf der Jäglitz aus der Hand der Herren von Plotho erhielt.

Dass die Schifffahrt seit dem 13. Jahrhundert von den Klein- und Nebenflüssen zunehmend verdrängt worden ist, hat sich am Beispiel Brandenburg in einem ersten Überblick also nicht bestätigt. Als Hauptgrund dieser angeblichen Verdrängung sieht die Forschung, wie Kapitel 2 dieser Arbeit verschiedentlich hervorhob, bis heute eine scharfe Konkurrenz der Schifffahrt zur Wassermühle, die seit dem 13. Jahrhundert und insbesondere in den während der Ostsiedlung von deutschen

³⁹⁶ Vgl. Detlev Ellmers: Wege und Transport (wie Anm. 91), S. 243–255.

Siedlern erschlossenen Gebieten als „technische Innovation“ eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung besaß und darum unverzichtbar war. Auch wenn diese wichtige Rolle der Wassermühle prinzipiell nicht anzuzweifeln ist, so bedeutet dies nicht unweigerlich, dass die Schifffahrt durch die Anlage von Wassermühlen keine Bedeutung mehr hatte. Diesen Gedanken griff Kapitel 4 dieser Arbeit auf, um an den Städten Perleberg, Prenzlau und Lenzen das Verhältnis zwischen Wassermühle und Schifffahrt sowie die Bedeutung letzterer zu vertiefen. All diesen Städten ist gemein, dass sie eine für die Fragestellungen dieser Arbeit insgesamt als günstig anzusehende Quellenlage bieten und zudem an kleinen beziehungsweise Nebenflüssen liegen, die während des Mittelalters für die Schifffahrt genutzt worden sind. Die näher betrachteten Beispiele zeigten, dass die städtischen Wassermühlen baulich so organisiert worden waren, dass sie die Schifffahrt nicht behinderten. Als Lösung dieses Konfliktes boten sich so genannte Flutrinnen an, die sowohl in Perleberg als auch in Prenzlau Erwähnung finden. Über diese technische Konstruktion war es möglich, beide Flussnutzungsarten, die jeweils ihren wirtschaftlichen Wert besaßen, dauerhaft parallel zu betreiben. Am Beispiel Perlebergs war es in diesem Zusammenhang sogar möglich, eine zuweilen bis heute auftretende Unsicherheit bezüglich der Verwendung des Begriffs Flutrinne zu entkräften. Dem ausschlaggebenden Gedanken Winfried Schichs folgend, bot auch Perleberg ein Beispiel für die doppelte Verwendung des Terminus Flutrinne. Im Unterschied zur älteren Forschung wies diese Arbeit also darauf hin, dass sich der Begriff entweder auf einen Schifffahrtskanal oder auf ein für die Wassermühle bestimmtes Gerinne beziehen konnte. Wie für Perleberg geschehen, muss die begriffliche Auslegung der Flutrinne daher vom Einzelfall abhängig gemacht werden. Im Sinne der Fragestellungen dieser Arbeit konnte die Flutrinne darüber hinaus als technische Konstruktion vorgestellt werden, die einen Ausgleich zwischen Wassermühle und Schifffahrt ermöglichte. Ferner ist damit der in der Forschung immer wieder genannte erbitterte Konflikt beider Flussnutzungsarten relativiert worden. Dieser von den Trägern der Binnenschifffahrt angestrebte Ausgleich bedurfte allerdings der rechtlichen Zu- und Absicherung seitens der Landesherrschaft und anderer Rechtsträger. Wo diese Rechtsgarantien fehlten, mussten die Möglichkeiten und Rechte der Schifffahrt erst erstritten und definiert werden, wie einmal mehr die Stadt Perleberg deutlich machte. Während noch der aus dem 18. Jahrhundert stammende Stadtgrundriss den erfolgreichen Ausgleich zwischen Schifffahrt und Wassermühlen innerhalb des städtischen Weichbildes besonders sinnfällig werden ließ, stand der Prignitzstadt eine bei Wittenberge auf der Stepenitz errichtete Wassermühle hinderlich im Weg. Auch in Prenzlau hat sich, wenngleich weniger eindeutig als in Perleberg, ein Ausgleich zwischen Schifffahrt und Wassermühlenwirtschaft abgezeichnet. Ähnlich wie im Falle Perlebergs wurde auch die Prenzlauer Schifffahrt durch Wassermühlen sowohl in Nieden als auch in Pasewalk beeinflusst. Ein Vergleich dieser beiden

Situationen erbrachte allerdings, dass die Städte bei der Lösung des Konfliktes zwischen den nicht unter ihrem Einfluss stehenden Mühlen und der Schifffahrt unterschiedlich vorgehen. So war Perleberg im Rahmen ständig wechselnder Herrschaftsträger um die rechtliche Anerkennung der von der Stadt betriebenen Schifffahrt auf der Stepenitz bemüht und erwarb die Wassermühle in Wittenberge, um sie kurzerhand wieder abzureißen. Prenzlau hingegen hatte sich schon seit der Mitte des 13. Jahrhunderts für Flutrinnen in Nieden und Pasewalk eingesetzt, die eine Lösung des Konfliktes bewirkten. Worin die Gründe für diese unterschiedlichen Vorgehensweisen der beiden märkischen Städte lagen, bleibt unklar. Die Frage, ob das Gelände um den Fluss und dessen Gefälle für die Anlage einer Flutrinne überhaupt geeignet war, spielte hier vermutlich eine ebenso bedeutende Rolle, wie die mehr oder weniger erfolgreiche Durchsetzung der städtischen Rechte, die nicht selten in den konkurrierenden Interessen anderer Herrschaftsträger ihre Grenzen fanden. Gleichwohl zeigten die vertiefenden Beispiele, dass das Verhältnis zwischen Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt nicht immer nur aus einer konkurrierenden Perspektive verstanden werden sollte. Die brandenburgischen Beispiele vermögen zu belegen, dass es im Mittelalter vielgestaltige Bemühungen gab, beide Arten der Flussnutzung in Einklang und Ausgleich zu bringen – ein Unterfangen, das nicht allein auf die großen Flüsse beschränkt blieb, sondern gleichsam auch für Klein- und Nebenflüsse konstatiert werden kann.

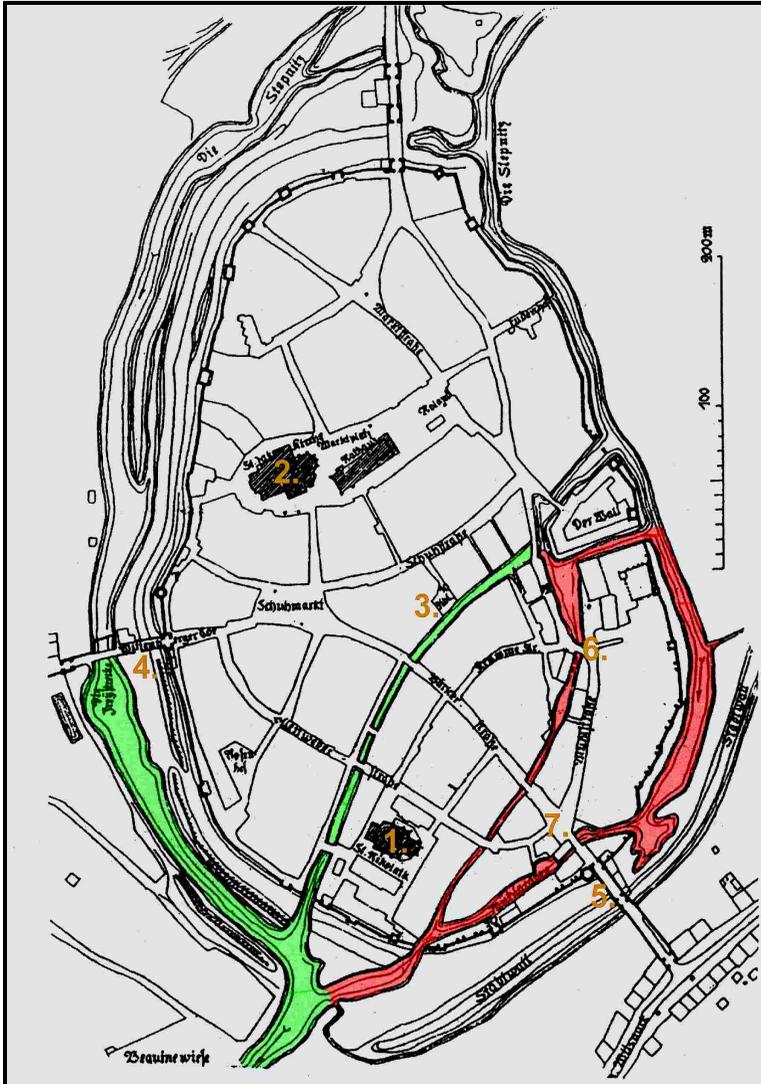
Welche Folgen haben wiederum diese aus einer landesgeschichtlichen Perspektive heraus gewonnenen Ergebnisse für die allgemeine Binnenschifffahrtforschung? Zunächst muss festgehalten werden, dass jegliche Pauschalurteile über den Konflikt von Wassermühlenwirtschaft und Schifffahrt zu vermeiden sind. Die landesgeschichtlich orientierte Arbeitsweise zeigt, dass regionale Unterschiede in der mittelalterlichen Binnenschifffahrt unbedingt zu berücksichtigen sind. Genauer gesagt bedeutet dies, dass Entwicklungen, die im Rheinland oder in Niedersachsen während des 14. Jahrhunderts eintraten, nicht zwangsläufig auch mit denen in Brandenburg oder Sachsen übereinstimmen mussten. Dies nachzuweisen, war ein Ziel und Anliegen dieser Arbeit. Da hier erst ein Anfang gemacht worden ist, sollten weitere Studien folgen, die diesen Impuls aufnehmen und die Forschungsthese der modernen Binnenschifffahrtforschung auf weitere Regionen sowie Landschaften übertragen und sie auf ihre Schlüssigkeit hin überprüfen.

Dies gilt einstweilen nicht nur für den meines Erachtens bisher überbewerteten Konflikt zwischen Wassermühle und Schifffahrt. Die Forschung muss, dies sei nunmehr kritisch gegenüber Molkenthin gesagt, auch zur Kenntnis nehmen, dass Wasserwege nicht *die* Bedeutung schlechthin aufwiesen. Die vorliegende Arbeit hat den Versuch unternommen, Gedanken der Altwegeforschung, wie sie etwa Dietrich Denecke geprägt hat, auch für die Erforschung historischer Wasserwege am Beispiel Brandenburgs fruchtbar zu machen. Dies zeigte sich vor allem am

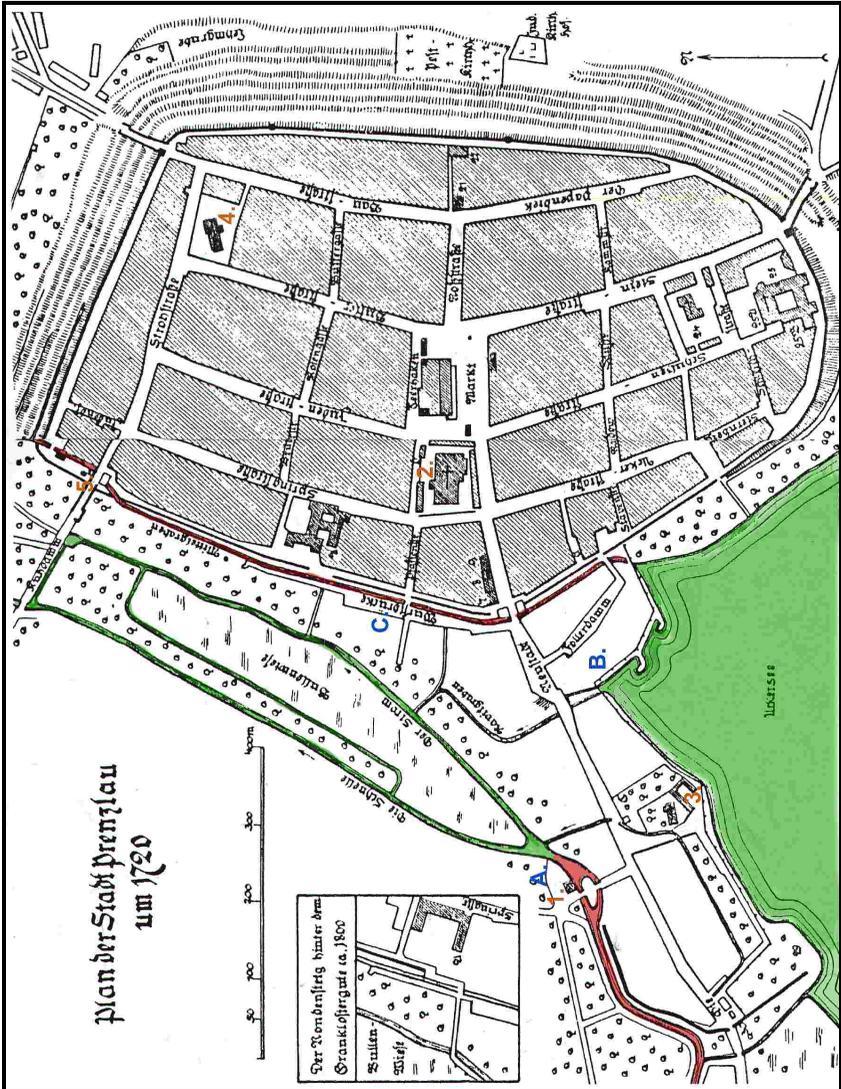
Beispiel der Kaufleute aus Lenzen und ihrer saisonal abhängigen Eintragungen im Hamburgischen Schuldbuch. Der Wasserweg konnte demzufolge schon innerhalb eines Jahres seine Bedeutung schlagartig wechseln, herrschten nämlich Eisgang oder für die Schiffe ungünstige Wetterverhältnisse. Hinzu tritt die epochenspezifische Abhängigkeit von Verkehrswegen im Allgemeinen. Dieser Einsicht folgend, rechtfertigte sich der gewählte Untersuchungszeitraum dieser Arbeit dadurch, dass die märkischen Kaufleute in den Städten, aber auch die brandenburgischen Klöster, wie sich am Beispiel Lehnins zeigte, seit der Mitte des 13. bis weit in das 14. Jahrhundert hinein selbst kleinste Wasserwege für die Schifffahrt nutzten, um ihre Waren im hansischen Raum abzusetzen. Solange dieser Handel attraktiv war, wurde auch die Schifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen ausgeübt. Wie aber allein die Städte Lenzen, Prenzlau und Perleberg belegen, unterlag die verkehrsgeschichtliche Bedeutung der einzelnen in diese Städte führenden Flüsse einem bedeutenden Wandel, der mit der erstarkenden Landesherrschaft im 15. Jahrhundert allmählich einsetzte. Wie aufgezeigt, verloren diese mittelalterlichen Wasserwege zunehmend an Bedeutung, und es häuften sich Hinweise auf Versandung und Verkrautung der einstmals schiffbaren Klein- und Nebenflüsse. Diese Veränderung hing nicht mit den Wassermühlen zusammen, sondern fand ihren Grund darin, dass sich die brandenburgische Landesherrschaft zunehmend gegen die alten in den Hanseraum gerichteten Handelsverbindungen wandte.

Wie lässt sich vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse die Bedeutung eines Wasserweges ermessen und beurteilen? Wasserwege sollten nicht pauschal über Landwege gestellt werden. Ebenso wenig sollte dieses Verhältnis einfach ins Negative gekehrt werden. Vielmehr ist danach zu fragen, in welcher Zeit und Region ein Fluss als Schifffahrtsweg Bedeutung gewinnt. Ebenso sind die Träger der Schifffahrt anzusprechen. Ihr Bemühen und Eintreten für eine freie und unbehinderte Schifffahrt ist in den Blick zu nehmen. Es muss die Frage gestellt werden, was der Träger tat, um dieses Anliegen durchzusetzen und zu welchem Zweck all dies geschah. Abschließend muss auf die beschränkte Dauer dieses so beurteilten Wasserweges verwiesen und nach Gründen für den Rückgang des Verkehrs gesucht werden. Die Fragen also, wann wer in welcher Region wie und zu welchem Zweck wie lange für die Nutzung eines Schifffahrtsweges eintrat, können maßgebliche Kriterien sein, die Bedeutung eines Wasserweges zu ermessen. Jenen Problemhorizonten sollte im Zuge dieser Arbeit beispielhaft für das mittelalterliche Brandenburg nachgegangen werden. Zu hoffen bleibt, dass dies für die allgemeine Binnenschifffahrtforschung auch jenseits des landesgeschichtlich geprägten Interesses nutzbar gemacht werden konnte.³⁹⁷

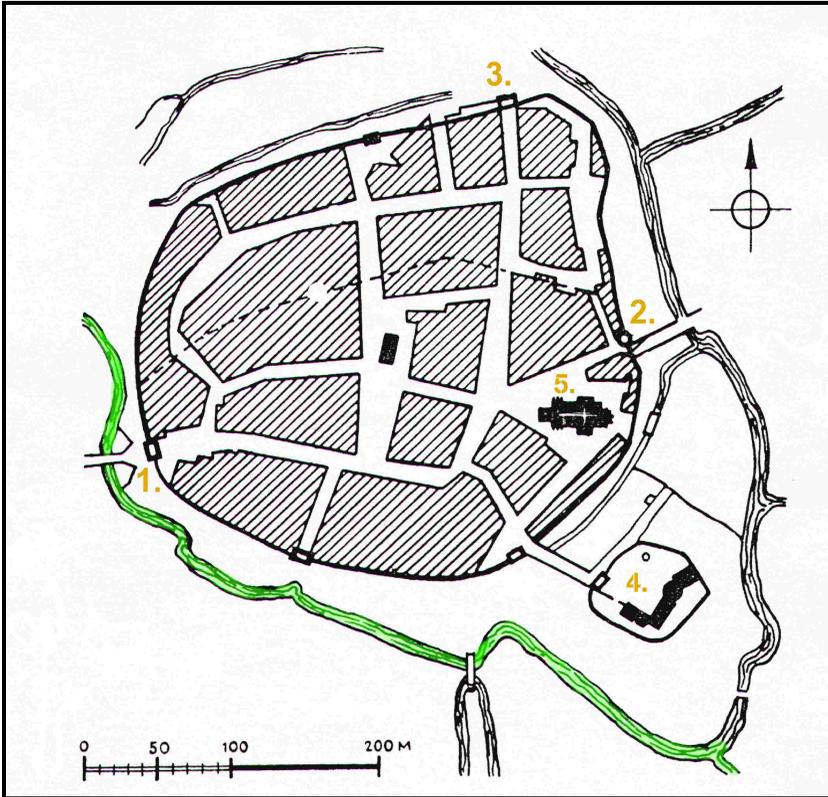
³⁹⁷ Der Beitrag entspricht einer unter demselben Titel an der Philosophischen Fakultät der Universität Potsdam im Dezember 2009 vorgelegten Magisterarbeit. Der Beitrag ist meinem Vater in Liebe und Dankbarkeit gewidmet.



Anlage 1: Plan der Stadt Perleberg aus dem Jahr 1726. Kartengrundlage: Die Kunstdenkmäler des Kreises Westprignitz. Berlin 1909, Tafel 25. Grün: Für die Schifffahrt genutzte Wasserläufe (westlicher Stepenitzarm mit Schiffgraben). Rot: Von den Wassermühlen genutzte Wasserläufe (Loh- und Schneidmühlengraben bzw. Mühlgraben, östlicher Stepenitzarm). 1. St. Nikolai; 2. St. Jakobi; 3. Abgabe am Schiffgraben; 4. Wittenberger Tor; 5. Dobberziner Tor; 6. Schneidmühle; 7. Mehlmühle.



Anlage 2: Plan der Stadt Prenzlau aus dem Jahr 1720. Kartengrundlage: Ernst Dobbert, Prenzlau's Straßennamen. In: Mitteilungen des uckermärkischen Geschichts- und Museumsvereins 2 (1907), S. 171–172. Grün: Für die Schifffahrt offen stehende Wasserläufe und Gewässer. Rot: Von den Wassermühlen genutzte Wasserläufe (Mittelgraben bzw. Mühlenstrom). 1. Binnenmühle; 2. St. Marien; 3. St. Sabinenkloster; 4. St. Jakobi; 5. Wassermühle. Anlegestellen: A. an der Binnenmühle; B. am Ravitgraben; C. an der Wurstbrücke.



Anlage 3: Plan der Stadt Lenzen aus dem Jahr 1794. Kartengrundlage: Die Kunstdenkmäler des Kreises Westprignitz. Berlin 1909, S. 174. Grün: Für die Schifffahrt offen stehender Wasserlauf (die Löcknitz). 1. Seetor; 2. Bergtor / Berliner Tor; 3. Heidetor; 4. Burg Lenzen; 5. St. Katharinenkirche.

Schuldbucheintragung	Datum	Fahrt / Zahltermin
Johann von Rode und Johann von Gorne schulden zusammen mit einem anderen Kaufmann dem Hamburger Conrad von Holdenstedt 129 Mark Silber.	25. November 1288	10. April (Ostern) sowie 29. Mai (Pfingsten) des nächsten Jahres
Dieselben schulden Johann von Miles aus Hamburg 107 Mark Silber weniger 4 Schillinge	25. November 1288	10. April sowie 29. Mai des nächsten Jahres
Dieselben schulden dem Hamburger Kaufmann Esich von Nesse 140 Mark Silber	25. November 1288	25. Juli des nächsten Jahres (am Tag des Jacobifestes)

Johann von Rode und Johann von Gorne schulden zwei Hamburger Brüdern 66 Mark Silber	21. Juli 1289	2. April (Ostern) des nächsten Jahres
Johann von Rode und Johann von Gorne schulden dem Bürger Gerulf aus Gent genannt Pot 70 Mark Silber	26. Juli 1289	bis zu 14 Tage nach dem 2. April (Ostern) des nächsten Jahres
Johann von Rode schuldet Winand von Gardelegen aus Hamburg 71 Hundert Hölzer Wagenshot	5. Dezember 1289	1. Mai 1290 (Fest der heiligen Walpurgis)
Rico von Pritzwalk und Bruno von Lenzen schulden dem Hamburger Winand von Gardelegen 40 Mark Silber	15. Mai 1291	Die erste Hälfte des Geldes ist zu erbringen bei der ersten Reise ; die zweite Hälfte bis zum 10. Juni (Pfingsten) des nächsten Jahres
Johann von Rode und Johann von Gorne schulden Woltmann aus Utrecht 65 Mark Silber	17. Juni 1292	20. Oktober 1292
Johann von Gorne verbürgt sich für ein Geschäft zwischen dem Utrechter Bürger Jacob von Wedde und dem Stendaler Bürger Johann sowie dessen Schwiegersohn in Höhe von 13 Mark Silbers	18. Juli 1294	13. Februar 1295 (Fastnacht)
Zwei Utrechter Bürger schulden Johann von Gorne und Johann von Rode 28 Pfund Pfennige	28. März 1295	22. Mai 1295 (Pfingsten)
Johann von Gorne schuldet einem Utrechter Kaufmann 23 Mark Silbers weniger 4 Schillinge	21. Juli 1295	8. September 1295
Der Lenzener Schneider Gerhard , Bruder des Johann von Gorne, und der Schuster Symon schulden dem Hamburger Ratsherrn Nicolaus von Nesse 24 Mark Silbers	20. April 1302	29. September 1302
Der Hamburger Bürger Bertram schuldet seinem Schwager Johann von Gorne 60 Pfund Hamburger Pfennige	24. Juli 1303	nicht angegeben
Verschiedene Hamburger Bürger schulden Johann von Gorne 50 Pfund Hamburger Pfennige	21. März 1311	Nächstes Pfingstfest

Anlage 4: Eintragungen bezüglich Lenzener Bürger im hamburgischen Schuldbuch nach Erich von Lehe: Hamburgs Verbindungen (wie Anm. 380). Bürger aus Lenzen sind jeweils rot markiert. Die grün markierten Daten weisen auf Termine hin, die für eine Schiffsreise nach Hamburg in Frage kommen.

JENS SCHNEEWEISS

Von Schezla nach Lenzen. Einblicke in die Frühgeschichte einer Grenzregion am Hühbeck

1. Einleitung

Der vorliegende Beitrag beruht auf einem Vortrag, der am 27.04.2010 auf der ersten gemeinsamen Tagung des Heimatkundlichen Arbeitskreises Lüchow-Danenberg und des Vereins für Geschichte der Prignitz gehalten wurde. Das Thema passt sehr gut, denn die frühmittelalterliche Geschichte zeigt mehr als deutlich, dass eine historische Betrachtung, die auf *eine* Elbseite beschränkt bleibt, in jedem Falle zu kurz greift. Die Elbe war immer trennendes und verbindendes Element zugleich. Der Hühbeck inmitten des breiten Elbetals (Abb. 1) führt zu einer ganz besonderen Situation, denn es ist heute schwer zu sagen, wo in dem langen Zeitraum vor der Eindeichung der Hauptarm der Elbe entlanggeflossen ist. Mit Sicherheit suchte sich der mäandrierende Fluss mit zahlreichen Neben- und Totarmen, Inseln und Seen seinen Weg auf beiden Seiten, nördlich und südlich des Hühbecks durch die feuchten Niederungen. Wenn man sich dessen bewusst ist, dann wird einem auch leichter verständlich, wie unscharf in jener Zeit Grenzen gewesen sind. Scharfe, lineare Grenzen von Territorien sind eine jüngere Entwicklung, die mit dem territorialen Verständnis von Macht einhergehen. Zuvor gab es eher Grenzsäume, meist nur dünn oder nicht besiedelte, unfruchtbare Landstriche, die Bevölkerungen voneinander schieden. Flüsse waren als Verkehrsadern von entscheidender Bedeutung, sie verbanden die an ihnen lebenden Menschen. Ein echtes Hindernis war die Elbe ohnehin nicht oder nur selten, vielleicht wenn die Frühjahrshochwasser kamen. Diese Bemerkungen seien vorangeschickt, denn es wird im Folgenden auch um die Elbe als Grenze gehen, oder treffender: als Grenzregion. Unser heutiges Verständnis von hüben und drüben müssen wir für die Beurteilung der damaligen Vorgänge vergessen.

Die hier vorgetragenen Erkenntnisse sind die Ergebnisse eines fünfjährigen Forschungsprojektes, das die Untersuchung eines ganzen Fragenbündels zum Zeitraum des 7. bis 12. Jahrhunderts an der unteren Mittelelbe zum Ziel hatte.¹ Regional aufgeteilt gab es drei archäologische Teilprojekte in den Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg und Niedersachsen sowie ein länderübergreifendes vegetationsgeschichtliches Projekt. Die Forschungen im Gebiet um den Hühbeck, also in Nordostniedersachsen, um das es im Folgenden hauptsächlich gehen wird, wurden von der Universität Göttingen aus durchgeführt. Die Brandenburger Projektpartner, das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege, untersuchten das nördlich

¹ Vgl. Schneeweiß 2007a; Lüth / Messal 2008.

anschließende Gebiet in der Region um Lenzen. Ich werde aus den erwähnten Gründen nicht umhin kommen, immer wieder auch auf die Ergebnisse der dortigen Kollegen zurückzugreifen.² Die Geländearbeiten innerhalb des Projektes sind seit 2009 abgeschlossen, die Auswertungen laufen derzeit noch. Insofern handelt es sich teilweise um einen Werkstattbericht, der aber schon ganz wesentliche Ergebnisse erkennen lässt.

2. Die Elbe als Grenze zwischen West- und Osteuropa vor 1200 Jahren

Die Hinweise auf eine Besiedlung im Mittelbegebiet sind für das 7. Jahrhundert noch sehr spärlich. Erst ab dem 8. Jahrhundert gab es hier zweifellos Siedlungen. Das 8. Jahrhundert ist gekennzeichnet von fränkischen Versuchen, das sächsische Stammesgebiet ins Reich einzugliedern. Die zahlreichen kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Karl dem Großen und den Sachsen gipfelten in den für Karl siegreichen Sachsenkriegen (772–804).

Die Franken erreichten dabei auch das slawische Siedlungsgebiet und gerieten in den Konflikt zwischen Dänen, nordelbischen Sachsen und Slawen in Ostholstein und Mecklenburg. Im Jahre 780 hielt sich Karl das erste Mal an der Elbe auf, als die Abodriten *foederati* (Verbündete) wurden. Im Jahre 789 schloss Karl ein weiteres Bündnis mit den Abodriten und führte einen Feldzug gegen die Wilzen. In den Fränkischen Annalen wird berichtet, dass er am Ufer der Elbe ein Lager aufschlug und zwei Brücken über den Strom bauen ließ; eine von ihnen besaß befestigte Brückenköpfe.³ Ihre Lokalisierung ist ungewiss. Es spricht einiges dafür, dass er damals die Elbe in der Hühbeckregion überquerte. Das Elbtal bildete zu jener Zeit eine Grenze zwischen großen Kulturräumen: dem westeuropäischen Fränkischen Reich und dem osteuropäischen slawisch geprägten Kulturraum.

Nach dem Sieg über die Sachsen war Karl der Große bestrebt, die Verhältnisse an der Ostgrenze des Reiches zu konsolidieren. Zur Grenzsicherung ließ er gegen die benachbarten Slawen zwei Kastelle an der Elbe errichten, die wahrscheinlich mit einer sächsischen Besatzung belegt wurden. Darüber berichten die Fränkischen Annalen für das Jahr 808. Die Kastelle wurden damals noch nicht namentlich genannt, erst zwei Jahre später war die Rede vom *castellum hohbuoki*, dem Hühbeck-Kastell. Im Jahre 810 wurde es nämlich von den Wilzen erobert.⁴ Weiterhin heißt es, dass es zum Schutz der östlichen Sachsen gebaut worden war und Odo hier Legat des Kaisers war. Schon im Folgejahr, 811, wurde das Kastell zurückerobert und instand gesetzt.⁵

² Namentlich zu nennen sind hier vor allem Dr. Norbert Goßler, PD Dr. Felix Biermann, Dr. Heike Kennecke und Thomas Kinkeldey.

³ Annales a. 789.

⁴ Annales a. 810.

⁵ Annales a. 811.

Eine weitere wichtige Schriftquelle für jene Zeit ist das sogenannte Diederhofener Kapitular.⁶ Es wurde im Jahr 805 in Diederhofen (Thionville in Lothringen) von Karl dem Großen verkündet. Darin wird der Außenhandel des Fränkischen Reiches mit den Slawen geregelt, hervorzuheben ist insbesondere das Ausfuhrverbot von Waffen. Wichtige Grenzhandelsorte werden darin namentlich genannt, unter anderem auch *Schezla*, ein Ort, der offenbar zwischen Bardowick und Magdeburg gelegen hat. Dieser Ort konnte bis vor kurzem noch nicht sicher identifiziert werden. Erst die jüngsten Ausgrabungen in Meetschow lassen vermuten, dass er in unmittelbarer Nachbarschaft zum Höhbeck-Kastell gelegen hat. Weder das Höhbeck-Kastell noch *Schezla* werden später noch einmal erwähnt, höchstwahrscheinlich weil sie schon bald nach ihrer Ersterwähnung im frühen 9. Jahrhundert aufgegeben wurden (Abb. 2).

Das Höhbeck-Kastell

Die Vietzer Schanze ist die einzige Befestigung an der Mittelelbe, deren Grundriss rechteckig ist. Sie liegt am nördlichen Steilufer des Höhbecks. Noch heute ist es möglich, von dort aus nach Norden weit über das Elbtal ins Land zu blicken. Diese Position ermöglichte zweierlei, zum einen die Kontrolle über weite Teile des Elbtales und zum anderen die Machtdemonstration gegenüber den auf der anderen Elbseite wohnenden Slawen. Die Wallanlage war immer als Menschenwerk bekannt, doch in Vergessenheit war geraten, wer sie erbauen ließ. Seit dem 19. Jahrhundert brachte man den Höhbeck mit dem aus den Schriftquellen bekannten *castellum hohbuoki* in Verbindung.⁷ Nicht nur die außergewöhnliche Form und die Lage an der Elbe boten Argumente für diese Interpretation, sondern auch die Bezeichnung *hohbuoki*, die sich im heutigen Namen Höhbeck wiederfinden lässt. Seit mehr als 100 Jahren wurde auch versucht, durch Ausgrabungen Beweise für diese Hypothese zu finden. Zuerst ließ 1897 Carl Schuchhardt, damals Direktor des Kestner-Museums in Hannover, hier den Spaten ansetzen. 1920, inzwischen als Direktor der Vorgeschichtlichen Abteilung des Völkerkunde-Museums in Berlin, führte er erneut Ausgrabungen an der Vietzer Schanze durch – aber die eindeutige zeitliche Einordnung der Befestigung blieb ungeklärt.⁸ Es kam nie zu einer Publikation seiner Grabungen und der dabei gemachten Funde. Letztere und die gesamte Dokumentation seiner Untersuchungen sind heute leider als Kriegsverlust zu verbuchen. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm Ernst Sprockhoff, Professor an der Kieler Universität, die Forschungen wieder auf und führte von 1954 bis 1964 um-

⁶ MGH LL Sect. II, Capit. I, Nr. 44.

⁷ Wedekind 1828; Spangenberg 1828.

⁸ Vgl. zusammenfassend jüngst Saile 2007.

fangreiche Flächengrabungen und Wallschnitte auf der Vietzer Schanze durch.⁹ Doch auch Sprockhoffs Beweissuche blieb letztlich erfolglos. Immerhin konnte der Aufbau der Befestigung recht gut geklärt werden, auch das Haupttor von Süden wurde gefunden und ausgegraben. Die Bebauung der geräumigen Innenfläche des Kastells bleibt jedoch weitgehend unklar, denn von ihr wurden kaum Spuren gefunden. Wahrscheinlich hat es gar keine massive Bebauung gegeben. Es war wohl nur eine verhältnismäßig kleine Besatzung anwesend, die in eher leichten, vielleicht sogar temporären Behausungen lebte. Die ganze Anlage wurde nicht sehr lange genutzt. Ernst Sprockhoff war bei seinen Ausgrabungen im gut erhaltenen Westwall auf verkohlte Balken gestoßen, die auf ein größeres Schadenfeuer schließen ließen, möglicherweise Spuren der Zerstörung durch die Wilzen. Der Fakt, dass sich ganze Balken der Wallkonstruktion in verkohltem Zustand erhalten hatten, bot den Anlass, im Herbst 2008 einen neuen Grabungsschnitt im Westwall anzulegen und einen Sprockhoff'schen Schnitt von 1964 teilweise wieder zu öffnen, denn es bestand berechnete Hoffnung, diese verkohlten Hölzer mit Hilfe moderner Methoden zu datieren.¹⁰ Es zeigte sich, dass das Feuer offenbar auf die Nordwestecke der Befestigung beschränkt geblieben war. Viele der freigelegten Hölzer konnten dendrochronologisch datiert werden, drei von ihnen sogar jahrgenau (mit Waldkante): Sie waren demnach in den Jahren 805, 809 und 810 A.D. gefällt worden.¹¹ Das ist genau der Zeitraum, in dem auch die Erwähnung des Hühbeck-Kastells in den Fränkischen Annalen liegt. Es kann folglich als gesichert gelten, dass wir es tatsächlich mit dem *castellum hohbuoki* Karls des Großen zu tun haben.¹² Die bisweilen gehegte Vermutung, dass es sich bei der Vietzer Schanze um das bislang nicht lokalisierte Winterlager des Tiberius aus dem Jahre 5 n. Chr. handeln könnte,¹³ muss nach unseren Ergebnissen eindeutig negativ beantwortet werden. Der Wallaufbau lässt keine Mehrphasigkeit erkennen, so dass auch die Überbauung bzw. Nachnutzung einer älteren Befestigung ausgeschlossen werden kann.

Die Befestigung scheint in Eile und ohne allzu große Sorgfalt errichtet worden zu sein. Es ließ sich keine echte hölzerne Konstruktion im Wallinnern nachweisen. Es gab einige mächtige senkrechte Pfosten, die durch zahlreiche quer zum Wallverlauf liegende Hölzer ergänzt wurden, um die innere Stabilität des Walles zu ge-

⁹ Sprockhoff 1955; 1958a; 1958b.

¹⁰ Die archäologischen Untersuchungen an den Höhenbefestigungen auf dem Hühbeck (Vietzer Schanze und Schwedenschanze) wurden dankenswerter Weise von der Gemeinde Hühbeck und der Samtgemeinde Gartow finanziell unterstützt.

¹¹ Die dendrochronologischen Analysen wurden von Dr. K.-U. Heußner beim Referat Naturwissenschaften des Deutschen Archäologischen Instituts vorgenommen. Labornummern der erwähnten Proben: C 51233 (Eiche) 810, C 52050 (Ulme) 809, C 52062 (Ulme) 805.

¹² Schneeweiß 2009a in Vorb.

¹³ Harck 1972, S. 147; 1986, S. 97; Thieme 1986, S. 123–124.

währleiten. Diese scheinen jedoch mehr oder weniger willkürlich aufgeschichtet worden zu sein. Möglicherweise war beim Bau tatsächlich Eile geboten, denn die Eroberung und Zerstörung durch die Wilzen (810 nach den Fränkischen Annalen) fällt in dasselbe Jahr wie die Fertigstellung des Baus (810 nach den dendrochronologischen Datierungen). Das Hühbeck-Kastell ist die einzige Befestigung Karls des Großen, die nicht später zerstört oder überbaut wurde, und insofern ein Denkmal von überregionaler Bedeutung.

Meetschow-Schezla

In der heutigen Seegeniederung am Westufer des Laascher Sees bei Meetschow befindet sich ein seit langem bekannter slawischer Burgwall. Im Gelände sind heute noch Spuren in Form eines Turmhügels und Reste verschiedener Grabenanlagen zu erkennen, obwohl das Areal zu einem großen Teil eingeebnet worden ist. Bereits in den frühen 1970er Jahren haben hier Ausgrabungen stattgefunden, die den eindeutig slawischen Charakter der Befestigung bestätigten.¹⁴ Während unserer Ausgrabungen in den Jahren 2005 bis 2007 stellte sich nun aber heraus, dass sich an dieser Stelle zuvor, bereits im 8. Jahrhundert, eine große, noch unbefestigte sächsische Siedlung befand, die durch die früheren Ausgrabungen nicht erfasst worden war. Wahrscheinlich wurde sie in der Zeit um 800 mit einem Wall umschlossen, den die späteren slawischen Bewohner im 10. Jahrhundert noch benutzten. Diese Befestigung ist deutlich größer als die späteren Ringwälle und umschließt eine Fläche von etwa 200 x 100 m (ca. 2 ha). In Lenzen-Neuehaus wurde von den Slawen ebenfalls ungefähr am Anfang des 9. Jahrhunderts eine erste Burg errichtet.¹⁵ Wahrscheinlich geschah dies im gleichen Kontext wie die Einfriedung der Meetschower Siedlung und die Errichtung des Hühbeck-Kastells. Zahlreiche Öfen, Herdstellen und ebenerdige Hausstellen in Meetschow belegen eine dichte Bebauung in jener Zeit. Es wurden vor allem zahlreiche Tierknochen gefunden, hinzu kamen Wetzsteine, Messer, eine Lanzenspitze sowie Reitersporen. Die Keramikscherben gehören zum überwiegenden Teil zu sächsischen Gefäßen. Bemerkenswerterweise fanden sich neben sächsischer Keramik auch einige typische frühslawische Gefäße, die zeigen, dass wahrscheinlich auch Slawen hier anwesend waren. Beispiele für frühslawische Siedlungen jener Zeit gibt es von der anderen Elbseite, z. B. vom Ufer des Rudower Sees.¹⁶ Offenbar hielten sich die Slawen zwar zeitweise in der Meetschower Siedlung auf, lebten aber nicht dauerhaft hier. Der Charakter der Grabungsergebnisse insgesamt spricht für eine gewisse Sonderstellung dieser Siedlung in der Region. Vermutlich handelt es sich bei ihr um den

¹⁴ Steuer 1973; 1974; 1976; Bernatzky-Goetze 1986; 1991.

¹⁵ Vgl. zuletzt Biermann u. a. 2009.

¹⁶ Goßler / Kinkeldey *in Vorb.*

Grenzhandelsort *Schezla*, der im Diederhofener Kapitular von 805 Erwähnung fand und dessen genaue Lage bislang nicht bekannt war. Die Befestigung von Meetschow-Schezla zeigt in der Bauweise auffällige Parallelen zum Hühbeck-Kastell. Die Hölzer wurden ohne echte Konstruktion zur Stabilisierung quer zum Wallverlauf in den Wallkörper des Holz-Erde-Walls eingebaut, mit Ausnahme einiger mächtiger senkrechter Pfosten. Gestützt wird die Schezla-These zusätzlich durch den Fund einer sogenannten Heiligenfibel (Abb. 3) in weniger als einem Kilometer Entfernung bei Vietze.¹⁷ Sie zeigt das Brustbild eines Heiligen, der durch einen Nimbus gekennzeichnet ist. Solche Broschen mit eindeutig christlichem Symbolgehalt gehörten zur fränkischen Tracht und wurden hauptsächlich im sächsischen Siedlungsgebiet gefunden. Möglicherweise stehen sie im Zusammenhang mit der Christianisierung der Sachsen durch Karl den Großen. Aus dem Siedlungsraum der heidnischen Slawen jenseits der Elbe ist noch keine einzige solcher Fibeln bekannt geworden. Dies alles spricht dafür, dass das Gebiet der heutigen Seegemündung mit dem Hühbeck damals zum sächsischen Gebiet bzw. dem Fränkischen Reich gehörte.

Die sächsische Meetschower Siedlung wurde nach Aussage der Grabungen auf jeden Fall vor 850 aufgegeben, wahrscheinlich sogar schon deutlich früher, vielleicht bereits in den 820er bis 830er Jahren. Ein Zusammenhang mit dem Tod Karls des Großen im Jahre 814 und dem damit verbundenen Nachlassen der Zentralmacht liegt nahe, besonders an der Peripherie des Reiches. Offenbar waren der Bezug zum sächsischen Kernsiedlungsgebiet und die Einbindung in das Umland zu schwach, um dauerhaft die sächsische Besiedlung am Hühbeck aufrecht zu erhalten. Aus den Schriftquellen gibt es nach dem Tode Karls des Großen bis zum 10. Jahrhundert keine Nachrichten mehr über dieses Gebiet.

Schwedenschanze

Die sogenannte Schwedenschanze auf dem Hühbeck, die früher unter dem Namen Hexentanzplatz bekannt war, ist ebenfalls in den Zusammenhang mit den Geschehnissen im 8. und frühen 9. Jahrhundert zu stellen. Leider konnten die jüngsten Ausgrabungen im Herbst 2008 ihre Funktion und Zeitstellung nicht eindeutig klären. Die im Rahmen der Grabungen vorgenommenen Datierungsversuche ergaben als zuverlässigsten Anhaltspunkt, dass sie nach 730 errichtet wurde, wie lange nach diesem Zeitpunkt, kann nur gemutmaßt werden. Sie gehört damit auf jeden Fall zu den ältesten frühmittelalterlichen Befestigungen in diesem Raum. Leider liegt so gut wie kein Fundmaterial aus der Schwedenschanze vor. Aus den Untersuchungen der Wallanlage ist ohnehin nur wenig und in der Regel verlagertes Material zu erwarten. Die Innenfläche der Burg ist durch die Bebauung mit dem „Kaffeegar-

¹⁷ Schneeweiß *im Druck*.

ten“ für Ausgrabungen nicht zugänglich. Beim Aufbau des Hauses sind in den 1920er Jahren Gefäße gefunden worden, die später mit der Sammlung Franke in das Museum in Lenzen gelangten.¹⁸ Auch in diesem Falle muss wohl davon ausgegangen werden, dass sie durch den letzten Krieg verloren gingen. Abbildungen gibt es nicht, lediglich vage Beschreibungen sind überliefert, die sie der slawischen Keramik des späten 9./10. Jahrhunderts zuordnen ließen, ebenso wie ein Gefäß, das bei Ausgrabungen von Ernst Sprockhoff hier gefunden wurde.¹⁹ Diese Funde können also nicht zur Klärung der Frage herangezogen werden, ob es sich ursprünglich im 8. Jahrhundert um eine slawische oder eine sächsische Burg gehandelt hat.

Auf Grund dessen, dass der Höhbeck offensichtlich bis in das frühe 9. Jahrhundert zum fränkisch-sächsischen Gebiet gehörte, dürfte ihre Errichtung am ehesten im Zusammenhang mit der Besiedlung der Seegeniederung gestanden haben. Das würde zeitlich und räumlich einen sinnvollen Zusammenhang ergeben, auch in Bezug auf das benachbarte Höhbeck-Kastell. Das gleichzeitige so dichte Nebeneinander einer slawischen und einer sächsischen Befestigung ist nur schwer vorstellbar. Der Aufbau weicht jedoch von den anderen beiden Befestigungen ab und ist eher als ungewöhnlich zu bezeichnen. Für die Errichtung der Schwedenschanze wurden Lehm- und Sandpackungen übereinander geschichtet. Besonders eine fast 30 cm mächtige Sandschicht, die die Basis für den Wallkörper aus Mergel bildete, erscheint aus statischen Gründen wenig sinnvoll. Die Wallinnenfront zeigte – im Gegensatz zum übrigen Wallprofil – ausgeprägte Brandspuren. Hier bildete eine dichte Steinpackung aus Geschieben den Abschluss des Wallfußes. Darin waren noch verbrannte Reste hölzerner Einbauten erkennbar. Eine tatsächliche Bebauung der Wallinnenfront ließ sich daraus allerdings nicht rekonstruieren.

Von der Schwedenschanze aus konnte früher ein weites Areal elbaufwärts eingesehen werden, da der Höhbeck damals weitgehend kahl war. Aus strategischen Gesichtspunkten liegt die Schwedenschanze insofern günstiger als das Kastell. Möglicherweise ist die Anlage auch in den Zusammenhang der Elbüberquerung Karls des Großen im Jahre 789 zu stellen. Dies kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht mehr als eine Arbeitshypothese sein. Die strategisch hervorragende Lage der Befestigung führte wahrscheinlich zu ihrer Nutzung durch die Slawen in mittelslawischer Zeit (9./10. Jahrhundert). Diese Nachnutzung ging offenbar allerdings nicht so weit, dass sichtbare Umbauten oder Erneuerungen an der Wallanlage vorgenommen wurden.

Im Verlaufe der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts brach also die sächsische Besiedlung der mittleren Elbregion am Höhbeck ab. Ungefähr gleichzeitig – die genauen Vorgänge entziehen sich unserer Kenntnis – wurden die linkselbischen Gebiete von den Slawen aufgesiedelt. Als erstes lassen sich Siedlungen des frühen 9. Jahr-

¹⁸ Sprockhoff 1966, S. 221.

¹⁹ Sprockhoff 1966, S. 217 Abb. 5, 4.

hunderts nachweisen, so bei Vietze (Fpl. 63) oder gegenüber der verlassenen Siedlung Meetschow-Schezla (Brünkendorf, Fpl. 13). In der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts errichteten die Slawen auf der linken Elbseite auch Befestigungen. In jene Zeit gehört ein slawischer Ringwall im Elbholz, ungefähr gegenüber von Lenzen-Neuehaus, wo etwa gleichzeitig ebenfalls ein kleiner Ringwall in die ältere, größere Burg gebaut wurde. Nur wenig später wurde auch in Meetschow ein Ringwall errichtet. Es verwundert nicht, dass im Rahmen dieses Prozesses der Name Schezla nicht erhalten blieb, denn es kann wohl von einem vollständigen Neuanfang an dieser Stelle ausgegangen werden. Die slawische Grenze zum Karolingerreich dürfte sich in jener Zeit nach Westen verlagert haben und wurde wahrscheinlich von der unwirtlichen Ödzone des Drawehn gebildet.

3. Das zehnte Jahrhundert: Die Schlacht bei Lenzen und ihre Folgen

Am Beginn des 10. Jahrhunderts bestanden nach Aussage der archäologischen Untersuchungen in unmittelbarer Umgebung des Hühbeckes drei sicher in diesen Zeitraum zu setzende Befestigungen: im Elbholz, in Lenzen-Neuehaus auf der anderen Elbseite und in der Seegeniederung bei Meetschow. In allen Burgen und Siedlungen jener Zeit fand sich nun eine ausschließlich slawische Sachkultur.

Elbholz

Der Burgwall im Elbholz ist noch recht gut erhalten, er liegt deutlich als Ringwall erkennbar inmitten des 300 Jahre alten Waldes in der Nähe einiger Fischerkatzen. Ein Teil des östlichen Wallbogens war bereits vor 1915 eingeebnet worden.²⁰ Als Grund für die Anlage der Burg kann ihre einstige Lage an einem Verkehrsweg angenommen werden. Wahrscheinlich überwachte sie einen nahe gelegenen Elbübergang, vielleicht gemeinsam mit Lenzen-Neuehaus auf der gegenüberliegenden Elbseite. Sie wurde im letzten Drittel des 9. Jahrhunderts errichtet. Der Wall war in der für die Slawen typischen Weise als Holz-Erde-Konstruktion gebaut worden, wobei mehrere hintereinander stehende Kästen aus Holz mit Lehm und Sand verfüllt wurden und so eine wehrhafte Mauer bildeten, die durch den davorliegenden Graben noch einmal mächtiger wirkte. Die ursprüngliche Höhe des Walles dürfte mindestens 4 bis 5 m betragen haben. Ein in der Burg gefundener spätkarolingischer Reitersporn (spätes 9. Jahrhundert) bietet einen Hinweis auf die Bedeutung, die die Anlage seinerzeit innehatte. Er ist ein Zeichen für die Anwesenheit von Personen höheren Standes, denn nur diese hatten damals Reitpferde und das notwendige Zubehör. In eine ähnliche Richtung weist auch eine verzierte Scheibe aus dem Geweih eines Rothirsches, die als Spielstein oder Amulett benutzt worden

²⁰ Vgl. zum Burgwall im Elbholz: Schneeweiß 2009b.

sein könnte. Der Burgwall bestand nach seiner Errichtung nur wenige Jahrzehnte. In der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts wurde er gewaltsam zerstört, davon zeugen mächtige Brandschichten. Sie belegen, dass die Burg offenbar komplett ausbrannte. Möglicherweise geschah dies im Zusammenhang mit der Schlacht bei Lenzen im Jahre 929. Eine vergleichbare Situation ist in Lenzen-Neuhaus anzutreffen. Der dortige Burgwall wurde ebenfalls in jenem Zeitraum gewaltsam zerstört.²¹ Die Burg im Elbholz wurde nie wieder aufgebaut. Grund dafür mag die Verlagerung eines Elbarmes gewesen sein, die noch im 10. Jahrhundert dazu führte, dass die Burgruine umspült wurde und mächtige Sandablagerungen den Burggraben vollständig verfüllten (Abb. 4). Vom Burggraben ist daher heute nichts mehr zu erkennen, die Burg wirkt dadurch heute viel kleiner als einst. Es ist damit zu rechnen, dass bereits seit dem 10. Jahrhundert etliche altslawische Siedlungen weggespült oder von meterdicken Sedimenten bedeckt wurden. Diese Vorgänge haben offenbar eine weitere Besiedlung dieses Platzes verhindert. Vielleicht gehören diese Sandablagerungen zu einer „Jahrhundertflut“ vor tausend Jahren, für die sich auch in Meetschow Spuren finden lassen. Sicher ist, dass sich die Landschaft hier erheblich verändert hat, nicht zuletzt auch durch den Deichbau. Die heutige abgechiedene Lage des Ringwalls im Elbholz lässt seine einstmals strategisch günstige Position zur Kontrolle eines Elbübergangs nicht mehr erkennen.

Meetschow

Die slawische Burg in Meetschow scheint als letzte der drei genannten slawischen Anlagen errichtet worden zu sein. Ihre Anfänge liegen um das Jahr 900. Die sächsische Siedlung war zu diesem Zeitpunkt bereits seit langem verlassen. Die Forschungen der letzten Jahre haben in Meetschow nicht nur Indizien für den Grenzhandelsort *Schezla* zu Tage gefördert, sondern auch einen bis vor kurzem völlig unbekanntem zweiten slawischen Burgwall an dieser Stelle. Geophysikalische Magnetprospektionen zeigten völlig überraschend, dass es in nur etwa 100 m Entfernung von der bekannten und sichtbaren Meetschower Burg I noch einen weiteren Ringwall gegeben hat, heute direkt an der Böschung zum Laascher See gelegen (Abb. 5). Von diesem ist allerdings oberirdisch nichts mehr zu sehen, denn das Gelände ist in diesem Bereich vollständig eingeebnet worden. Auf dem Magnetplan ist zu erkennen, dass diese Burg Meetschow II fast zur Hälfte bereits durch den Fluss erodiert ist. Derzeit gibt es zwei Hypothesen zum zeitlichen Verhältnis der beiden Ringwälle Meetschow I und II: Entweder beide Wallanlagen existierten über einen gewissen Zeitraum gleichzeitig als Doppelburg, oder die zweite Wallanlage wurde in der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts errichtet, nachdem die erste durch eine Flutkatastrophe zerstört worden war. Die zweite Burg lag immer-

²¹ Vgl. Biermann u. a. 2009.

hin etwa 1,6 m höher als die erste. Die untersten Teile der aus Holz und Lehm errichteten Burganlage I liegen heute im Grundwasserbereich, wodurch sie erhalten geblieben waren. Dadurch konnten nicht nur sehr viele Details zum Aufbau herausgefunden werden, sondern es gelang auch die jahrgenaue dendrochronologische Datierung der einzelnen Bauphasen.²² Demnach wurde mit dem Bau im Jahr 906 begonnen, im Jahr 910 konnte er fertiggestellt werden. Die Wallfront war in sogenannter Plankenwandbauweise ausgeführt, bei der große Spaltbohlen jeweils eine innere und äußere Wand bilden, die durch Ankerbalken zusammengehalten werden. Der derart entstandene Kasten wurde mit Sand und Lehm gefüllt, die Ankerbalken hatten Ösenenden, durch die sie mit Hilfe senkrechter Pfosten fixiert wurden. Höchstwahrscheinlich nutzten die Slawen die erhaltenen Überreste der verlassenen Befestigung von *Schezla*, indem sie ihre kleine Burg in die ältere und größere hineinbauten.

Im Jahre 929 wurde in Meetschow I die Wallfront erneuert. Ein Zusammenhang zur Schlacht bei Lenzen, die im selben Jahr stattfand, ist mehr als naheliegend. Darauf wird unten zurückzukommen sein. Festzuhalten ist, dass diese Wallfront Spuren einer Brandzerstörung zeigte. Der Wiederaufbau der Burg ließ einige Zeit auf sich warten, erst um die Mitte des 10. Jahrhunderts (940–950) wurde sie wieder hergerichtet und erweitert, indem eine neue Wallfront in gleicher Bauweise vor die letzte gesetzt wurde. Die Ausführenden sind sicherlich Slawen gewesen, denn die materielle Kultur in den Burgen und gleichzeitigen Siedlungen lebte in unveränderter Weise fort. Dennoch muss zu diesem Zeitpunkt mit einer gefestigten sächsischen Macht gerechnet werden. Etwa gleichzeitig wie in Meetschow I wurde gegen Ende der 940er Jahre die älteste nachweisbare Befestigung im heutigen Ortskern von Lenzen errichtet.²³ Beide Burgen sind offensichtlich im Zusammenhang zu sehen. Wahrscheinlich dienten sie unter Otto als Brückenköpfe zur Wegekontrolle. In der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts wurde die Meetschower Burg I durch gewaltige Überflutungen zerstört und zeitweise aufgegeben. Höchstwahrscheinlich schlägt sich hier dasselbe Naturereignis nieder, das auch im Elbholz so deutliche Spuren hinterlassen hat. In Burg Lenzen kam es in den 980er Jahren zu einem Neuanfang. Hier wurde, möglicherweise in Vorbereitung auf den Slawenaufstand von 983, von den Obotriten eine neue Befestigung errichtet. In Meetschow lässt sich eine vergleichbare Entwicklung nicht mit Sicherheit nachweisen, unter Umständen könnte die Errichtung des zweiten Ringwalles (Meetschow II) in diesen

²² Schneeweiß 2007b. Datierung: DELAG (Dendro-Labor Göttingen). Hier angegeben sind lediglich die wichtigsten Waldkantendaten, die jedoch durch zahlreiche weitere Datierungen gestützt werden. Phase 1: MEET_355F77-051108/13: Eiche, 906 (Wk); MEET_355F37_051104/26 und MEET_355F43_051104/36: beide Eiche, 910 (Wk); Phase 2: MEET_355G25_051102/4: Eiche, 929 (Wk). Phase 3: MEET_355H10_A-B_051031/9-26: Eiche, 946 -6/+8; Phase 4: MEET_355I06_051031/17 und MEET_355I11_051031/22: beide Eiche, 1014 (Wk).

²³ Kennecke 2006.

Zusammenhang zu stellen sein. Die Beurteilung von Meetschow II ist durch seine rudimentäre Erhaltung erschwert. Bemerkenswert ist der Umstand, dass größere Teile des Vorburgbereiches – auch das Gelände unter der Burg Meetschow II – durch anthropogenen Bodenauftrag aufgehöhht worden waren. Die Siedlungsschicht des 8. Jahrhunderts war dadurch von einer stellenweise bis zu 60 cm mächtigen Sand-Lehm-Schicht überdeckt. Dieser Fakt stützt die These, dass Meetschow II die Burg Meetschow I nach einer Flut ersetzte, wobei der Bodenauftrag dann als eine Art Hochwasserschutzmaßnahme gesehen werden könnte. Überwiegend mittelslawische Keramik gestattet ihre Datierung wie Meetschow I in das 10. Jahrhundert, vielleicht aber auch noch an das Ende des 9. Jahrhunderts. Eine genauere Datierung gelingt momentan nicht. Aufgrund der bisherigen Datenbasis kann eine zumindest zeitweise Gleichzeitigkeit beider Ringwälle Meetschow I und II nicht ausgeschlossen werden. Die Burganlage Meetschow II zeigt trotz ihrer weitgehenden Einebnung intensive Spuren einer Brandzerstörung. Im Fundmaterial aus der zugehörigen Siedlungsschicht sind keine spätslawischen Scherben enthalten, sondern lediglich das typische mittelslawische Spektrum des 10. Jahrhunderts. Es ist demnach auf jeden Fall mit einem Abbruch vor der Jahrtausendwende zu rechnen.

Die Schlacht bei Lunkini

Nachdem die Schriftquellen lange Zeit schwiegen, erscheint das mittlere Elbgebiet am Hübbeck erst wieder im Zusammenhang mit der ottonischen Expansionspolitik im 10. Jahrhundert und dem erneuten Erstarken der obodritischen Samtherrschaft. Im Winter 928/929 eroberte das Heer des ostfränkischen Königs Heinrich I. die *Brennaburg* (Brandenburg) an der Havel. Darauf erhoben sich im August 929 die Redarier. Nachdem sie die Burg Walsleben nördlich von Stendal eingenommen hatten, erfolgte ein sächsischer Gegenangriff unter Führung der Grafen Bernhard und Thiatmar. Dabei wurde die Burg *Lunkini* (Lenzen) an der Elbe belagert, und es kam am 4. September 929 zur Schlacht, die mit der Unterwerfung der Slawen endete. Widukind von Corvey beschreibt in seiner *Sachsengeschichte* diese Schlacht sehr anschaulich und detailreich. Durch ihn sind wir auch über die Lokalisierung der Schlacht bei *Lunkini* unterrichtet.²⁴

Über den Wahrheitsgehalt dieser Beschreibung ist man sich nicht ganz einig, wenigstens von einer stellenweise sehr starken Übertreibung kann wohl ausgegangen werden. Nach den jüngsten Ausgrabungsergebnissen in Lenzen ist die bisherige Lokalisierung dieser Schlacht in den Niederungen der Löcknitz bei Burg Lenzen ins Wanken geraten, denn zur Zeit der Schlacht hat in Lenzen noch gar keine Burg bestanden.²⁵ Die älteste wurde dort erst in den 940er Jahren erbaut. Dennoch kann

²⁴ Widukind I, 36.

²⁵ Kennecke 2006; Biermann u. a. 2009.

an der prinzipiellen Richtigkeit der Gleichsetzung von Lenzen mit *Lunkini* kein Zweifel bestehen. Ebenso wenig wird Widukind von Corvey die ganze Geschichte erfunden haben. Der Versuch, dieses scheinbare Dilemma zu lösen, berührt mehrere Problembereiche. Die historische und die archäologische Überlieferung unterliegen vollkommen unterschiedlichen Mechanismen und Gesetzmäßigkeiten. Allein aus diesem Grund ist der Versuch der Identifizierung von in den Quellen genannten Orten häufig zum Scheitern verurteilt. Hinzu kommt, dass häufig gar nicht bekannt ist, was ein betreffender Autor mit einem bestimmten Terminus eigentlich meinte. Doch ich will mich hier – so weit es geht – auf das beschränken, was aus der Sicht der Archäologie zu jenen Ereignissen des Jahres 929 beigetragen werden kann. Widukind von Corvey schrieb seine *Sachsengeschichte* mit dem Bericht zur Schlacht erst in den 960er Jahren,²⁶ zu einem Zeitpunkt also, als die Lenzener Burg nachweislich schon existierte. Er stützte sich dabei auf eine offensichtlich zeitgenössische Notiz in den *Annalen des Klosters Corvey* aus dem Jahre 929, in der allerdings kein Ort mit Namen erwähnt wurde; dort ist nur von einer Schlacht an der Elbe die Rede.²⁷ Daraus lässt sich wohl erkennen, dass es erstens in jenem Jahr tatsächlich eine Schlacht gegeben hat, und zweitens, dass sie wahrscheinlich in der weiteren Umgebung des Höhbecks stattfand. Später spezifizierte Widukind die Lage, indem er die Schlacht mit dem dann schon bestehenden Ort *Lunkini* in Verbindung brachte. Gleichwohl wissen wir nicht, was alles unter den Namen *Lunkini* fiel und ob es diese Bezeichnung bereits 929 für eine Burg gegeben hat. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand kann festgehalten werden, dass die Schlacht an der Elbe im Jahre 929 offenbar in der Höhbeckregion stattgefunden hat und wahrscheinlich alle drei zu diesem Zeitpunkt hier bestehenden slawischen Burgen durch Heinrich zerstört worden sind: Meetschow I, Elbholz und Lenzen-Neuehaus. Am besten gesichert ist der Zusammenhang mit der Schlacht in der Meetschower Burg durch die in das Jahr der Schlacht datierte Ausbauphase von 929. Dies könnte vielleicht in Vorbereitung auf den Verteidigungsfall geschehen sein, denn der Feldzug des vorangegangenen Winters 928/29 gegen die Brandenburg war sicher nicht unbemerkt geblieben. Geholfen hat es nicht, denn die Burg wurde zerstört. Ebenso erging es den Burganlagen östlich des Höhbecks in Lenzen-Neuehaus und im Elbholz, die beide am Beginn oder in der ersten Hälfte des 10. Jh. gewaltsam zerstört wurden. Auch hier ist ein Zusammenhang mit der überlieferten Schlacht denkbar. Heinrich I. erlangte so die Oberherrschaft über die hier siedelnden Slawen, indem er ihnen die Burgen zerstörte. Hätte er auch nur eine der bestehenden Burgen nicht erobert, wäre es vielleicht nicht das Ende der slawischen Herrschaft in diesem Raum gewesen.

²⁶ Rossignol *in Vorb.*

²⁷ Corveyer *Annalen.*

Die Burg Lenzen hat erst in der Folgezeit an Bedeutung gewonnen. Ihre Gründung in ottonischer Zeit hängt wahrscheinlich mit ihrer Rolle als eine Art Brückenkopf und Gegenstück zu Meetschow zusammen, denn an beiden Orten wurden in der Mitte des 10. Jahrhunderts gleichzeitig Burgen errichtet (bzw. instandgesetzt). In der Folgezeit hat Lenzen jedoch Meetschow den Rang abgelassen und entwickelte sich zu einem regionalen Macht- und Herrschaftszentrum, vor allem seit dem 11. Jahrhundert. Das Verhältnis beider Burgen zueinander ist in der Folgezeit nur schwer im Detail zu beurteilen, denn gerade im 10. und 11. Jahrhundert griffen naturräumliche und politische Faktoren ineinander, die die Situation an der Elbe um den Hühbeck stark beeinflussten. Es zeichnet sich jedoch ab, dass der Bedeutungsverlust von Meetschow zugunsten von Lenzen möglicherweise mit Verlagerungen des Elbverlaufs (und damit seines Übergangs) in Zusammenhang zu bringen sein könnte. Die diesbezüglichen Auswertungen sind jedoch noch längst nicht abgeschlossen.

Am Beginn des 11. Jahrhunderts (im Jahre 1014) wurde die seit der Überflutung brachliegende Burg Meetschow I wieder hergerichtet. Die teilweise verrutschten Schichten wurden durch schräg zum Wall stehende Palisadenhölzer gesichert. Es handelt sich hier im Vergleich zu den vorherigen Bauphasen um eine völlig neue Bauweise. Der Vorburgbereich war in jener Zeit aber offenbar schon nicht mehr bewohnt. An Bedeutung gewannen nun vor allem die unbefestigten Siedlungen, die Dörfer. Im direkten Umfeld der Meetschower Burganlage liegen in Sichtweite zwei zeitgleiche Dörfer, die mit der Burg gemeinsam wohl als ein Burg-Siedlungskomplex zu verstehen sind. Während die Burg wahrscheinlich hauptsächlich administrative Aufgaben erfüllte, fanden sich in den Siedlungen klare Nachweise von Handel und Handwerk. Wichtige Handwerkszweige waren z. B. die Textilverarbeitung, die Teererzeugung, aber offensichtlich hat die Metallverarbeitung eine größere Rolle gespielt. Durch entsprechende Funde sind Eisenschmiede und Buntmetallverarbeitung (insbesondere Blei, Silber, Kupfer, Bronze) bezeugt. Vor allem zahlreiche Messerscheidenbeschläge sind hervorzuheben, da sie wohl als Prestigeobjekte angesehen werden können. Der Handel im Siedlungsgefülle in der Seegeniederung ist vor allem durch zahlreiche Münzen und Gewichte nachgewiesen, die auf beiden Siedlungsplätzen gefunden wurden (Abb. 6a). Der Schwerpunkt der gut datierbaren Münzen liegt im 11. und frühen 12. Jahrhundert. In dieser Zeit hat hier die Blütezeit von Handel und Handwerk gelegen. Als hübsche Handelsgüter sind außerdem noch zahlreiche Perlen aus Glas, Karneol und Bernstein hervorzuheben (Abb. 6b). Der spürbare Aufschwung von Handel und Handwerk im ausgehenden 10. und 11. Jahrhundert entspricht einer weithin zu beobachtenden Entwicklung im slawischen Siedlungsgebiet.

Im 12. oder 13. Jahrhundert wurde die Meetschower Burg ein letztes Mal, und zwar zu einer sogenannten Motte umgebaut. Hier befand sich nun der Wohnsitz

eines Niederadligen, bis das Gelände nach dem Schließen der Deichlinie so feucht wurde, dass die geschichtsträchtige Meetschower Burganlage endgültig aufgegeben wurde.

4. Schluss

Die Mittelbregion am Höhbeck kann auf eine lange und wechselvolle Geschichte zurückblicken, in der das Frühmittelalter eine herausragende Rolle gespielt hat. Aber die besondere Situation des Höhbecks als Insel im breiten Elbtal bot auch in fast allen anderen Epochen ideale Bedingungen für die Besiedlung. Die Eigenschaft als weithin kennbare Landmarke und begünstigten Elbübergang führten hier zur Kreuzung wichtiger Landverbindungen und der seit Urzeiten bedeutenden „Fernverkehrsstraße“ der Elbe. Dennoch hat dieses Gebiet nie zentral gelegen, hier war immer die Peripherie. Es ist aber gerade diese periphere Lage in Grenz- und Kontaktbereichen verschiedenster Kulturräume, die es aus archäologischer und historischer Sicht zu einem der interessantesten werden lässt. Wie die Ergebnisse der jüngsten Forschungen am Höhbeck zeigen, war er immer in den gesamt europäischen Kontext eingebunden. Die Entwicklungen seit dem Frühmittelalter, die letztlich zu den heutigen politischen Verhältnissen geführt haben, lassen sich hier hervorragend untersuchen. Selbstverständlich konnten in diesem Rahmen nur einige, wenngleich prominente Beispiele herausgegriffen werden, um die wichtigsten Ergebnisse kurz zu umreißen. Es ist klar, dass noch viel Detailarbeit zu leisten sein wird, um alles zu einem großen Ganzen zusammenzufügen.

Literatur

[Annales]: Die Reichsannalen (Annales regni Francorum). In: Quellen zur karolingischen Reichsgeschichte Teil 1, bearbeitet von Reinhold Rau. Darmstadt 1955, S. 1–156

Bernatzky-Goetze, Monika: Die slawisch-deutsche Burganlage von Meetschow. In: Hannoversches Wendland. Stuttgart 1986, S. 197–200 (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland; 13)

Bernatzky-Goetze, Monika: Die slawisch-deutsche Burganlage von Meetschow und die slawische Siedlung von Brünkendorf, Landkreis Lüchow-Dannenberg. In: Neue Ausgrabungen und Forschungen in Niedersachsen 19 (1991), S. 229–367

Biermann, Felix / Goßler, Norbert / Kennecke, Heike: Archäologische Forschungen zu den slawenzeitlichen Burgen und Siedlungen in der nordwestlichen Prignitz. In: Wie die Mark entstand. 850 Jahre Mark Brandenburg. Wünsdorf 2009, S. 36–47 (Forschungen zur Archäologie im Land Brandenburg; 11)

[Corveyer Annalen]: Die Corveyer Annalen. Textbearbeitung und Kommentar von Joseph Prinz. Münster in Westfalen 1982 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen; 10) (Abhandlungen zur Corveyer Geschichtsschreibung; 7)

Goßler, Norbert / Kinkeldey, Thomas: Eine frühslawische Siedlung am Rudower See bei Lenzen (Lkr. Prignitz, Brandenburg). In: Biermann, Felix / Kersting, Thomas / Klammt, Anne (Hrsg.): Beiträge der Sektion zur slawischen Frühgeschichte der 18. Jahrestagung des MOVA in Greifswald, 23.-26. März 2009 (*in Vorbereitung*)

Harck, Ole: Nordostniedersachsen vom Beginn der jüngeren Bronzezeit bis zum frühen Mittelalter. Hildesheim 1972–1973 (Materialhefte zur Ur- und Frühgeschichte Niedersachsens; 7)

Harck, Ole: Das letzte vorchristliche Jahrtausend. In: Hannoversches Wendland. Stuttgart 1986, S. 86–98 (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland; 13)

Kennecke, Heike: Burg Lenzen. Wo Slawen gegen Sachsen kämpften. In: Archäologie in Deutschland 2006 H. 1, S. 8–13

Lüth, Friedrich / Messal, Sebastian: Slawen an der unteren Mittelelbe. In: Archäologie in Deutschland 2008 H. 4, S. 6–11

[MGH LL Sect. II]: Monumenta Germaniae historica, II: Leges in Quart, sectio II: Capitularia regum Francorum, Bd. 1: Duplex capitulare missorum in Theodonis villa datum. Hrsg. von Alfred Boretius. Hannover 1881

Rosignol, Sébastien: Aufstieg und Fall der Linonen. Misslungene Ethnogenese an der unteren Mittelelbe. In: Göttinger Forschungen zur Ur- und Frühgeschichte 1 (*in Vorbereitung*).

Saile, Thomas: Franken in den Elblanden. In: Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 76 (2007), S. 87–100

Schneeweiß, Jens: Teilprojekt 3: Slawische Burgen und ihr ländliches Umfeld im nordöstlichen Niedersachsen. In: Archäologisches Nachrichtenblatt 12 (2007) 3, S. 272–276 [zit. Schneeweiß 2007a]

Schneeweiß, Jens: 1100 Jahre Meetschow – neue Einblicke in eine alte Burg. In: Archäologie in Niedersachsen 10 (2007), S. 102–105 [zit. Schneeweiß 2007b]

Schneeweiß, Jens: Kastell Karls des Großen an der Elbe eindeutig datiert. In: Archäologie in Deutschland 2009 H. 4, S. 52–53 [zit. Schneeweiß 2009a]

Schneeweiß, Jens: Siedlungsgeschichtliche Forschungen am Hühbeck: Der slawische Burgwall im Elbholz. In: Biermann, Felix / Kersting, Thomas / Klammt, Anne (Hrsg.): Siedlungsstrukturen und Burgen im westslawischen Raum. Beiträge der Sektion zur slawischen Frühgeschichte der 17. Jahrestagung des MOVA in Halle an der Saale, 19.-21. März 2007. Langenweißbach 2009, S. 121–130 [zit. Schneeweiß 2009b]

Schneeweiß, Jens: Eine Heiligenfibel aus Vietze-Höhbeck, Lkr. Lüchow-Dannenberg, an der Ostgrenze des Fränkischen Reiches. In: Theune, Claudia / Biermann, Felix / Struwe, Ruth / Jeute, Gerson H. (Hrsg.): Zwischen Fjorden und Steppe. Festschrift für Johan Callmer (Internat. Archäol. Studia honoraria) (*im Druck*)

Schneeweiß, Jens: Die Datierung des Höhbeck-Kastells an der Elbe. In: Biermann, Felix / Kersting, Thomas / Klammt, Anne (Hrsg.): Beiträge der Sektion zur slawischen Frühgeschichte der 18. Jahrestagung des MOVA in Greifswald, 23.-26. März 2009 (*in Vorbereitung*)

Spangenberg, Ernst: Castellum Hohbuoki. In: Neues vaterländisches Archiv oder Beiträge zur allseitigen Kenntniß des Königreichs Hannover und des Herzogthums Braunschweig 1828 Bd. 2, S. 197–207

Sprockhoff, Ernst: Neues vom Höhbeck. In: Germania 33 (1955), S. 50–67

Sprockhoff, Ernst: Kastell Höhbeck. In: Neue Ausgrabungen in Deutschland. Berlin 1958, S. 518–551 [zit. Sprockhoff 1958a]

Sprockhoff, Ernst: Die Grabung auf dem Höhbeck 1956. In: Germania 36 (1958), S. 229–233 [zit. Sprockhoff 1958b]

Sprockhoff, Ernst: Der „unterirdische“ Ringwall auf dem Weinberg von Hitzacker, Kreis Lüchow-Dannenberg. In: Neue Ausgrabungen und Forschungen in Niedersachsen 3 (1966), S. 212–224

Steuer, Heiko: Slawische Siedlungen und Befestigungen im Höhbeck-Gebiet. Kurzer Bericht über die Probegrabungen 1972/73. In: Hannoversches Wendland 4 (1973), S. 75–86

Steuer, Heiko: Probegrabungen auf slawischen und deutschen Siedlungs- und Burgplätzen im Hannoverschen Wendland (2). In: Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 43 (1974), S. 181–190

Steuer, Heiko: Die slawische und deutsche Burganlage bei Meetschow, Kreis Lüchow-Dannenberg. In: Archäologisches Korrespondenzblatt 6 (1976), S. 163–168

Thieme, Wulf: Die römische Eisenzeit und Völkerwanderungszeit. In: Hannoversches Wendland. Stuttgart 1986, S. 99–126 (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland; 13)

Wedekind, A[nton] C[hristian]: Zwölf historische Berichtigungen. In: Neues vaterländisches Archiv oder Beiträge zur allseitigen Kenntniß des Königreichs Hannover und des Herzogthums Braunschweig 1828 Bd. 1, S. 214–233

Widukind von Corvey: Rerum gestarum Saxoniarum libri tres, hrsg. von Georg Waitz und Karl Andreas Kehr, überarbeitet von Paul Hirsch und H.-E. Lohmann. Hannover 1935 (MGH Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi; 60)

Abb. 1: Blick auf den Hühbeck von Norden über die Elbe in den 1930er Jahren.

Abb. 2: Übersichtskarte über die Hühbeckregion mit den früh- und hochmittelalterlichen Siedlungsplätzen und Befestigungen (7.-12. Jh.).

Abb. 3: Heiligenfibel mit Resten roten Grubenemails aus Vietze 63.
Dargestellt ist das Brustbild einer Person mit Nimbus (Foto: H. Marx).

Abb. 4: Blick in den vollständig mit sandigen Flusssedimenten verfüllten Burggraben des
slawischen Ringwalles im Elbholz. Deutlich zu erkennen sind auch die in den Graben ge-
rutschten rötlichen Brandschichten.

Abb. 5: Meetschow 1. Lageplan am Ufer des Laascher Sees mit Magnetogramm. Farbig hervorgehoben sind die beiden slawischen Ringwälle Meetschow I und II sowie der Verlauf des älteren Nord- und Südwalles.

Abb. 6: Herausragende Funde aus den slawischen Siedlungen Brünkendorf 13 und Vietze 63. Abb. 6a: Zwei Kugelzonengewichte und Silbermünzen des 11. Jh., sogenannte niederelbische Agrippiner (Foto: H. Marx). Abb. 6b: Perlen aus verschiedenen Materialien (Glas, Karneol, Bernstein), die sicher als Handelsware hierher gelangten (Foto: H. Marx).

KERSTIN GESSNER

Eine Stadt wächst hoch hinaus. Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen im westlichen Quartier Perlebergs

1. Einleitung

Die archäologische Begleitung der Tiefbauarbeiten der Jahre 2007 und 2008 im westlichen Quartier Perlebergs erbrachte aufschlussreiche Hinweise zu den Wehr- und Profanbauten der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt Perleberg und zur allgemeinen Entwicklung der städtischen Topographie.

Bei den untersuchten Bereichen (vgl. Abb. 1) handelt es sich um den Schuhmarkt, einem Nebenmarkt der mittelalterlichen Stadt, und davon abzweigend die Nebenstraße Mönchort, die auf den Schulgang führt, eine enge Randstraße, in der noch Reste der historischen Stadtmauer erhalten sind, die in den Jahren 2008/2009 umfangreich saniert wurde.

2. Die mittelalterliche Stadtbefestigung im Westen der Stadt

Die noch feldseitig bis zu 5,3 m Höhe erhaltene Stadtmauer im Schulgang besteht aus einem Sockelbereich aus Granitfindlingen, die aufgrund der Härte des Gesteins in der Regel bis auf eine Glättung der Außenseiten in ihrer natürlichen Form belassen wurden. Auf dem Feldsteinsockel ruht eine ca. 1,2 m breite Zweischalenmauer, deren Mauerwerk aus klosterformatigen Ziegeln im märkischen Verband (Wechsel zwischen zwei Läufern und einem Binder) besteht. Durch den Druck der aufgesiedelten Kulturschichten ist die Stadtmauer stark nach Westen geneigt und wird daher feldseitig mit historischen und modernen Stützpfйлern abgefangen.

Die archäologischen Untersuchungen zeigten, dass im gesamten Bereich des Schulgangs die Stadtmauer stadtsseitig von rechteckigen und L-förmigen Pfeilerartigen Strukturen begleitet wurde, die in unregelmäßigen Abständen zwischen 1,3 und 2,6 m errichtet worden waren (vgl. Abb. 3). Insgesamt kamen 13 dieser Substruktionen zu Tage (vgl. Abb. 2). Eine statische Funktion als Stützpfiler ist auszuschließen, da sie baulich nicht mit der Stadtmauer verbunden waren, sondern eine eigenständige architektonische Einheit bildeten. Wahrscheinlicher ist es daher, dass sie als Substruktion einer Arkade dienten, auf der ein hölzerner Wehrgang entlang geführt worden war. Wehrgänge gehörten zum mittelalterlichen Befestigungskanon, waren auf der Innenseite von Stadtmauern angebracht und in der Regel so breit, dass im Verteidigungsfall zwei Männer gleichzeitig passieren konnten. Bei einer geringen Stärke der Stadtmauer - wie in Perleberg der Fall - mussten sie daher stadtsseitig vorkragen. Deshalb liefen sie in der Regel auf Arkaden entlang, die die Verstärkungspfeiler verbanden. Diese auch als Schwibbögen oder

Schweichbögen bezeichneten Wehrgangarkaden werden in einer Perleberger Quelle aus dem Jahr 1612 erwähnt, in der die Rede von dem schlechten Zustand der Stadtmauer ist.¹

Im nördlichen Bereich des Schulgangs fand sich zwischen den Fundamenten in unmittelbarer Nähe zur Stadtmauer 0,9 m unter der modernen Geländeoberkante ein Knochenlager aus menschlichen Gebeinen (vgl. Abb. 4). Die Knochen lagen nicht im anatomischen Verband und gehörten zu mehreren Individuen, was darauf hindeutet, dass die Gebeine an der Stadtmauer sekundär deponiert worden waren. Vermutlich besteht ein Zusammenhang mit dem unweit gelegenen Kirchhof, der um die Jacobikirche angelegt und schon im Mittelalter aus Platzgründen aufgegeben worden war.² Da bereits im Kircheninneren der Jacobi-Kirche³ und auf dem Kirchplatz⁴ umgelagerte Knochen ohne anatomischen Verband gefunden wurden, ist anzunehmen, dass im Zuge der Aufgabe des Kirchhofs die Gebeine wohl aus Pietätsgründen an mehreren Orten umgebettet wurden.

Zu der Befestigung der Stadt gehört auch ein unweit des Wittenberger Tors gelegener Pulverturm, der sich, wie der Beersche Plan von 1726 zeigt, im südlichen Bereich des Schulgangs befunden haben muss (vgl. Abb. 1). Da in diesem Bereich bereits 1999 ein Abschnitt der Stadtmauer eingestürzt und wiedererrichtet wurde, waren Überreste des Turms wahrscheinlich im Zuge dieser Umgestaltung abgeräumt worden.

3. Die profane Bebauung des Mittelalters im Westen der Stadt

3.1. Schuhmarkt

Bei dem Schuhmarkt handelt es sich um eine heute ca. 1.500 m² große Platzanlage im dicht bebauten westlichen Viertel der Stadt. Bislang wurde davon ausgegangen, dass der Platz in seiner heutigen Form als Nebenmarkt in der Gründungsphase der Stadt angelegt worden war.⁵ Die Ausgrabungen konnten zeigen, dass der Schuhmarkt ähnlich wie der Große Markt im Jacobiviertel, der im Laufe der Jahrhunderte immer wieder vergrößert wurde,⁶ ebenfalls städtebaulichen Veränderungen unterworfen war. Die lokale historische Forschung identifiziert den heutigen Schuhmarkt mit dem in den mittelalterlichen Quellen genannten Pferdemarkt.⁷ Wann es

¹ „... es sei leider nunmehr die ungerechtigkeit so weit beym Erbaren Rathe alhie eingerissen, das dieselbige die Stadtmauren, Thurmb, Kirchen, Wahrturb, Brücken, Schweichbogen (...) fast gantz nider und im grund verfallen laßen.“ Zitiert nach Viereck, 1988, S. 24.

² Sachse, o. J.

³ Vgl. unveröffentlichter Abschlussbericht PRH 1997:BG13/1.

⁴ Vgl. unveröffentlichter Abschlussbericht PRH 1999:BF247/1.

⁵ Viereck, 1988, S. 18.

⁶ Hensel / Kurzhals, 2003, S. 132 ff.

⁷ Viereck, 1988, S. 18.

zur Umbenennung in die Bezeichnung Schuhmarkt kam, ist allerdings ungewiss. Sie muss vor der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts vollzogen worden sein, da der Platz auf dem Beerschen Stadtplan unter Schuhmarkt geführt wird. Mutmaßlich ist sie dem Einfluss der Schuhmacherzunft in Perleberg zuzuschreiben: Vertreter dieses Handwerks betrieben bereits im späten Mittelalter im unweit gelegenen Mönchort Werkstätten: Charakteristische Abfallstücke dieses Gewerkes – lederner Verschnitt, der bei der Schuhproduktion anfällt – kamen in Kulturschichten des 14./15. Jahrhunderts des Mönchortes zu Tage.

Auf der Osthälfte des heutigen Platzes konnten die Überreste eines stattlichen steinernen Gebäudes, das mindestens 13 m lang gewesen war, lokalisiert werden (vgl. Abb. 2, Gebäude 1). Die genauen Dimensionen sind nicht mehr zu rekonstruieren, da die Baustrukturen bereits durch ältere Leitungen erheblich beschädigt worden waren. Erfasst wurde die südliche Außenmauer eines Gebäudes, das traufseitig an der Ausfallstraße zum Wittenberger Tor lag. Gegliedert wurde die Zweischalenmauer durch eine Leuchternische, die der Beleuchtung des Innenraums gedient hatte. Das abgebrochene mittelalterliche Rathaus Perlebergs⁸ und der Keller in der Krämerstr. 3 in Perleberg⁹ waren mit ähnlichen Leuchternischen ausgestattet.

Da an keiner Stelle Zeichen von Brandeinwirkungen erkennbar waren, ist das Gebäude mit Sicherheit nicht einem Schadfeuer zum Opfer gefallen. Stratigrafische Hinweise zeigen, dass die Aufgabe und der Abbruch des Gebäudes bereits im ausgehenden Mittelalter, wohl im 14./15. Jahrhundert, erfolgten. Die im Inneren des Gebäudes geborgenen Funde stammen aus dem Alltagsleben und liefern keine Hinweise auf eine außerhalb des profanen Bereichs liegenden Nutzung und Funktion des Gebäudes. Obwohl gemeinhin davon ausgegangen wird, dass die Bauweise aus Stein und Ziegeln im Mittelalter in erster Linie repräsentativen Gebäuden oder Funktionalbauten, wie Kirchen-, Rathaus- und Befestigungsbauten vorbehalten war,¹⁰ konnte in Perleberg ein hoher Standard privater Wohnhäuser nachgewiesen werden: Bislang wurden zwei profane Gebäude aus Stein dokumentiert, die besonders vermögenden und einflussreichen Bürgern gehört hatten.¹¹

Vermutlich kann das am Schuhmarkt entdeckte Gebäude mit einer Hausstelle identifiziert werden, die in zwei mittelalterlichen Urkunden aus den Jahren 1382 und 1385 erwähnt wird.¹² Gegenstand der Urkunden ist ein Vertrag über die Abtretung einer wüsten Hausstelle am Pferdemarkt, die einst einem gewissen Heinrich Dü-

⁸ Hensel / Kurzhals, 2003, S. 133.

⁹ Seier, 1998, S. 126.

¹⁰ Viereck, 1988, S. 25.

¹¹ Seier, 1997; Seier, 1993/94.

¹² An dieser Stelle sei Frau Piper aus dem Stadtarchiv Perleberg gedankt, die sich mit viel Engagement dem Thema widmete.

pow gehört hatte.¹³ Aus der Quelle geht hervor, dass die Hausstelle bebaut gewesen war, Ende des 14. Jahrhunderts allerdings schon brach lag. Bei der Familie Düpow handelt es sich um eine angesehene Perleberger Bürgerfamilie,¹⁴ deren Mitglieder im 14. Jahrhundert Ratsherren stellten.¹⁵ Über die Gründe und den genauen Zeitpunkt des Abbruchs des Gebäudes schweigen die Quellen. Die Stadt als Neueigentümerin nutzte die Gelegenheit, schlug die Brachfläche dem Pferdemarkt zu und vergrößerte den städtischen Marktbereich, was wohl dem gesteigerten Handelsverkehr geschuldet war.

3.2. *Mönchort und Schulgang*

Im Bereich der Verbindungsstraße zwischen Schuhmarkt und Schulgang – im sogenannten Mönchort – wurde neben Anlagen zur Infrastruktur, wie spätmittelalterlichen Pflasterungen, ein Feldsteinbrunnen aufgedeckt (vgl. Abb. 5). Dank der schnellen und unbürokratischen Reaktion der Verantwortlichen der Baumaßnahme konnte der außerordentlich gut erhaltene Brunnen vor der Zerstörung bewahrt werden und schmückt nun – im oberen Bereich aufgemauert – das Straßenbild in unmittelbarer Nähe des Museums.¹⁶ Der Durchmesser des in Trockenbauweise aus großen, unbearbeiteten Feldsteinen errichteten Schachtbrunnens beträgt 2 m. Der noch 3 m tiefe Brunnen war nach seiner Stilllegung, vermutlich im Jahr 1905 bei Anschluss Perlebergs an die Trinkwasserleitung, nicht zugeschüttet worden, sondern ist noch Wasser führend.

Die zeitliche Einordnung des Brunnens erweist sich allerdings als schwierig, da die nähere Umgebung durch ältere Medien gestört wurde. Konstruktive Elemente, wie die Bautechnik, können ebenfalls nicht zur Datierung herangezogen werden, da diese nicht chronologisch sensibel sind. Allenfalls indirekt lässt sich die Entstehung anhand der vertikalen Lage der Oberkante des Brunnens in den mittelalterlich-frühneuzeitlichen Horizont stellen (vgl. Abb. 6).

Die Lage der Baufuchten der Gebäude im Schulgang zeigt, dass die unmittelbar an der Stadtmauer entlangführende Randstraße in der ursprünglichen Anlage noch schmaler konzipiert war als heute (vgl. Abb. 2, Gebäude 2–6). Die einstige Bebauung war zwischen den heutigen Baufuchten ca. 1 m nach Westen vorgesetzt, so dass die Breite der Randstraße nur 3 bis 3,5 m betrug. Im nördlichen Kreuzungsbereich Mönchort / Schulgang wurden die Reste eines Gebäudes festgestellt, das einst die heutige Baulücke schloss.

¹³ Adolph Friedrich Riedel: Codex diplomaticus Brandenburgensis A I (1838), S. 163 und A III (1843), S. 399–400.

¹⁴ Enders, 2000a, S. 119.

¹⁵ Enders, 2000a, S. 150.

¹⁶ An dieser Stelle sei Herrn Bleeck (Stadt Perleberg) und Herrn Sauer (BIG-Städtebau) gedankt.

Die drei nördlich des Mönchorts gelegenen Gebäude fielen im ausgehenden Mittelalter bzw. in der frühen Neuzeit einer Brandkatastrophe zum Opfer, wie einschlägige Funde zeigen. Danach wurde die Straße verbreitert, indem die Baufluchten zurückgesetzt wurden. Auf die Errichtung eines Eckhauses an der Kreuzung Mönchort / Schulgang wurde verzichtet, und es entstand der so genannte Malerwinkel, der auch auf dem Beerschen Stadtplan eingezeichnet ist.

Perleberg wurde mehrfach durch große Brandkatastrophen zerstört.¹⁷ Dieser Gefahr wurde durch Verordnungen begegnet. Beispielsweise wurde vorgeschrieben, Brandgassen zwischen Gebäuden anzulegen,¹⁸ um die Ausbreitung eines Schadfeuers zu verhindern. Per Dekret wurden auch Strohdächer durch Biberschwanzdeckungen ersetzt. Dass dies jedoch kein vollständiger Schutz war, zeigen Biberschwanzfragmente in den Brandschuttschichten der Gebäude am Mönchort und im Schulgang.

4. Die systematische Geländeerhöhung und die Auswirkungen

Eines der augenfälligsten Charakteristika des Perleberger Untergrundes ist die Mächtigkeit der archäologischen Schichtung: Seit der Stadtgründung im 13. Jahrhundert wurde der Untergrund in den untersuchten Straßen um 3 Meter und mehr erhöht. Während der Baumaßnahmen im westlichen Quartier Perlebergs, deren größte Eingriffstiefe bei 2,7 m lag, wurde an keiner Stelle der anstehende Boden erreicht. Diese Erhöhung des Stadtbereichs wird im Stadtmauerbereich besonders deutlich, wo die Differenz zwischen den heutigen feldseitigen und stadtseitigen Geländeoberkanten ca. 2,9 m beträgt.

Die Geländeerhöhung ist anthropogener Natur. Die seit dem Mittelalter akkumulierten Schichten bestehen nicht nur aus Kultur- und Abfallschichten, wie sie in einer Stärke von 1 bis 1,5 m charakteristisch für mittelalterliche Städte der Mark Brandenburg sind. Zwischen den Kulturschichten finden sich regelhaft sterile Sandschichten, die der planmäßigen Erhöhung des Geländes dienen. Grund für die systematische Geländeerhöhung war die topographische Lage des Bereichs. Neben Feuersbrünsten waren Überschwemmungen die größte Gefahr für die auf einer Insel errichteten Stadt. Die Stepenitz, die in ihrem Verlauf auf einer Länge von nicht einmal 90 Kilometern einen Höhenunterschied von 84 Metern überwindet, zeigt mit ihrem hohen Fließgefälle Eigenschaften ähnlich einem Gebirgsbach, der bei Niederschlägen schnell anschwillt.¹⁹ So kommt es insbesondere nach Starkregen heute noch zu Überschwemmungen in Perleberg. Die Stadtchroniken berichten

¹⁷ Enders, 2000b, S. 394.

¹⁸ Heute noch erkennbar zwischen den Gebäuden des 16. Jahrhunderts Kirchplatz 7 und 9.

¹⁹ Mitteilungen des Brandenburgischen Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz (MLUV): www.mlur.brandenburg.de/cms/detail.php?id=172770&_siteid=800.

auch in historischer Zeit von starken Zerstörungen infolge von Hochwasser.²⁰ Um dieser Gefahr zu begegnen, wurde der Stadtbereich systematisch erhöht. Dies hatte jedoch erhebliche Folgen für die mittelalterliche Infrastruktur, die für ein anderes Höhengniveau konzipiert gewesen war: Nicht nur die aufwendig errichteten Holzstraßen mit mächtigen Unterkonstruktionen, wie sie beispielsweise in der Wittenberger Straße zu Tage kamen,²¹ verloren ihre Funktion. Die Stadt wuchs so massiv in die Höhe, dass sogar Geschosse, die im Mittelalter ebenerdig angelegt worden waren, regelrecht begraben wurden und nur noch als Keller dienen konnten.²² So handelt es sich bei dem tonnengewölbten Keller des im 16. Jahrhundert errichteten Kaufmannshauses Schuhmarkt 1 wohl ebenfalls um ein ehemals ebenerdiges Erdgeschoss.

Auch wichtige Elemente der Stadtbefestigung, wie der Wehrgang mitsamt Substruktion, verloren ihre Funktion. Da auch Kanäle, die das Regen- und Abwasser aus der Stadt herausgeleitet hatten, begraben worden waren, löste man das Problem der Entwässerung zumindest im Bereich des Schulgangs mit brachialen Methoden: Es wurde ein Loch in die Stadtmauer geschlagen, über das das Abwasser in den Stadtgraben geleitet wurde. Dass auch diese Lösung nicht von langer Dauer war, zeigt, dass dieser Durchbruch im 18. Jahrhundert bereits wieder verfüllt wurde und heute ca. 1 m unter dem Straßenniveau liegt.

5. Zusammenfassung

Die bis heute gängige Annahme, der Beersche Stadtplan des Jahres 1726 gebe den mittelalterlichen Grundriss der Stadt unverändert wieder,²³ kann im Detail nicht aufrecht erhalten werden (vgl. Abb. 1). So spiegelt insbesondere die Entwicklung des Geländes des heutigen Schuhmarkts die dynamischen städtebaulichen Prozesse Perlebergs wider, die sich den verändernden ökonomischen Bedürfnissen der Stadt flexibel anpassen konnten. Wohl als Reaktion auf den gesteigerten Warenverkehr mit der Hanse wurde eine Hausstelle von der Stadt erworben, um diesen Bereich als Marktbereich zu nutzen.

Eine Brandkatastrophe, der wohl im 15. Jahrhundert die Bebauung des westlichen Quartiers um die Wittenberger Toranlage zum Opfer fiel, wurde zum Anlass genommen, den Straßenbereich in der besonders engen Randstraße zu verbreitern. Dass in einer chronisch an Platzmangel leidenden Stadt Bauland zu Straßengelände umgewandelt wurde, lässt die Notwendigkeit erkennen, auf den wachsenden Verkehr zu reagieren.

²⁰ Enders, 2000b, S. 394.

²¹ Im Jahr 2006 unter der Leitung von Kay-Uwe Uschmann ausgegraben.

²² Wie z. B. bei dem Kaufmannshaus Am Markt 4 beobachtet (Seier, 1997, S. 108–109).

²³ Viereck, 1988, S. 3.

Die Aufdeckung von sieben steinernen, mittelalterlichen Gebäuden zeigt zudem, dass der profane Steinbau in Perleberg keine Ausnahme darstellt. Vielmehr ist er Zeugnis einer selbstbewussten Bürgerschaft, die ihren wirtschaftlichen Reichtum auch nach außen präsentiert.

Das augenfälligste Charakteristikum ist die mindestens 3 m mächtige Geländeerhöhung des Perleberger Stadtbereichs. Die Maßnahme – wohl als Reaktion auf die hochwassergefährdete Lage der auf einer Stepenitzinsel errichteten Stadt – musste jedoch mit der Aufgabe der gründungszeitlichen Infrastruktur bezahlt werden.

Literatur

Enders, Lieselott: Die Prignitz. Geschichte einer kurmärkischen Landschaft vom 12. bis zum 18. Jahrhundert. Potsdam 2000 (Veröffentlichungen des brandenburgischen Landeshauptarchivs; 38) [zit. Enders 2000a]

Enders, Lieselott: Perleberg. In: Städtebuch Brandenburg und Berlin, hrsg. von Evamaria Engel, Lieselott Enders, Gerd Heinrich und Winfried Schich. Stuttgart [u. a.] 2000, S. 393–400 [zit. Enders 2000b]

Fehring, Günter P.: Städtischer Hausbau in Norddeutschland von 1150 bis 1250. In: Zur Lebensweise in der Stadt um 1200. Ergebnisse der Mittelalter-Archäologie. Hrsg. von Heiko Steuer. Köln 1986, S. 43–61 (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters. Beiheft; 4)

Fendt, Matthias / Seier, Günther: Ein weiteres Steinhaus aus dem Mittelalter? Kreuzgewölbe-Keller in der Krämerstraße 3 in Perleberg, Landkreis Prignitz. In: Archäologie in Berlin und Brandenburg 1998, S. 126–127

Hensel, Nicola / Kurzhals, Andreas: Neues Stadtbild ergraben. Baubefunde und ein Friedhof in Perleberg, Lkr. Prignitz. In: Archäologie in Berlin und Brandenburg 2003, S. 132–134

Hoffmann-Axthelm, Dieter: Dreifache Gründung. Überlegungen zur Frühgeschichte der Stadt Perleberg. In: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 59 (2008), S. 9–36

Neumann, Karin: Chronik der Stadt Perleberg von der Vergangenheit bis zur Gegenwart. In: 750 Jahre Perleberg. Wissenswertes, Interessantes, Nachdenkenswertes. Perleberg 1989, S. 16–31

Plath, Helmut: Mittelalterliche Brunnen in Hannover. In: Neues Archiv für Niedersachsen 4 (1950), S. 135–142

Sachse, A.: Perleberg – Archäologisch-historisches Inventar. Ungedruckt, o. J.

Schirrholtz, Heinz: Die Prignitzstädte im Mittelalter. In: Prignitz-Forschungen 1 (1966), S. 37–56 (Veröffentlichungen des Heimatmuseums Pritzwalk; 4)

Schmidt, Jürgen W.: Der Abbruch von Teilen der Perleberger Stadtmauer im Jahre 1805. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz 8 (2008), S. 179–181

Schmidt, Volker: Hausgrundrisse des 13. und 14. Jahrhunderts aus dem östlichen Mecklenburg. In: Hausbau und Raumstruktur früher Städte in Ostmitteleuropa. Prague 1996, S. 55–62 (Památky archeologické. Supplementum; 6)

Schneider, Jürg E.: Der städtische Hausbau im südwestdeutsch-schweizerischen Raum. In: Zur Lebensweise in der Stadt um 1200. Ergebnisse der Mittelalter-Archäologie. Hrsg. von Heiko Steuer. Köln 1986, S. 17–38 (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters. Beiheft; 4)

Seier, Günther: Archäologische Untersuchungen in der Altstadt von Perleberg, Lkr. Prignitz. In: Archäologie in Berlin und Brandenburg 1990-1992, S. 77–79

Seier, Günther: Ein Steinhaus in der Fachwerk-Stadt? Ergebnisse einer Dokumentation am Kirchplatz 12 in Perleberg, Lkr. Prignitz. In: Archäologie in Berlin und Brandenburg 1993-1994, S. 115–117

Seier, Günther: Aus Erdgeschoß wurde Keller. Grabungsergebnisse am Großen Markt 4 in Perleberg, Landkreis Prignitz. In: Archäologie in Berlin und Brandenburg 1997, S. 108–109

Siedler, Ed[uard] Jobst: Märkischer Städtebau im Mittelalter. Berlin 1914

Straßenburg, Romy: Die Kleinstadt Perleberg im 14. Jahrhundert. In: Berichte und Forschungen aus dem Domstift Brandenburg 1 (2008), S. 100–120

Viereck, Paul: Die Stadt Perleberg. Baugeschichte der Altstadt. Perleberg 1988

Vogel, O[tto]: Alt-Perleberg. Eine geschichtliche Studie. Perleberg 1902

Abb. 1: Der Beersche Stadtplan von 1726 mit Markierung des Untersuchungsgebiets.

Abb. 2: Archäologische Befundlage im Westen Perlebergs.

Abb. 3: Nördliche Stadtmauer mit Pfeilerkonstruktion im Schulgang nach Freilegung 2008.

Abb. 4: Knochenlager im Schulgang nach der Freilegung 2008.

Abb. 5: Feldsteinbrunnen im Mönchort nach der Freilegung 2008.

Abb. 6: Schematischer Höhenplan der vertikalen Lage des Feldsteinbrunnens im Zusammenhang mit den umliegenden Schichten.

Abb. 7: Schematischer Schnitt durch den nördlichsten Stadtmauerbereich im Schulgang.

ELISABETH VON FALKENHAUSEN

Eiskeller in der Prignitz

Seit alter Zeit haben Menschen Nahrungsmittel gekühlt und damit deren Haltbarkeit verlängert. Doch erst seit Ende des 17. Jahrhunderts nutzte man in Norddeutschland speziell zu diesem Zweck errichtete, gut isolierte Eiskeller oder Eishäuser, in denen das aus Teichen und Flüssen geschlagene Eis sorgfältig und möglichst dicht gestapelt wurde, damit es sich bis weit in den Sommer hielt. Das „Landlexikon“ von 1911 ff. beschreibt die Konstruktion von Eiskellern als Räume mit dick isolierten Wänden, sorgfältig angelegtem Zugang mit Temperaturschleuse und Abfluss für Schmelzwasser. Es empfiehlt eine Lüftung und nennt die Kosten von 2.400,- Mark für einen Keller mit 100 Kubikmetern Inhalt.

Das in den Eiskellern aufbewahrte Eis wurde auf zweierlei Weise genutzt: An der Eiskellerdecke befanden sich kräftige Eisenhaken. Hier konnten ganze Tiere, z. B. Rehe aufgehängt werden, die so gekühlt längere Zeit haltbar blieben. Außerdem gab es im Haus des Eiskellerbesitzers dickwandige, gut isolierte Eisschränke. Solche zum Kühlen von allerlei Speisen bestimmten Schränke besaßen ein mit Zink oder Zinn ausgekleidetes Fach, welches mit dem Eis aus dem Eiskeller gefüllt wurde. Unter diesem Eisfach befanden sich Roste, auf denen das Kühlgut lag – die alten Eisschränke sind Vorläufer unserer elektrisch betriebenen, auch heute noch gelegentlich als Eisschrank bezeichneten Kühlschränke.

In der Prignitz gab es solche nahe bei den Gutshäusern gelegene Eiskeller bzw. Eishäuser in unterschiedlicher Ausführung. Während die Eishäuser inzwischen zerfielen und verschwanden, konnte die Autorin viele unterschiedliche Eiskeller auffinden, von denen sie im Folgenden einige vorstellt.

Dannenwalde

Lage: Nordwestlich des Mühlenteiches, im alten Gutspark.

Befund: Der unter Bäumen liegende, etwa 3 m hohe, leicht geböschte Eiskeller besaß noch vor wenigen Jahren eine Tür und ein gewölbtes, aus Backstein gemauertes, von Erde bedecktes Dach. Heute fehlt diese Eiskellerdecke, die Stelle der ehemaligen Tür ist vermauert und die runde Öffnung des verbliebenen Eiskellerrestes mit einem schützenden Holzgitter verdeckt. Der aus Feldsteinen mit großen Putzflächen gemauerte Keller besitzt einen Durchmesser von 3,50 m und ist 3 m tief. Die Umrandung der heute zugemauerten Eiskellertür ist aus industriell gefertigtem Backstein gemauert. Der Eiskeller liegt nahe vom Mühlenteich, auf leicht erhöhtem und damit dem Grundwasser ferneren Gelände.

Wie diese Darstellung zeigt, lässt das Gemäuer dieses Eiskellers zwei Bauperioden vermuten: Erst die Errichtung der aus Feldsteinen gemauerten 3 m hohen runden Röhre, später erfolgte der Einschnitt einer Tür mit Backsteinrahmen und die Überdachung durch ein Backsteingewölbe.

Gadow

Lage: 350 m südlich vom Schloss am Südufer der Löcknitz, östlich vom Weg direkt neben der Brücke über die Löcknitz.

Befund: Der 1990/91 renovierte und danach für einige Jahre als Kaffeewirtschaft genutzte Eiskeller ist etwa 6 m hoch; er besitzt ein Plateau von 25 m Durchmesser, und darauf eine von Erde ummantelte Kuppel, etwa 2,50 m hoch und 18 m breit. Vorn hat die Kuppel eine etwa 1,50 m hohe und 2 m breite Öffnung. Auch die Kuppel ist von Erde umgeben. Der Hügel ist wegen der für Eiskeller und Kaffeewirtschaft notwendigen Zufahrtswege zerfurcht und seine Struktur schwer erkennbar: Der gesamte Hügel, auch die Kuppel, ist bewaldet.

Das Innere: Die noch aus Eiskellerzeiten stammenden Wände sind aus Backstein sorgfältig gemauert. Der obere Raum hat 5 x 5 m Grundfläche, etwa 2,50 m Höhe, der Keller 5,50 x 5,50 m Grundfläche, 1,65 m Höhe – beim Ausbau zur Kaffeewirtschaft wurde in den Eiskeller ein Holzboden eingezogen, der den Gastraum vom Keller trennt. Beim Ausbau der Kaffeewirtschaft wurde der Keller etwas vertieft, sonst hätte man in ihm nicht stehen können. Damit man die Bierfässer direkt in den Keller rollen konnte, legte man beim Ausbau einen schmalen Gang vom Plateau zum Keller an.

Der ansehnliche Eingang und auch die Gestaltung des Innenraumes lassen vermuten, dass dieser Eiskeller dem 19. Jahrhundert entstammt. Doch ob dieser gewaltige Hügel ausschließlich für einen neuzeitlichen Eiskeller aufgetürmt wurde, bleibt ungewiss.

Groß Langerwisch

Lage: 30 m östlich des alten Gutshauses.

Befund: Der längliche, flach wirkende, etwa 2 m hohe Eiskeller liegt unter Bäumen, etwa 30 m vom östlichen Giebel des ehemaligen Gutshauses entfernt. Die türlose gewölbte Öffnung führt in einen gewölbten Innenraum, 3 x 8 m Grundfläche, im Scheitel der Wölbung 3 m Höhe. Die aus industriell gefertigtem Backstein errichteten Mauern ruhen auf einem in den Untergrund eingetieften, aus groben unbehauenen Feldsteinen bestehenden Fundament. Wie auf der Abbildung ersichtlich, sind im Scheitel der Wölbung eine Reihe von kräftigen Haken angebracht.

Über dem Eiskeller liegt eine etwa 1 m dicke Erdschicht. Ein wenig aufwändig und praktisch konstruierter Eiskeller.

Hoppenrade

Lage: 120 m südwestlich des alten Gutshauses.

Befund: Ein sorgfältig angelegter und gepflegter Eiskeller: In den etwa 6 m hohen, von Erde bedeckten, mit Gesträuch bestandenen Hügel führt eine heute meist geöffnete Tür: Hinter der etwa 1,50 m breiten Temperaturschleuse liegt der mit behauenen Feldsteinen gemauerte Innenraum. Außen angebrachte Tafeln berichten die Geschichte von Eiskellern insgesamt und erklären diesen Keller: Der Innenraum dieses vom Gartenarchitekten Neide um 1850 angelegten Hoppenrader Eiskellers ist 6 m hoch und besitzt eine Grundfläche von 5,20 x 5 m, also 156 Kubikmeter Inhalt.

Literatur

Putlitz, Konrad zu / Meyer, Lothar (Hrsg.): Ländlexikon. 6 Bde. Stuttgart 1911–1914

Pappenheim, Hans E.: Eiskeller. In: Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte. Bd. 4, Stuttgart 1958, Sp. 1173–1181



Abb. 1: Gadow, modern ausgebauter Eiskeller von innen.



Abb. 2: Groß Langerwisch, Eiskeller mit Fleischhaken.



Abb. 3: Hoppenrade, Mauerwerk und Gewölbe des Eiskellers.

UWE CZUBATYNSKI

Die Mitteilungen des Heimat- und Museumsvereins in Heiligengrave

Einleitung

Eine so langwierige und trockene Beschäftigung wie die formale Erschließung einer heimatkundlichen Zeitschrift bedarf sicherlich einer hinreichenden Begründung. Eine solche zu geben, fällt allerdings im Hinblick auf die Mitteilungen des Heiligengraber Heimat- und Museumsvereins nicht sonderlich schwer. Die von 1913 bis 1940 in unregelmäßiger Folge erschienene Zeitschrift ist neben den Heimatkalendern und den Prignitzer Volksbüchern das einzige in der Prignitz gedruckte Periodikum, das sich der Geschichtsforschung im engeren Sinne gewidmet hat. Insofern ist die Zeitschrift nicht nur für die kulturelle Arbeit im Kloster Heiligengrave ein außerordentlich wichtiges Zeitzeugnis, sondern – freilich nur mit großer Vorsicht – auch als Vorläufer der „Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz“ zu betrachten. Angesichts des nach dem Krieg fast völlig zerstörten Heiligengraber Museums besitzt die Zeitschrift heute einen unzweifelhaft hohen dokumentarischen Wert.¹

Von Anfang an war die in Heiligengrave unter der Regie eines Vereins redigierte Zeitschrift durch zwei charakteristische Merkmale geprägt: Der Inhalt war eng mit der Entwicklung des im Kloster befindlichen Museums verknüpft und legte wie dieses einen deutlichen Schwerpunkt auf archäologische Themen. Zugleich huldigte man dem klassischen, umfassenden Begriff von Heimatforschung, so daß volkskundliche Aufsätze ebenso begegnen wie naturkundliche Abhandlungen. Im übrigen legte der Verein offenbar besonderen Wert auf die Einbeziehung möglichst breiter Bevölkerungsschichten. Dies hatte freilich zur Folge, daß (ähnlich wie in den Heimatkalendern) zahlreiche Aufsätze von geringem Umfang gedruckt wurden, die für die wissenschaftliche Diskussion von relativ geringem Wert waren. Sehr ungewöhnlich ist auch die Sitte der ersten Jahrgänge, Sonderdrucke aus anderen Zeitschriften hinzuzufügen. Auch verstand man es offenbar nicht, beizeiten für eine planmäßige und überregionale Verbreitung der Zeitschrift zu sorgen. Es wundert daher kaum, daß selbst die Deutsche Nationalbibliographie diesen Titel erst mit großer Verspätung zur Kenntnis genommen hat. Aufgrund dieser Defizite haben die Heiligengraber Mitteilungen nie die Qualität einer im engeren Sinne wissenschaftlichen Zeitschrift erreichen können. Lediglich im Hinblick auf die Ab-

¹ Vgl. Wolfgang Dost: Frühgeschichte und Alltagskultur. Das alte Heiligengraber Museum (1909–1945). In: Lebenswerke. Frauen im Kloster Stift zum Heiligengrave zwischen 1847 und 1945. Hrsg. von Simone Oelker und Astrid Reuter sowie von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz. Bonn 2002, S. 32–41 m. Abb.

bildungen, die gerade bei den ur- und frühgeschichtlichen Themen unverzichtbar waren, konnte man damals zu Recht darauf verweisen, keine Kosten zu scheuen und sich auf dem modernen Stand der Technik zu befinden.

Die nunmehr erstmals vollständige und möglichst genaue Erschließung des Inhalts hatte vor allem mit zwei Problemen zu kämpfen: Wegen ihres regionalgeschichtlichen Inhalts und der schwierigen Zeitumstände ist die Zeitschrift nur von wenigen Bibliotheken planmäßig gesammelt worden. Vollständige Exemplare ließen sich nur in Berlin (Staatsbibliothek und Universitätsbibliothek der Humboldt-Universität) sowie in Leipzig (Deutsche Nationalbibliothek) und Perleberg (Stadt- und Regionalmuseum) nachweisen. Das fast vollständige Exemplar der Landesbibliothek Schwerin konnte im Zuge der Arbeiten durch antiquarische Ankäufe komplettiert werden, ebenso der Bestand in der Bibliothek des Geheimen Staatsarchivs Berlin. Eine Titelaufnahme unter Berücksichtigung der möglichst vollzähligen Exemplare in öffentlich zugänglichen Bibliotheken stellt sich folgendermaßen dar:

Mitteilungen des Heimat- und Museumsvereins in Heiligengrabe [Jg. 1 unter dem Titel: Mitteilungen des Vereins zur Förderung der Heimatforschung und des Heimatmuseums für die Prignitz in Heiligengrabe, Jg. 18 mit dem Zusatz: ... und des Stadt- und Kreismuseums Westprignitz in Perleberg] 1 (1913) - 18 (1939/40) \ *Berlin SBB 1a: Td 8895. Berlin UB Humboldt: Ri 49403. Berlin Zweigbibliothek Geschichte (11/96): Ab 54 (Jg. 1-17). Berlin GStA: 19 M 20 (Jg. 11-18). Leipzig DNB: ZB 27051. *Perleberg Museum: rot C 19 - C 22. *privat (Jg. 17-18). *Schwerin LB: Ih VIII c 80

So bleibt die Zeitschrift, da eine Digitalisierung noch aussteht, relativ schwer zugänglich. Das zweite Problem für den Bibliographen bestand darin, daß die Jahrgänge 2 bis 9 gänzlich undatiert sind – eines von mehreren Indizien für die laienhaften Redaktionsarbeiten der damaligen Herausgeber. Dies hat auch in den einschlägigen Bibliographien zu Fehldatierungen geführt. Eine hinlänglich genaue Datierung gelang nun durch wenige Indizien im Inhalt der einzelnen Hefte sowie durch handschriftliche, aber offenbar zuverlässige Jahresangaben auf dem Exemplar des Perleberger Museums. Durch die bisher fehlende Übersicht über die einzelnen Hefte war es darüber hinaus so gut wie unmöglich, die Vollständigkeit eines Jahrgangs in einer bestimmten Bibliothek zu überprüfen. Die Ergänzung von fehlenden Vornamen war in etlichen, aber nicht in allen Fällen möglich.

Ein näherer Blick auf den Inhalt zeigt zunächst, daß der „Verein zur Förderung der Heimatforschung und des Heimatmuseums für die Prignitz in Heiligengrabe“ (so die Selbstbezeichnung auf dem ersten Jahrgang der Zeitschrift) offensichtlich auf ein sehr breites Interesse stieß. In den Vereinsnachrichten von 1914 (siehe unten Nr. 036, S. 12) konnte die Stiftsdame und Schriftführerin Meta von Goddenthow

mitteilen, daß der Verein über 800 (!) Mitglieder hat. Mit dem Anspruch, für die ganze Prignitz tätig zu sein, trat man freilich in Konkurrenz zu dem bereits bestehenden Verein in Havelberg, in wohl geringerem Maße auch zu dem 1905 eröffneten Museum in Perleberg. Es war daher verständlich, daß eine Vereinigung mit dem 1904 gegründeten Havelberger „Verein zur Förderung der Heimatkunde in der Prignitz“ (mit ca. 70 Mitgliedern) und dem „Verband für ländliche Wohlfahrtspflege und Heimatkunde in der Prignitz (geleitet von Pfarrer Kopp in Kuhsdorf mit ca. 120 Mitgliedern) abgelehnt wurde. Ab dem zweiten Jahrgang firmierte man etwas bescheidener als „Heimat- und Museumsverein in Heiligengrabe“, dessen Arbeit sich de facto auf den Kreis Ostprignitz beschränkte und dessen Zeitschrift folgerichtig in Kyritz gedruckt wurde. Erst mit dem letzten, nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs erschienenen Jahrgangs vollzog man, sicher unter dem Druck der Zeitverhältnisse, eine abermalige Titeländerung und arbeitete mit dem Stadt- und Kreismuseum der Westprignitz in Perleberg zusammen.

Eine schwerwiegende Zäsur bedeutete für alle Beteiligten freilich schon das Ende des Ersten Weltkriegs. Während das Kloster Heiligengrabe mit dem Ende der Monarchie eine wesentliche Stütze seines bisherigen Selbstverständnisses verlor, reduzierte die wirtschaftliche Not der Nachkriegszeit auch den Mitgliederbestand des Vereins erheblich. In dem einzigen, 1924 veröffentlichten Mitgliederverzeichnis (siehe unten Nr. 109) wurden noch 317 Personen aufgeführt – eine aus heutiger Sicht immer noch erstaunlich große Zahl. Auch wenn die Zeitschrift auf dünne Hefte schrumpfte, so hatte man es doch durch zähe Arbeit und große Opferbereitschaft geschafft, das Erscheinen trotz Inflation und Weltwirtschaftskrise nicht einstellen zu müssen. Schon allein diese Tatsache muß als großes Verdienst des Vereins gewürdigt werden.

Ein ausgesprochener Glücksfall war es auch, daß die kleinteiligen archäologischen Forschungen sowohl für die Ostprignitz als auch für die Westprignitz noch vor dem Kriegsausbruch in Monographien zusammengefaßt wurden. Die Autoren beider Bücher, Walter Matthes (1929) und Waldtraut Bohm (1937), beteiligten sich auch mit eigenen Beiträgen an der Heiligengraber Zeitschrift. In diesem Zusammenhang darf freilich auch nicht verschwiegen werden, daß die Fortschritte in der Ur- und Frühgeschichte immer wieder von einer höchst verwerflichen (und wissenschaftlich unhaltbaren) Rassenlehre begleitet waren. Solche Mißtöne begegnen in der Heiligengraber Zeitschrift ausgesprochen früh, und zwar von dem nicht mehr zu identifizierenden Autor mit dem Kürzel „Sp.-F.“ in einem Beitrag aus dem Jahr 1914 (siehe unten Nr. 028, S. 58). Dort heißt es: „Geistig und als Macht ist das Germanenvolk berufen, Weltherrscher zu sein. [...] Wir haben die Fähigkeit, als Volk ein Herrenvolk zu sein in gutem Sinne; die größten Männer unseres Stammes haben es uns gezeigt und uns die Wege gewiesen zur Größe des Germanentums. Ein Luther, Kant, der Große Kurfürst, Friedrich der Große, Goethe, Schiller, Molt-

ke und Bismarck, sie haben unserm Volke den Weg gewiesen, um frei und stark zu sein.“ Eher peinlich berühren den heutigen Leser auch die Versuche des späteren Museumsleiters Jörg Lechler, archäologische Themen zu aktualisieren. Als eifrigste Autorin ist übrigens mit 69 von 267 Beiträgen die Stiftsdame Annemarie von Auerswald zu nennen, die sich ohnehin einen Namen als Schriftstellerin erworben hat, auf deren Schicksal hier jedoch nicht einzugehen ist.

Schließlich bleibt die Frage zu beantworten, welche Relevanz die Heiligengraber Mitteilungen noch für die gegenwärtige und künftige Forschung beanspruchen dürfen. Die wichtigsten ortsgeschichtlichen Aufsätze sind – wenn auch mit dem durch Abkürzung verstümmelten Zeitschriftentitel „MittVHeimatsforschPrignitz“ in der „Bibliographie zur Geschichte der Mark Brandenburg“ von Hans-Joachim Schreckenbach (1970 ff.) verzeichnet. Auch sind die archäologisch relevanten Beiträge neuerdings in der „Bibliographie zur Ur- und Frühgeschichte in Brandenburg und Berlin“ von Gudrun Witkowski (Wünsdorf 2006) registriert worden. Nur teilweise oder gar nicht von der jüngeren Forschung zur Kenntnis genommen worden sind dagegen die Beiträge von Johannes Simon, die über seine Dissertation zur Geschichte des Klosters Heiligengrabe hinausführen (zum Beispiel Nr. 137), ebenso die Darstellung zu der Domina Juliane zu Putlitz (Nr. 202) und auch die kirchengeschichtlich wichtige Edition eines Briefes von Friedrich Wilhelm IV. an Louise von Schierstedt (Nr. 068). Beachtenswert bleiben unter anderem auch die Aufsätze von Erhard Müller über die Sagen der Prignitz (Nr. 147) oder Glasmalereien des 17. Jahrhunderts (Nr. 163). In erster Linie bleibt die Zeitschrift aber in ihrer Gesamtheit ein Dokument für die Heimatsforschung und Museumsarbeit in der Ostprignitz während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Bibliographie

Mitteilungen des Vereins zur Förderung der Heimatsforschung und des Heimatmuseums für die Prignitz in Heiligengrabe.

Jahrgang [1] (1913/14). 60 S. + Sonderdruck. Druck von Otto Günther Nachf., Kyritz.

Nr. 1, 1913:

- [001] S. 1: [Gedicht von Annette Droste-Hülshoff]
- [002] S. 1-2: Quente, Paul: An unsere Mitglieder !
- [003] S. 2-4: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Unser Heimatmuseum.
- [004] S. 4-7: [Anonym]: Zechlin, eine Perle der Prignitz.
- [005] S. 8-12: Quente, Paul: Vorbemerkungen zum Verständnis der Prignitzer Funde aus vorgeschichtlicher Zeit. [vgl. Nr. 019]

Nr. 2, 1913:

- [006] S. 13-18: Brell, Otto: Kyritzer Giebelhäuser. [mit Abb. aus den Kunstdenkmälern Ostprignitz]

- [007] S. 19-20: Quente, Paul: Fachwerkhäuser auf dem Lande.
- [008] S. 20-21: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Das Königsgrab von Seddin.
- [009] S. 22: Quente, Paul: Das Hügelgräberfeld von Seddin.
- [010] S. 22-23: Quente, Paul: Aus der Vereinstätigkeit. [demnach 475 Mitglieder]
- [011] S. 23-24: [Anonym]: Die Frithjofssage.

Nr. 3, 1913:

- [012] S. 25-28: [Anonym]: Die Frithjofssage. [Fortsetzung]
- [013] S. 28: [Anonym]: Eine Glockengießerei in Putlitz. [Glocken von Otto E(h)lers in Heiligengrabe und Grabow bei Frehne von 1704]
- [014] S. 29: Die sogen.[annte] Hausurne von Luggendorf.
- [015] S. 30-31: Sp.-F.: 1813. [Sachzeugnisse der Befreiungskriege]
- [016] S. 31-32: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Ein alter Ofen im Heimatmuseum. [aus Streckenthin]
- [017] S. 32-34: Quente, Paul: Aus der Vereins- und Museumstätigkeit.
- [018] S. 34-35: [Anonym]: Ein Brettchen-Webstuhl von 1776.
- [019] S. 35-36: [Quente, Paul]: Vorbemerkungen zum Verständnis der Prignitzer Funde aus vorgeschichtlicher Zeit. [vgl. Nr. 005 und 029]

Nr. 4, 1913:

- [020] S. 37-39: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Zwei Briefe vom Leipziger Schlachtfelde. [1813]
- [021] S. 39-44: Voß, Otto: Vehlow.
- [022] S. 44-45: Qu[ente], P[aul]: Eine Glockengießerei in Putlitz i. d. Prignitz [weitere Glocken von Otto Ehlers]
- [023] S. 46: Janke, [Georg]: Nachrichten aus dem Vehliner Kirchenbuche über Gartz und Kletzke. [Hinrichtungen 1662]
- [024] S. 46-47: [Anonym]: Aus der Vereins- und Museumstätigkeit.
- [025] S. 47-48: Qu[ente], P[aul]: Der Skelettfund von Gr. Welle.

Nr. 5, 1914:

- [026] S. 49-51: Rausch, M[artin] <Lehrer in Techow>: Prignitzer Volksrätsel.
- [027] S. 51-57: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Die Hinrichtung. Ein Kulturbild. Nach alten Aufzeichnungen erzählt.
- [028] S. 57-59: Sp.-F.: Die Prignitz (Dahlhausen).
- [029] S. 59-60: [Quente, Paul]: Vorbemerkungen zum Verständnis der Prignitzer Funde aus vorgeschichtlicher Zeit. [vgl. Nr. 019]
- [030] [Angebundener Sonderdruck anderen Formats]: Quente, Paul: Gefäße des 12.-14. Jahrhunderts n. Chr. von Kyritz. [1] S. [wohl auch aus „Mannus“, da auf den nachfolgenden Artikel Bezug nehmend]
- [031] Quente, Paul: Die slawische Siedelung bei Dahlhausen i. d. Prignitz. = S. 340-343 und Taf. XXXIII aus: Mannus. Zeitschrift für Vorgeschichte, Bd. V [= 1913].

Mitteilungen des Heimat- und Museumsvereins in Heiligengrabe.

Jahrgang 2 [1914/15]. 60 S.

Heft 1:

- [032] S. 1-2: Janke, Georg: Aus dem ältesten Vehliner Kirchenbuche.
 [033] S. 2-6: [Anonym]: General-Schul-Plan aus dem Heimatmuseum für die Prignitz in Heiligengrabe. [1736 ff.]
 [034] S. 6: [Anonym]: Ein Brief des großen Königs. [Originalbrief Friedrichs II. vom 10. 12. 1746 an den Fürsten von Anhalt, dem Museum geschenkt]
 [035] S. 7-10: [Anonym]: Germanische Hausurnen und Wohnhäuser.
 [036] S. 10-12: Goddenthow, [Meta] v[on]: Vereinsnachrichten.
 [037] Beilage: Quente, Paul: Ein germanisches Dorf bei Kyritz. Aus: Mannus. Zeitschrift für Vorgeschichte Bd. VI [= 1914], S. 97-100 und Taf. III-VII.

Heft 2:

- [038] S. 13-19: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Feldbriefe aus den Befreiungskriegen.
 [039] S. 19-21: Goddenthow, [Meta] v[on]: Ausflug des Heimat- und Museumsvereins nach Zechlin.
 [040] S. 22-24: [Anonym]: Der Fischreiherr / Der Fischadler / Der große Säger.
 [041] S. 24: Rausch, [Martin]: Prignitzer Volksrätsel.

Heft 3: Laut Kopfzeile hrsg. November 1915, druckfertig 2.8.1913 [hschr. geändert: 1914]

- [042] S. 25: Klahre, Hans: An unsere Mitglieder.
 [043] S. 25-30: Kossina, Gustav: Altgermanische Kulturhöhe.
 [044] S. 30-33: Jaene, W[ilhelm] <Apotheker in Wittenberge>: Was erzählt uns der Boden unseres norddeutschen Vaterlandes?
 [045] S. 33-35: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Feldbriefe aus den Befreiungskriegen.
 [046] S. 36: Rausch, [Martin] <Lehrer in Techow, gefallen 9. Juli 1915>: Prignitzer Volksrätsel.

Heft 4/5:

- [047] S. 37-39: Goddenthow, M[eta] v[on]: Erich Schulz [geb. 19.5.1888 in Kuhbier, gefallen 30.10.1914 bei Nieuport].
 [048] S. 39-41: Briefwechsel aus dem Jahre 1808.
 [049] S. 41-44: Goddenthow, M[eta] v[on]: Martin Rausch [Nachruf].
 [050] S. 45-49: Kossina, Gustav: Altgermanische Kulturhöhe.
 [051] S. 49-60: Jaene, W[ilhelm] <Apotheker in Wittenberge>: Was erzählt uns der Boden unseres norddeutschen Vaterlandes.
 [052] S. 60: Rausch, [Martin]: Prignitzer Volksrätsel.

Jahrgang 3 [1916]. 36 S.

Heft 1/2:

- [053] S. [1]-[2]: [Vortitel = Foto von Paul Quente]
 [054] S. 3-4: Rohr, A[dolphine] von: Paul Quente +
 [055] S. 4-5: Wendt <Gärtner in Vehlow>: Nachruf [auf Paul Quente, in Gedichtform]
 [056] S. 6-9: Rohr, A[dolphine] von: Paul Quente [...] und sein Museum.
 [057] S. 9-16: [Kondolenzschreiben verschiedener Personen]
 [058] S. 16-27: Eigene Briefe [von Paul Quente].
 [059] S. 28-30: Auerswald, A[nnemarie] von: Paul Quentes Kunst.
 [060] S. 31-33: Goddenthow, Meta von: Führung durchs Museum.

- [061] S. 34-36: Rohr, Adolphine von: Die große Glocke von Heiligengrabe [Foto und Gedicht; Glocke gegossen 1704 von Otto Ehlers in Putlitz]

Jahrgang 4 [1920]. 28 S.

Heft 1:

- [062] S. 1: Wildenbruch, Ernst v[on]: Deutschland und die Welt [Gedicht].
 [063] S. 2-3: Rohr, A[dolphine] v[on]: Wilhelm Vetter [Nachruf; 1844-1916, war Lehrer in Reckenthin, Pritzwalk und Giesensdorf]
 [064] S. 4-7: Pastor, Willy: Von den Ausstrahlungen und Einkreisungen unserer Rasse.
 [065] S. 7-11: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Führung durch das Museum. 1. Steinzeit.
 [066] S. 11-12: Goddenthow, M[eta] v[on]: Vereinsnachrichten.

Heft 2:

- [067] S. 13-15: Lechler, Georg: Dr. Georg Girke + 7. 6. 20 [mit Foto; tätig am Museum für Völkerkunde in Berlin]
 [068] S. 15-20: Rohr, Adolphine v[on]: Ein bisher unveröffentlichter Brief Friedrich Wilhelms IV. [Brief vom 22. Dezember 1849 an die Äbtissin Louise v. Schierstedt]
 [069] S. 21-22: Die Frithjofssage.
 [070] S. 23-27: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Führung durch das Museum. Naturwissenschaftliche Sammlung.
 [071] S. 27-28: Goddenthow, M[eta] von: Aus dem Vereinsleben.
 [072] Anlage in kleinerem Format: Sonderabdruck aus „Deutschvölkische Hochschulblätter“, Juni 1914: Georg Girke: Rassen, Völker und Staaten (8 Seiten)

Jahrgang 5 [1921]. 8 S.

Heft 1:

- [073] S. 1-2: Hahne, [Hans]: Ein paar Worte über Feiern und Feste.
 [074] S. 3-5: Lechler, Jörg <Museumsleiter des Heimatmuseums>: Unser Maifest am 29. Mai.
 [075] S. 6-8: Goddenthow, M[eta] von: Aus dem Vereinsleben.
 [076] Beilage: Paul Quente: Das germanische Haus von Vehlow, Ostprignitz. Sonderdruck aus: 25 Jahre Siedlungsarchäologie. Leipzig 1921, S. 67-77 und Taf. VI-VIII

Jahrgang 6 [1922]. 16 + 16 S.

Heft 1: [irrtümlich als 5. Jg. bezeichnet]

- [077] S. 1-5: Lechler, Jörg: Vom ältesten Bergbau!
 [078] S. 5-9: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Führung durch das Museum. Bronzezeit.
 [079] S. 9-10: Rigs Wanderschaft. Ein Gesang aus der Edda.
 [080] S. 10-13: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Die Blumenthaler Töpferei, ein Stück Prignitzer Heimatkunst.
 [081] S. 13: Lechler, Jörg: Eine neue Grabung des Heiligengraber Heimatmuseums [in Breddin].
 [082] S. 13-16: Goddenthow, M[eta] v[on]: Aus dem Vereinsleben.

[083] S. 16: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Abrechnung für das Maifest.

Heft 2:

[084] S. 1: Meyer, C[onrad] F[erdinand]: Aus „Huttens letzte Tage“.

[085] S. 1-7: Stapel, W[ilhelm]: Bauernämmerung oder Bauernherrschaft?

[086] S. 7-9: Lechler, Jörg: Der Valutasturz vor 400 Jahren.

[087] S. 9-14: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Führung durch die naturwissenschaftliche Sammlung.

[088] S. 15-16: Auerswald, [Annemarie] von: Eine Spielfahrt in die Prignitz von Studenten der Berliner Fichte-Hochschulgemeinde.

Jahrgang 7 [1924], 48 S.

Heft 1:

[089] Vorsatz: Foto „An der Kreuzgangtür in Heiligengrabe“

[090] S. 1-6: Nachruf [auf Äbtissin Adolphine v. Rohr, gest. 18. Oktober 1923].

[091] S. 6-8: Rohr, Adolphine v[on]: Letzter Wunsch, letzter Gruß.

[092] S. 7-11: [Rohr, Adolphine von]: Gedichte.

[093] S. 11-14: [Rohr, Adolphine von]: Aus Briefen.

[094] S. 14-16: [Rohr, Adolphine von]: Andachten.

Heft 2:

[095] S. 17-21: Matthes, Walter: Das Gräberfeld von Kuhbier und seine Bedeutung für die Heimatforschung [mit 2 Taf.]

[096] S. 21-22: Matthes, Walter: Neue Gräberfunde der spätrömischen Zeit bei Kyritz [mit 1 Taf.]

[097] S. 22-23: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Urnenfunde in Kemnitz.

[098] S. 23-24: Lechler, Jörg: Der Paläontologe.

[099] S. 24-26: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Ein Prignitzer [Otto Jaap aus Triglitz, 1864-1922, Lehrer in Jakobsdorf und Hamburg, m. Abb.]

[100] S. 26-28: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Aus der Museumsarbeit und dem Vereinsleben.

Heft 3:

[101] S. 29: Runensprüche aus der Edda.

[102] S. 29-32: Lechler, J[örg]: Der Sinn des Karnevals. Das Sonnenschiff. – Der entthronte König.

[103] S. 32-34: Was alte Kirchenbücher erzählen [betr. Techow]

[104] S. 35-38: Matthes, Walter: Was die Gräber unserer Heimat erzählen.

[105] S. 38-42: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Ausgrabung in Heiligengrabe [mit 1 Taf.]

[106] S. 42-43: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Ein steinzeitlicher Urnenfund in Heiligengrabe.

[107] S. 43-45: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Eine alte Dorfstelle in Wittstock.

[108] S. 45-48: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Aus der Museumsarbeit und dem Vereinsleben.

[109] S. [49]-[52]: Verzeichnis der Mitglieder des Museumsvereins Heiligengrabe [317 Namen, ganz überwiegend ohne Vornamen]

Jahrgang 8 [1925]. 35 S.

Heft 1:

- [110] S. 1-4: Müller, Erhard: Die Aufhebung der Gutsuntertänigkeit und die Gemeinheits-
teilung in Blesendorf.
- [111] S. 4-7: Die bronzezeitlichen Gräber von Zernitz. Nach den Akten von Paul Quente
hrsg. von W[alter] Matthes.
- [112] S. 7-11: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Die Ausgrabungen am Leipziger Berge in
Heiligengrabe.
- [113] S. 11-12: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Ausgrabungen in Wulfersdorf.
- [114] S. 12-13: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Ausgrabungen in Blesendorf.
- [115] S. 13-14: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Funde aus der Prignitz.
- [116] S. 14-15: Nachrichten aus dem Tchowwer Kirchenbuch über Erneuerung der Kloster-
orgel im Jahre 1713.
- [117] S. 16: Mitgliederbewegung.

Heft 2/3:

- [118] Tafel: Verkündigung (Etwa um 1520). Photographische Aufnahme: [Max] Zeisig.
- [119] S. 17-19: Freytag, Gustav: Das deutsche Volk im Mittelalter.
- [120] S. 19-24: Matthes, Walter: Wüste Dörfer des Mittelalters in der Nordostecke der
Prignitz.
- [121] S. 24-28: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Führung durch das Museum. I. Unsere
Bauernstube. II. Einige Stücke altkirchlicher Kunst [mit 2 Taf.]
- [122] S. 28: Eine Landesaufnahme vom Jahre 1712. Verordnung aus dem Tchowwer Kir-
chenbuche.
- [123] S. 29-31: Altertumsfunde in Tottenkopf, Kr. Westprignitz, gelegentlich des Chaus-
seebaus Kümmernitz-Vehlgast im Sommer 1925.
- [124] S. 31-33: Fundberichte.
- [125] S. 34-35: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Jahresbericht.

Jahrgang 9 [1926]. 48 S.

Heft 1/2 [undatiert]:

- [126] S. 1-8: Lechler, [Jörg]: Enis Errettung. Eine lehrhafte und doch gruselige Geschichte
aus der Steinzeit Mitteldeutschlands.
- [127] S. 8-11: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Prignitzer Funde aus der Steinzeit.
- [128] S. 11-16: Goddenthow, M[eta] v[on]: Ein Jubilar [Lehrer Meyer in Prenzlau].
- [129] S. 16-18: Matthes, [Walter]: Ein Blick ins Museum [mit 1 Taf. als Vorsatzblatt]
- [130] S. 18-21: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Unsere Ausgrabungen.
- [131] S. 21-22: Aus dem Tchowwer Kirchenbuch. Zwei alte Verordnungen aus der Regie-
rungszeit Friedrich Wilhelms I.
- [132] S. 22-24: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Aus der Museumstätigkeit. Mitgliederbe-
wegung.

Heft 3/4, 1926:

- [133] Tafel: [Stadtansicht von Pritzwalk].
- [134] S. 25-26: Die Geschichte Pritzwalks.

- [135] S. 26-32: Matthes, Walter: Das germanische Urnenfeld bei Pritzwalk aus der La Tène-Zeit. Vorläufiger Bericht [mit 2 Taf.]
- [136] S. 32-34: Gensichen, []: Waren die alten Germanen größer als wir?
- [137] S. 35-45: Simon, Johannes: Ein Rechtsstreit zwischen Heiligengrabe und der Stadt Pritzwalk aus dem 30jährigen Kriege. Nach Stiftsakten bearbeitet.
- [138] S. 46: Petschelt, M.: Das älteste Siegel der Stadt Pritzwalk.
- [139] S. 47: Das versteinerte Holz aus Dossow.
- [140] S. 47-48: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Aus der Museumstätigkeit.

Jahrgang 10 (1927). 56 S.

Heft 1/2:

- [141] Tafel: Gotische Vorhalle der Sadenbecker Kirche.
- [142] S. 1-3: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Sadenbeck.
- [143] S. 4-5: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Nachruf ! [auf Meta von Goddenthow, gest. 25. April 1927, m. Abb.]
- [144] S. 5: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Eine seltene Versteinerung [ein Haifischzahn].
- [145] S. 6-18: Quenstedt, []: Ein Grundstock zu einer geologischen Lehrsammlung der Mark.
- [146] S. 19-20: Matthes, Walter: Slawische Skelettgräber bei Kyritz am Untersee.
- [147] S. 21-25: Müller, E[rhard]: Die Bedeutung der Prignitzer Sagen und ihre Stellung in der deutschen Geschichte und Mythologie.
- [148] S. 26-27: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Aus der Museumstätigkeit.
- [149] S. 28: Mitgliederbewegung.

Heft 3/4, 1927:

- [150] Tafel: Kyritz, Vorhalle an der Nordseite der Pfarrkirche.
- [151] S. 29: Rückert, Friedrich: Chidder.
- [152] S. 30-32: Geschichte von Kyritz [Abdruck aus den Kunstdenkmälern].
- [153] S. 32-42: Matthes, Walter: Kyritz in vor- und frühgeschichtlicher Zeit.
- [154] S. 42-45: Lechler, [Jörg]: Der Vorgesichtler als Kriminalist. Was uns der Grabfund von Wilhelmgrille [bei Rehfeld bzw. Kyritz] erzählt.
- [155] S. 46-47: Simon, Johannes: Bilder aus der friderizianischen Kolonisation des 18. Jahrhunderts.
- [156] S. 48-52: Müller, Erhard: Slawische Burgwälle und Siedlungen und ihre Ornamentik in der Prignitz.
- [157] S. 52: Matthes, [Walter]: Das älteste vorgeschichtliche Gefäß aus der Prignitz.
- [158] S. 53-56: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Aus der Museumstätigkeit.

Jahrgang 11 (1928). VI, 68 S. [ab hier kleineres Format; Die Heftzählung ist überflüssig].²

- [159] S. V-VI: Simon, Johannes: Vorwort.

² Im Perleberger Exemplar fehlt der Titel, da der Umschlag entfernt wurde.

- [160] S. 1-15: [Reprint des Druckes „Van dem ortsprunghe des klostere tom(m) hillige(n) graue ...“, Rostock 1521]
- [161] S. 17-40: Erläuterungen zum Text und zu den Holzschnitten.
- [162] S. 41-43: Lechler, Jörg: Mein Tod vor 8000 Jahren!
- [163] S. 44-53: Müller, Erhard: Glasbilder aus dem 17. Jahrhundert in Ostprignitzer Dorfkirchen [mit Abb. 1-4 auf 2 Taf.]
- [164] S. 54-55: Hülsen, [Wilhelm]: Schenkungsurkunde von 1829. Betrifft die Altardecke von Königsberg, die sich als Leihgabe im Museum Heiligengrabe findet.
- [165] S. 56-57: Rieck, Wilhelm: Die Bürgerschaft von Pritzwalk um 1640 [Revisionsbericht im Geh. Staatsarchiv]
- [166] S. 58-59: Lechler, Jörg: Das spätrömische Holzeimerchen von Wutike (Ostprignitz).
- [167] S. 60-61: Lechler, [Jörg]: Ein belauschter Lagerplatz vor 5000 Jahren in der Prignitz.
- [168] S. 62-66: A[uerswald], A[nnemie] v[on]: Fundberichte.
- [169] S. 67-68: A[uerswald], A[nnemie] v[on]: Vereinsnachrichten.

Jahrgang 12 (1929). 88 S.

Heft 1 [Heftzählung überflüssig]:

- [170] S. 3-7: Berg, Bengt: Der Haubentaucher.
- [171] S. 8-11: Stein, []: Wunderbare Weissagung eines Kindleins bei Schmolde im Jahre 1557.
- [172] S. 12-14: Lechler, [Jörg]: Ein neuer bemerkenswerter Fund in der Prignitz.
- [173] S. 15-16: A[uerswald], A[nnemie] v[on]: Fund eines Elchgeweihs in der Ostprignitz.
- [174] S. 17-22: Auerswald, A[nnemie] v[on]: Das erste Jägerlatein.
- [175] S. 23-40: Simon, Johannes: Einiges vom Salz.
- [176] S. 41-45: A[uerswald], A[nnemie] v[on]: Die Schlacht im Teutoburger Wald 9. n. Chr. Geb.
- [177] S. 45-54: Kleist, Heinrich von: Aus der „Hermannsschlacht“.
- [178] S. 55-75: Auerswald, A[nnemie] v[on]: Funde aus der früheren Eisenzeit.
- [179] S. 76-80: Buchbesprechung [betr. Dissertation von Johannes Simon über Heiligengrabe und Carl Wilberg: Petrus Conradi (Roman), Berlin 1929]
- [180] S. 81-85: Fundberichte.
- [181] S. 86-88: Vereinsnachrichten.

Jahrgang 13 (1930). 95 S.

- [182] S. 3: Zwei Sprüche aus der Edda.
- [183] S. 3-8: Lechler, Jörg: Von Bäumen und Steinen.
- [184] S. 8-19: Roßnick, Friedrich: Die Schlacht bei Wittstock 1636.
- [185] S. 19-28: Auerswald, Ann[e]marie v[on]: Das Hungertuch von Heiligengrabe [mit 1 Taf. zwischen S. 24 und 25]
- [186] S. 28-41: Simon, Johannes: Ein märkischer Eulenspiegel und seine Streiche in der Prignitz [Hans Clauert aus Trebbin].
- [187] S. 42: Eine Prignitzer Wunderblutsage. Prignitzer Blutregen.

- [188] S. 42-46: Bohm, Waldtraut: Was lehren uns die Bodenfunde über die Kultur des Vorzeitmenschen?
- [189] S. 46-47: Roquette, Otto: Die Tage der Rosen.
- [190] S. 47-51: Lechler, [Jörg]: Sensationelle Ausgrabungen. Als Rundfunk-Vortrag gehalten.
- [191] S. 52-56: Die Bedeutung des neuen Steinzeitfundes von Kötzlin.
- [192] S. 56-58: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Der Sadenbecker Burgwall.
- [193] S. 58-60: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: 550 Jahre Bassewitzfest in Kyritz.
- [194] S. 60-62: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Die Kaphengstfeier in Pritzwalk.
- [195] S. 63-64: Lechler, [Jörg]: Mitsommer, Johannis.
- [196] S. 64-68: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Aufstellung dreier Gräber im Innern des Museums Heiligengrabe.
- [197] S. 68-76: Bücherbesprechungen.
- [198] S. 76-86: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Fundberichte.
- [199] S. 87-95: Aus der Museumstätigkeit.

Jahrgang 14 (1931). 79 S.

- [200] S. 3-4: Lechler, [Jörg]: Vom Mäusebussard und Turmfalken.
- [201] S. 4-9: Demandt, []: Der Mäusebussard.
- [202] S. 10-30: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Die Domina Juliane von Putlitz.
- [203] S. 31-35: Lechler, [Jörg]: Der Götterberg.
- [204] S. 35-40: Simon, Johannes: Die Verehrung des heiligen Grabes in Deutschland.
- [205] S. 40-46: Lechler, [Jörg]: Neues vom Königsgrab von Seddin. Zu der im Museum Heiligengrabe erfolgten Aufstellung der Nachbildung der Grabkammer.
- [206] S. 47: Erster Bericht über das Königsgrab von Seddin.
- [207] S. 48-60: Solger, F[riedrich]: Landschaftliche Zeugnisse aus der Erdgeschichte der Prignitz.
- [208] S. 61-62: Grolmus, Marg[arete]: Bücherbesprechung.
- [209] S. 63-66: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Geheimrat Professor Dr. Kossina. Ein Gedenkblatt.
- [210] S. 66: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Nachruf [auf Konrektor Otto Brell, gest. 14. August 1931 in Kyritz].
- [211] S. 67-73: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Fundberichte.
- [212] S. 74-78: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Aus der Museumstätigkeit.
- [213] S. 79: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Schlußbitte.

Jahrgang 15/16 (1932/33). 96 S.

- [214] S. [2]: Inhaltsverzeichnis
- [215] S. [3]: Vorspruch. Edda. Strophen aus dem Urfehdebann.
- [216] S. [3]: Wedel, [Wilhelm] Graf von <Landrat des Kreises Ostprignitz>: Geleitwort.
- [217] S. 4-8: Auerswald, A[nnemarie] von: Vom Hakenkreuz im Museum Heiligengrabe.
- [218] S. 8-15: Lechler, [Jörg]: Vom Hakenkreuz.
- [219] S. 16-23: Tschirch, Otto: Die holländischen und preußischen Messingdosen des 17. und 18. Jahrhunderts.

- [220] S. 24-34: Niklitschek, Alexander: Wie die Pflanze ihre Lebenstätigkeiten regelt: die sinnreiche Einrichtung der Spaltöffnungen.
- [221] S. 35-43: Müller, Erhard: Altgermanische Runen an Geräten zur Flachsverarbeitung.
- [222] S. 44-55: Ehrenthal, Günther: Deutsches Passionsspiel.
- [223] S. 56-59: Lechler, [Jörg]: 3000 Jahre älter wie Stradivari [betr. Luren aus Bronze].
- [224] S. 59-62: Bohm, Waldtraut: Ein Fund der Endsteinzeit aus der Westprignitz [betr. Schönfeld].
- [225] S. 63-68: Uslar, R[afael] v[on]: Eine Ausgrabung in Krams.
- [226] S. 69-73: Auerswald, A[nnemarie] von: Das alte Brunnenhaus im Kloster Heiligengrabe.
- [227] S. 73-75: Auerswald, A[nnemarie] von: Funde bei den Ausschachtungsarbeiten in Heiligengrabe.
- [228] S. 76-81: Bohm, Waldtraut: Der „Kleine Burgwall“ bei Havelberg.
- [229] S. 81: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Buchbesprechung. Jörg Lechler, Vom Hakenkreuz, die Geschichte eines Symbols. 2. Aufl. Leipzig 1934.
- [230] S. 82-86: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Aus der Museumstätigkeit.
- [231] S. 86-94: Auerswald, A[nnemarie] von: Fundberichte.
- [232] S. 94-96: Bohm, Waldtraut: Arbeitsgemeinschaft für deutsche Vorgeschichte.

Jahrgang 17 (1937/38). 84 S.

- [233] S. 2: Inhaltsverzeichnis
- [234] S. 3-5: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Die Nordstämme kommen nach Deutschland [Stück für Sprechchöre].
- [235] S. 5-12: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Eine heilige Stätte der Urgermanenzeit. [Bronzezeitliche Hügelgruppe am Papenberg bei Zaatzke]
- [236] S. 12-26: Steffen, H[ans] A[lbrecht]: Die Ablösung der Lehnbauern in Vehlow und Brüsenhagen im Jahre 1799.
- [237] S. 26-35: Guthke, Albert: Blumenthaler Töpfer.
- [238] S. 36-42: Bohm, Waldtraut: Ueber die völkische Zugehörigkeit des Runddorfes.
- [239] S. 42-46: Gragert, Werner: Die alte Prignitzer Landkarte. (Aus dem Archiv des Stadt- und Kreismuseums Westprignitz in Perleberg).
- [240] S. 47-50: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Geologische Plauderei.
- [241] S. 51-52: Lechler, Jörg: Kinder als Kulturbewahrer. „Himmel und Hölle“ und das „Böse Blick-Spiel“ – eine 5000 jährige Entwicklung.
- [242] S. 52-57: Kellermann, Volkmar: Totenehre und Leichenspiel.
- [243] S. 57-58: [Anonym]: Zwei Prignitzer Sagen. Die Glocke im Hennekendorfer Teich. Der Kinderberg bei Buchholz.
- [244] S. 58-69: [Anonym]: Museum Heiligengrabe. Fundberichte und Geschenke.
- [245] S. 69-73: [Anonym]: Arbeitsbericht des Museums Heiligengrabe.
- [246] S. 74-77: Martins, [Fritz]: Das Museum zu Perleberg seit dem Jahre 1930.
- [247] S. 77-83: Meyer, Ferd[inand]: Die Neuerwerbungen des Stadt- und Kreismuseums Westprignitz in Perleberg vom Januar 1936 bis August 1937.
- [248] S. 83-84: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Buchbesprechung. Waldtraut Bohm, Die Vorgeschichte des Kreises Westprignitz. Verlag Curt Kabitzsch, Leipzig. 1937. Herausgegeben vom Kreisausschuß des Kreises Westprignitz.

Mitteilungen des Heimat- und Museumsvereins in Heiligengrabe und des Stadt- und Kreismuseums Westprignitz in Perleberg.

Jahrgang 18 (1939/40). 103 S.

- [249] S. 2: Inhaltsverzeichnis
 [250] S. 3-4: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Die deutschen Rückwanderer [Gedicht].
 [251] S. 4-5: [Anonym]: Die Hitlerjugend hat den Ehrenschatz über die vorgeschichtlichen Bodendenkmäler übernommen.
 [252] S. 5: [Anonym]: Nachruf [auf Äbtissin Elisabeth von Saldern, gest. 30. 8. 1938].
 [253] S. 5-17: Auerswald, A[nnemarie] v[on]: Einführung in die Urgeschichte der Ostprignitz.
 [254] S. 17-26: Wichmann, Max: Was uns ein altes Kirchenregister erzählt. Breddin (Prignitz) 1646-1729.
 [255] S. 26-39: Steffen, H[ans] A[lbrecht]: Kolonisteneinsetzung in der Prignitz zur Zeit Friedrichs des Großen (Dannenwalde).
 [256] S. 39-41: Merhout, Georg: Märkische Feierabendziegel – bunte Steine. Ein alter Zieglerbrauch.
 [257] S. 41-44: Nickel, [Ernst]: Die Knaufhammeraxt von Dossow.
 [258] S. 44-50: Müller, Erhard: Die Heimatforschung im Dritten Reich.
 [259] S. 51-61: Auerswald, Ann[e]marie von: Zwei Friedhöfe der großgermanischen Zeit in der Ostprignitz [Kuhbier und Döllen].
 [260] S. 61-67: Solger, F[riedrich]: Das Ende der Eiszeit.
 [261] S. 68-69: [Anonym]: Buchbesprechung. Dr. Stella Seeberg: Dorfgemeinschaft in dreihundert Jahren. Gemeinsam mit den Bewohnern des Bauerndorfes Kuhbier erarbeitet. [Berlin: Parey 1938. 113 S.]
 [262] S. 70-71: [Anonym]: Hermann Ziegler + [Museumsarbeiter, gest. 28. 12. 1938]
 [263] S. 71-83: [Anonym]: Museum Heiligengrabe. Fundberichte und Geschenke.
 [264] S. 84-87: A[uerswald], A[nnemarie] v[on]: Arbeitsbericht des Heimatmuseums Heiligengrabe. [Mit einer Klappkarte: Kreis Ost-Prignitz. Besiedlung während der Steinzeit]
 [265] S. 87-99: Meyer, Ferdinand: Stadt- und Kreismuseum Westprignitz in Perleberg. Tätigkeitsbericht und Zugänge 1938 und 1939.
 [266] S. 100-101: Neue Mitglieder des Heimat- und Museumsvereins in Heiligengrabe, beigetreten seit Juli 1938.
 [267] S. 101-103: [Anonym]: Ehrenpflichten für Altertumsfreunde.

Register der Personen, Orte und Sachen

Altardecke 164	099, 100, 105, 106, 107, 108, 112,
Archäologie [nur Allgemeines, spezielle Fundberichte unter den einzelnen Orten]	113, 114, 115, 121, 125, 127, 130, 132, 140, 142, 143, 144, 148, 158, 168, 169, 173, 174, 176, 178, 185, 192, 193, 194, 196, 198, 202, 209, 210, 211, 212, 213, 217, 226, 227, 198, 211, 231, 253, 267
Auerswald, Annemarie von 003, 008, 016, 020, 027, 038, 045, 059, 065, 070, 078, 080, 083, 087, 088, 097,	229, 230, 231, 234, 235, 240, 248, 250, 253, 259, 264

- Befreiungskriege** 015, 020, 038, 045
 Berg, Bengt 170
 Bergbau 077
 Berlin
 – Fichte-Hochschulgemeinde 088
 – Museum für Völkerkunde 067
 Blesendorf 110, 114
 Blumenthal 080, 237
 Bohm, Waldtraut 188, 224, 228, 232,
 238, 248
 Botanik 220
 Breddin 081, 254
 Brell, Otto 006, 210
 Briefe 034, 038, 045, 048, 058, 068, 093
 Bronzezeit 078, 111, 223, 235
 Bräsenhagen 236
 Burgwälle 156, 192, 228
- Chausseebau** 123
 Clauert, Hans 186
- Dahlhausen** 028, 031
 Dannenwalde 255
 Demandt, ... 201
 Dölln 259
 Dorfkirchen 163
 Dossow 139, 257
 Droste-Hülshoff, Annette 001
- Edda** 079, 101, 182, 215
 Ehlers, Otto 013, 022, 061
 Ehrenthal, Günther 222
 Eisenzeit 178
- Fachwerkhäuser** 007
 Feierabendziegel 256
 Freytag, Gustav 119
 Friedrich der Große 034, 155, 255
 Friedrich Wilhelm I. 131
 Friedrich Wilhelm IV. 068
 Frithjofssage 011, 012, 069
- Garz** 023
 Gedichte 001, 062, 092, 151, 250
 – s. a. Edda, Frithjofssage
 Gesichten, ... 136
 Genologie 044, 051, 145, 207, 240, 260
 Germanen 035, 037, 043, 050, 076, 135,
 136, 221, 235, 259
- Girke, Georg 067, 072
 Glasmalerei 163
 Glocken 013, 022
 Goddenthow, Meta von 036, 039, 047,
 049, 060, 066, 071, 075, 082, 128,
 143
 Grabow bei Frehne 013
 Grabungen 081, 105, 130
 Gragert, Werner 239
 Grolmus, Margarete 208
 Groß Welle 025
 Guthke, Albert 237
- Hahne, Hans** 073
 Havelberg 228
 Heiligengrabe
 – Äbtissinnen s. Putlitz, Rohr, Saldern,
 Schierstedt
 – Glocke 013, 061
 – Grabungen 105, 106, 112, 227
 – Heimatmuseum 003, 016, 033, 034,
 056, 060, 065, 070, 078, 081, 087,
 100, 108, 121, 129, 132, 140, 148,
 158, 164, 196, 199, 205, 212, 217,
 230, 244, 245, 262, 263, 264
 – Heimat- und Museumsverein 010, 017,
 024, 036, 039, 042, 066, 071, 075,
 082, 100, 108, 109, 117, 125, 132,
 149, 169, 181, 266
 – Hungertuch 185
 – Kloster 137, 160, 226
 – Orgel der Stiftskirche 116
 – Stiftsdamen: Auerswald, Goddenthow
 Hinrichtungen 023, 027
 Hitlerjugend 251
 Hülsen, Wilhelm 164
- Inflation** 086
- Jaap, Otto** 099
 Jaene, Wilhelm 044, 051
 Janke, Georg 023, 032
- Kellermann, Volkmar** 242
 Kemitz 097
 Kirchenbücher
 – Breddin 254
 – Techow 103, 116, 122, 131
 – Vehlin 023, 032

- Kirchliche Kunst 121
 Klahre, Hans 042
 Kleist, Heinrich von 177
 Kletzke 023
 Königsberg (Ostprignitz) 164
 Kötzlin 191
 Kossina, Gustav 043, 050, 209
 Krams 225
 Kuhbier 095, 259, 261
 Kyritz 006, 030, 037, 096, 146, 150, 152,
 153, 193, 210
- Landkarten** 239
 Lechler, Georg 067
 Lechler, Jörg 074, 077, 081, 086, 098,
 102, 126, 154, 162, 166, 167, 172,
 183, 190, 195, 200, 203, 205, 218,
 223, 229, 241
 Lehrer s. Brell, Jaap, Meyer, Rausch,
 Vetter
 Luggendorf 014
- Martins, Fritz** 246
 Matthes, Walter 095, 096, 104, 111, 120,
 129, 135, 146, 153, 157
 Merhout, Georg 256
 Meyer, ... 128
 Meyer, Conrad Ferdinand 084
 Meyer, Ferdinand 247, 265
 Müller, Erhard 110, 147, 156, 163, 221,
 258
 Museen s. Heiligengrabe
- Nachrufe** 047, 049, 054, 055, 063, 067,
 090, 143, 209, 210, 252, 262
 Nickel, Ernst 257
 Niederdeutsch 160
 Niklitschek, Alexander 220
- Ornithologie** 040, 170, 200, 201
- Pastor, Willy** 064
 Perleberg 239, 246, 247, 265
 Petschelt, M. 138
 Pritzwalk 133, 134, 135, 137, 138, 165,
 194
 Putlitz 013, 022
 Putlitz, Juliane von 202
- Quenstedt, ...** 145
 Quente, Paul 002, 005, 007, 009, 010,
 017, 019, 022, 025, 029, 030, 031,
 037, 053, 054, 055, 056, 057, 058,
 059, 076, 111
- Rassenlehre** 064, 072
 Rausch, Martin 026, 041, 046, 049, 052
 Rezensionen 179, 197, 208, 229, 248,
 261
 Rieck, Wilhelm 165
 Rohr, Adolphine von 054, 056, 061, 063,
 068, 090, 091, 092, 093, 094
 Roquette, Otto 189
 Roßnick, Friedrich 184
 Rückert, Friedrich 151
 Runddörfer 238
 Runen 221
- Sadenbeck** 141, 142, 192
 Sagen 147, 187, 243
 Saldern, Elisabeth von 252
 Salz 175
 Schierstedt, Louise von 068
 Schmolde 171
 Schönfeld 224
 Schulgeschichte 033
 Schulz, Erich 047
 Seddin 008, 009, 205, 206
 Seeberg, Stella 261
 Separationen 110
 Siegel 138
 Simon, Johannes 137, 155, 159, 175,
 179, 186, 204
 Slawen 031, 146, 156
 Solger, Friedrich 207, 260
 Stapel, W. 085
 Steffen, Hans Albrecht 236, 255
 Stein, ... 171
 Steinzeit 065, 106, 126, 127, 191, 224,
 264
 Streckenthin 016
- Techow** 103, 116, 122, 131
 Tottenkopf 123
 Töpferei 080, 237
 Trebbin 186
 Tschirch, Otto 219

Uslar, Rafael von 225

Vehlin 023, 032

Vehlow 021, 076, 236

Vereine s. Heiligengrabe, Heimat- und
Museumsverein

Versteinerung 144

Vetter, Wilhelm 063

Volkskunde 026, 041, 046, 052, 073,
102, 119, 195, 222, 241, 242

– s. a. Sagen

Voß, Otto 021

Webstuhl 018

Wedel, Wilhelm von 216

Wendt, ... 055

Wichmann, Max 254

Wilberg, Carl 179

Wildenbruch, Ernst von 062

Wilhelmsgrille 154

Wittstock 107, 184

Wüstungskunde 120

Wulfersdorf 113

Wutike 166

Zaatzke 235

Zechlin 004, 039

Zeisig, Max 118

Zernitz 111

Ziegler, Hermann 262

Mitteilungen

des

Heimat- und Museumsvereins

in Heiligengrabe

und des

Stadt- und Freismuseums Westprignitz

in Perleberg

Doppelheft, Jahrgang 1939/40

18. Jahrgang

Titel des letzten erschienenen Jahrgangs der Heiligengraber Mitteilungen.

ASSIA MARIA HARWAZINSKI

Die Prignitz als Museumslandschaft

Die Prignitz im Nordwesten Brandenburgs ist einer der am dünnsten besiedelten Landstriche der Republik mit einer zugleich ungewöhnlich hohen Dichte äußerst spezialisierter Museen. Wer hierher fährt, um sich zu erholen, sucht Natur und Stille; beides wird hier reichlich geboten. Sonst gibt es hier nicht viel zu sehen – außer Museen, und davon so reizvolle und kontrastreiche, dass man problemlos zwei bis drei Wochen Beschäftigung haben kann, um sie alle nacheinander anzuschauen. Aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit und des von Landwirtschaft geprägten Raums haben es viele Betriebe schwer, sich zu behaupten. Arbeitsplätze sind rar und vor allem in Gastronomie und Einzelhandel zu finden. Es ist strukturschwaches Gebiet, was sich auch auf die Situation der Museumsarbeit auswirkt. Dennoch wurde hier in den vergangenen Jahren Beachtliches auf die Beine gestellt. Nachfolgend sollen die wichtigsten Museen dieser Region vorgestellt werden, beginnend in der Kreisstadt Perleberg.

Stadt- und Regionalmuseum Perleberg

Das Museum in Perleberg verfügt über 19 Ausstellungsräume und 30.000 Sammlungseinheiten und ist damit eines der großen und bedeutenden Museen in Brandenburg. Es beinhaltet als Schwerpunkt der Dauerausstellung die Stadtgeschichte Perlebergs vom 13. bis 20. Jahrhundert und daneben die Ur- und Frühgeschichte der Region, sakrale Kunst und ländliches Leben. Es unterhält unter anderem einen komplett erhaltenen Kolonialwarenladen von 1896, eine Bauernstube und -küche vom Anfang des 19. Jahrhunderts und eine Sammlung der 1888 in Perleberg geborenen, weltberühmten Opernsängerin Lotte Lehmann, zu deren Ehren jährlich im August eine Lotte-Lehmann-Woche stattfindet. Das Museum umfasst die einstige städtische Altertumssammlung, die auch Fundstücke des 1899 entdeckten Königsgrabes von Seddin (in Kopie) beinhaltet. Weiterhin verfügt es über ein opulent ausgestattetes Biedermeier-Zimmer der bürgerlichen Wohnkultur sowie ausgesuchte Stücke spätgotischer Holzplastiken mit religiösen Motiven. Daneben besitzt das Museum Perleberg eine umfangreiche Bibliothek mit etwa 9.000 Büchern und Zeitschriften.

Das Museum bietet regelmäßig Sonderausstellungen zu künstlerischen und kulturgeschichtlichen Themenbereichen an und führt im Rahmen der Perleberger Museumsabende monatlich ein- bis zweimal wissenschaftliche Vorträge und Lesungen durch. Für die Kleinen bietet es im Rahmen von Erlebnispädagogik im Museum „Töpfern wie unsere Vorfahren“ oder „Einkaufen wie vor 100 Jahren“ an. Die

ganz Mutigen dürfen es wagen, durch den gruseligen Museumskeller zu stöbern oder die Schatztruhe zu knacken.

Museum Perleberg, Mönchort 7–11, 19348 Perleberg

Öffnungszeiten: Juni bis September: Dienstag bis Freitag 10–17 Uhr, Sonntag 10–16 Uhr; Oktober bis Mai: Dienstag bis Freitag 10–16 Uhr, jeden 2. und 4. Sonntag 10–16 Uhr.

DDR-Geschichtsmuseum Perleberg

Ziel und Anliegen des Dokumentationszentrums (Feldstraße 98 a, an der Feuerwehr) ist es, die beiden deutschen Diktaturen darzustellen, um eine Wiederholung zu verhindern und Impulse für ein demokratisches Deutschland zu geben und so dem Vergessen entgegen zu wirken. Zu sehen sind Relikte aus dem real existierenden Sozialismus: Die DDR als Staat, die Blockparteien, die Massenorganisationen, die Staatssicherheit der DDR, eine Bibliothek, ein wehrpolitisches Kabinett (NVA, Kampfgruppe, GST, Zivilverteidigung), der verordnete Atheismus und die Kirche in der DDR, Volksbildung, ein Schulraum, der DDR-Lebensalltag in all seinen Facetten: Mode, Möbel, Wohnungen, Gebrauchsgegenstände, Lebensmittel. In Vorbereitung sind Ausstellungen über die Schule, die Pionierorganisation „Junge Pioniere“, die Jugendorganisation „Freie Deutsche Jugend“ (FDJ), die Landwirtschaft (von der Bodenreform bis zum Ende der DDR), Volkspolizei, kleine DDR-Werkstatt, Camping in der DDR, Opposition und Widerstand und der gewaltfreie Umsturz 1989. Zur Veranschaulichung werden kleine Filme der DEFA zur verschiedenen Themen gezeigt, die zu DDR-Zeiten zum Unterricht in der Schule eingesetzt wurden.

Das Dokumentationszentrum ist eine private Initiative der Eheleute Freimark, errichtet aus eigener Sammlungsarbeit und eigenem Kapital. Es wurde erst am 7. Oktober 2006 eröffnet und finanziert sich aus Eintrittsgeldern und Spenden. Seit Anfang des Jahres 2008 verfügt es über ein angeschlossenes kleines Café, wo man sich nach Besuch der Ausstellung stärken kann.

Öffnungszeiten: April bis November: Donnerstag und Freitag 10–13 Uhr, Samstag und Sonntag 14–16 Uhr. Für Gruppen auch nach Vereinbarung!

Nähere Informationen:

Hans-Peter Freimark, 19348 Perleberg, Karl-Marx-Str. 6, Tel. 0 38 76 / 61 63 93 oder 01 62 / 5 88 76 40. Internet: www.stadt-perleberg.de (zu finden unter: Kulturelle Einrichtungen/DDR-Geschichte/DDR-Geschichtsmuseum).

Das Dokumentationszentrum „Geschichte des 20. Jahrhunderts in der Prignitz e.V.“ liegt nahe des Bahnhofs Perleberg und der Hauptverkehrsachsen, die nach auswärts führen. Von dort aus kann man in etwa 15 bis 20 Minuten Fußweg den Tierpark Perleberg erreichen. Der Tierpark Perleberg verfügt unter anderem über ein Wolfs- und Bärengehege und über eine Luchsstation zur Aufzucht von jungen Luchsen zur späteren Auswilderung in verschiedenen Naturparks der Bundesrepublik Deutschland. Große Volièren mit einheimischen und exotischen Federtieren, darunter Eulen, Greifvögel und bunte Kakadus, die den Besuchern keck hinterher pfeifen, geben dem Park Farbe. Einige Kilometer Fußwanderung, Radtour oder Autofahrt entlang der Stepenitz nördlich befindet sich das lauschig gelegene

Schlossmuseum Wolfshagen

Das Schloss Wolfshagen zählt zu den bedeutendsten spätbarocken Bauten in der Prignitz, in malerischer Landschaft an der natürlich belassenen Stepenitz gelegen. Es beherbergt eine eindrucksvolle Sammlung zur Geschichte des Landadels in der Prignitz und des Porzellans. Es ist mit seiner besonderen Ausstattung eines der wenigen authentisch eingerichteten ehemaligen Herrenhäuser in der Mark Brandenburg und repräsentiert eine nach 1945 durch politische Willkürmaßnahmen flächendeckend ausgelöschte Kulturgeschichte. Nach langjährigen Sanierungsmaßnahmen wurde die imposante zweigeschossige Zweiflügelanlage (1771–1787), nach 800 Jahren im Besitz des märkischen Uradelsgeschlechtes der Gänse zu Putlitz, im Jahr 2002 neu eröffnet.

Die Sammlung umfasst Einzelstücke von Tafelservicen aus dem Schloss Wolfshagen, Porzellan aus Groß Pankow, aus dem Haushalt des Theaterintendanten Gustav zu Putlitz in Retzin und Bücher des 17. und 18. Jahrhunderts aus der 1945 etwa 30.000 Bände umfassenden einstigen Retziner Bibliothek, Sitzmöbel aus dem Gutshaus Laaske und ein Rokoko-Aufsatzsekretär aus dem Gutshaus Retzin, Abendmahlsgesetz um 1580 aus der Schlosskapelle und weitere eindrucksvolle Exponate. Das Museum mit seinen weitgehend originalgetreu eingerichteten historischen Wohnräumen bietet mit zum Teil originalelem Interieur einen einzigartigen Einblick in die Wohnkultur des märkischen Landadels um 1900. Im Obergeschoß wird eine bedeutende Porzellansammlung von unterglasurblaugemaltem Porzellan und Gebrauchsgeschirr aus vier Jahrhunderten präsentiert – die Sammlung von Barsewisch.

Dem Schloss angegliedert ist ein Hotel-Restaurant-Betrieb am Rande des einstigen Landschaftsparks im englischen Stil mit zum Teil alten Baumbeständen, errichtet von Hermann zu Putlitz (1816–1888) um 1855 nach Plänen des preußischen Gartendirektors Peter Joseph Lenné (1789–1866). Es befindet sich in einem 1868 erbauten Gutsgebäude, das bis 1945 als Fohlenstall und Wirtschaftshaus mit Be-

dienstetenwohnungen genutzt wurde. Es verfügt über einen großzügigen Gastraum, 14 in die alte Bausubstanz individuell eingepasste Zimmer sowie eine hauseigene Sauna im Gewölbekeller. Das Hotel ist ein idealer Ausgangspunkt für Ausflüge und Wanderungen in die Umgebung und bietet Leih-Räder an. Nach Vorbestellung werden hier Kaffeetafeln und köstliche Buffets sowie 5-Gänge-Menüs „Fest-Essen wie im Gutshaus“ nach originalen Rezepten aus Wolfshagen und anderen Putlitzschen Gutshäusern angeboten. Das Hotel ist ganzjährig geöffnet.

Schlossmuseum Wolfshagen, Pankower Weg 9a, 19348 Wolfshagen (Prignitz)

Öffnungszeiten: Mittwoch bis Sonntag und Feiertag: 11–17 Uhr, Montag und Dienstag: Ruhetag. Winteröffnungszeiten bitte erfragen unter: 03 87 89 / 6 10 63.

Das Schlossmuseum liegt etwa zwischen Pritzwalk und Perleberg und ist zu erreichen über die B 189 (Abzweigung bei Retzin und in Groß Pankow). Von der A 24 nimmt man die Abfahrten Pritzwalk/Heiligengrabe, Meyenburg oder Putlitz. Die Zugstation ist Groß Pankow, Linienbusse fahren ab Pritzwalk oder Perleberg. Etwas weiter nördlich, im Verkehrsknotenpunkt Pritzwalk, befindet sich das

Stadt- und Brauereimuseum Pritzwalk

Dieses Museum ist aus dem 1954 gegründeten Heimatmuseum hervorgegangen. Es befindet sich in den eindrucksvollen Räumen des früheren Lagerkellers der Pritzwalker Brauerei, einem architektonisch reizvollen Gebäudekomplex von 1863. Im Juni 2002 wurde es wieder eröffnet und präsentiert den Besuchern eine Ausstellung zur Stadt- und Regionalgeschichte mit einem Schwerpunkt auf der historischen Entwicklung der örtlichen Industrie und des Brauwesens.

Das Museum umfasst die Aspekte Besiedlungsgeschichte, Archäologie, Heimat- und Stadtgeschichte, Industrie- und Handwerkskultur (Brauerei, Tuchmacher, Schuhmacher, Zahnradwerk) sowie Auswirkungen der beiden Weltkriege in der Region. Als Exponate der Dauerausstellung beeindrucken insbesondere eine vollständig erhaltene Schuhmacherwerkstatt, die 2003 erworben werden konnte, ein Modell des 1885 erbauten und durch eine Explosion 1945 zerstörten ersten Bahnhofes der Stadt und die Objekte des Brauereiwesens. Bereits 1795 wurde die Pritzwalker Brauerei gegründet, die seit 1858 untergäriges Lagerbier produzierte. Sehr eindrucksvoll ist ein Eichgerät, das für die Bierproduktion sehr wichtig ist, sowie enorme Eichenfässer mit einem Fassungsvermögen von 8.000 Litern zur Lagerung des Getränks.

Das Museum bietet auch Projektarbeit für Kinder- und Schülergruppen an. Ein kleiner Museumsladen vertreibt Souvenirs, Bücher und lokale Produkte. Direkt ge-

genüber befindet sich die Brauerei-Gaststätte im alten Brauhaus Preussen Pils, das vor einigen Jahren von der westdeutschen Brauerei Oettinger übernommen wurde.

Stadt- und Brauereimuseum Pritzwalk, Meyenburger Tor 3a, 16928 Pritzwalk

Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag: 10–12 Uhr und 13–17 Uhr, Samstag und Sonntag: 13–16 Uhr.

Dem Stadt- und Brauereimuseum Pritzwalk zugeordnet ist die Museumsdruckerei in Streckenthin (Pritzwalk, Ortsteil Streckenthin, Streckenthiner Dorfstraße 17). Sie wurde im Jahr 2003 vom letzten Firmeninhaber, Herrn Adolf Tienken, komplett dem Stadt- und Brauereimuseum Pritzwalk übergeben und befand sich von 1906 bis 2001 drei Generationen lang im Familienbesitz. Sie zeigt eine Tiegeldruckpresse der Schnellpressenfabrik Aktiengesellschaft Heidelberg aus dem Baujahr 1938, einen kompletten Fraktur-Setzkasten, sonstige notwendige Gerätschaften und eine Abziehpresse und ist grundsätzlich immer noch funktionstüchtig.

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag: 10–16 Uhr, Samstag und Sonntag: 14–17 Uhr.

Im Südwesten der Prignitz, in der weiten Landschaft der Wische, befindet sich das

Zentrum für Auenökologie Burg Lenzen

Das Europäische Zentrum für Auenökologie, Umweltbildung und Besucherinformation auf der Burg Lenzen gehört seit 1993 dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Niedersachsen e. V. Hinter historischen Mauern befindet sich dort heute ein Ausstellungszentrum mit Tagungshaus, Galerie und Café-Restaurant, wo die Besucher sich über die ungewöhnliche Landschaft des Naturschutzgroßprojektes „Lenzener Elbtalau“ informieren können. Wechselnde Ausstellungen bilden neben der Dauerausstellung über „Mensch und Strom“ den Schwerpunkt. Hier kann sich der Besucher über den Lebensraum von Biber, Kranich, Weißstorch und Rotbauchunke genauso informieren wie über Auenökologie und Hochwasserschutz und die Jahrhundertflut im Jahr 2002. Als besonderes Erlebnis sind der Blick vom Burgturm und ein virtueller Flug auf dem Reiher zu nennen.

Burg Lenzen blickt auf eine tausendjährige Geschichte zurück. Von Archäologen wurden national bedeutsame, gut erhaltene Reste der alten slawischen Burg zu Tage gefördert, die im Zusammenhang mit der „Schlacht bei Lenzen“ im Jahre 929 stehen und den Ort Lenzen zur „Wiege der brandenburgischen Geschichte“ machten. Wenige Schritte vor den Toren der Burg entfernt beginnt die Flusslandschaft

mit riesigen Überschwemmungsflächen, Resten alter Auenwälder, ausgedehnten Wiesen und Weiden, Trockenrasen und Binnendünen. Die Landschaft wird immer wieder durch die alljährlichen Hochwasser am Strom verändert.

Öffnungszeiten: April bis Oktober täglich von 10–18 Uhr, November bis März von Mittwoch bis Sonntag von 10–17 Uhr, Montag und Dienstag auf Anfrage.

Filzschauwerkstatt Lenzen

Die Filzschauwerkstatt Lenzen befindet sich am Bahndamm 11 einen guten Fußmarsch entfernt von Burg Lenzen an der einzigen Tankstelle des Städtchens. Sie bietet einen Einblick in die Abläufe der Filzherstellung, einer sehr alten Technik der Wollverarbeitung, deren Gestaltungsmöglichkeiten kaum Grenzen gesetzt sind. Zugleich bietet die Schauwerkstatt Einblick in die regionalen Kreisläufe einer nachhaltigen Wirtschaftsweise, wie sie in Lenzen praktiziert wird, und die Möglichkeit, in Tages- oder Wochenendkursen für Erwachsene und Kinder selbst Filzstücke herzustellen. Die Wochenendkurse finden sonnabends von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr und sonntags von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr unter Anleitung statt. Kurse in Weben und Spinnen sind nach Absprache möglich.

Für Eilige gibt es einen Verkaufsraum, in denen in der Werkstatt hergestellte Unikate käuflich erworben werden können. Der Filzwerkstatt angegliedert ist ein Hofladen mit regionalen Produkten, ein Naturlehrgarten und das Schaugehege mit vielen Schaf- und Ziegenrassen. Die Filzwerkstatt Lenzen wird unterhalten vom 1997 gegründeten Filzverein Lenzen e. V.

Öffnungszeiten: 1. Mai bis 14. Oktober montags bis freitags von 10–17 Uhr, samstags von 14–17 Uhr; 15. Oktober bis 30. April montags bis freitags von 10–16 Uhr.

Kontaktadresse: Filzverein Lenzen e. V., Am Bahndamm 11, 19309 Lenzen, Tel. 03 87 92 / 8 05 92, Fax: 03 87 92 / 9 24 44, E-Mail: filzverein-lenzen@gmx.de.

Ganz im Norden, wenige Kilometer von der Landesgrenze zu Mecklenburg entfernt, befindet sich das

Mode-Museum Meyenburg

Das einzige Mode-Museum dieser Art in Europa ist ein höchst interessanter Farbtupfer in der Prignitz und wurde erst 2006 eröffnet. Gegründet, konzipiert und geleitet wird es von der rührigen Josefine Edle von Krepl, die mit dieser ungewöhnlichen Einrichtung den Norden der Region deutlich belebt. Das Museum

beinhaltet als Dauerausstellung Sammlungen von Kleidung aus verschiedenen Epochen, beginnend um etwa 1900 bis in das Jahr 1980, verteilt auf drei Etagen. Im Kellergeschoß beginnt die Ausstellung mit Exponaten des auslaufenden 19. Jahrhunderts und der Jahrhundertwende, im 1. Stock finden sich die verschiedenen Mode-Epochen des 20. Jahrhunderts mit den jeweils dazugehörigen wichtigen Accessoires, Mobiliar, Modezeichnungen und Fotos des jeweiligen Jahrzehnts. So entsteht ein Wechselspiel zwischen Ästhetik und Alltag, wodurch die textilen Objekte zurückgewinnen, was sie einmal umgab: Atmosphäre. Als Hintergrund wird die zur jeweiligen Stil-Epoche passende Musik eingespielt und damit die kulturgeschichtliche Bedeutung von Mode und Stoff unterstrichen, die in den sehr frisch und ironisch, kritisch und kompetent geschriebenen dazugehörigen historischen Erklärungstafeln erläutert wird und unter anderem den zeitgeschichtlichen Wandel des Frauenbildes darstellt. Das Mode-Museum führt daneben immer wieder verschiedene Veranstaltungen wie Modeschauen mit historischen Kleidern, Konzerte und Kostümbälle im Schlosspark durch und bietet Räume für weitere Ausstellungen an, die auch rege genutzt werden. In Seminaren und Workshops wird Fachwissen über das Thema Mode vermittelt und ausgetauscht, sodass dieses einzigartige Museum innerhalb kürzester Zeit von Modestudenten der Hoch- und Fachschulen für ihre zukünftige berufliche Tätigkeit genutzt wird: Sie können erstmals direkt am historischen Objekt arbeiten und so den textilgeschichtlichen Wandel in Schnittgestaltung, Material und Verarbeitung im doppelten Sinne begreifen. Die bestehende Sammlung wird von Josefine Edle von Krepl laufend ergänzt, beispielsweise durch Original-Kleidungsstücke der Jenny Jugo aus den Filmstudios Babelsberg.

In der Eingangshalle befindet sich, neben einem Verkaufsshop, in dem ungewöhnliche Kleidungsstücke zum Selbsttragen auch erstanden werden können, ein kleines Café, in dem man herrlich kitschig aus Sammeltassen fein Kaffee trinken und Kuchen essen kann. Der im Stil eines englischen Gartenparks gestaltete Schlossgarten mit seinen Wegen und Bänken lädt ein zum Ausruhen, Lustwandeln, Lesen und Verweilen. Wichtige Information für Romantiker: Im Mode-Museum kann und darf geheiratet werden! Auskünfte hierzu sind über die Stadtverwaltung Meyenburg (Standesamt) zu erfahren.

Mode-Museum Meyenburg, Schloß 1, 16945 Meyenburg, Tel. 03 39 68 / 50 89 61

Öffnungszeiten: März bis Oktober: Dienstag bis Sonntag 10–18 Uhr, November bis Februar: Dienstag bis Sonntag 11–17 Uhr.

Archäologiepark Freyenstein mit Schloss und Burg

Die Renaissanceschlossanlage Freyenstein wurde 1556 ff. durch Kurt von Rohr auf den Grundmauern einer alten Wasserburg aus dem 14. Jahrhundert erbaut. Eine Besonderheit ist die Restaurierung der Terrakotten und Reliefs am Schmuckgiebel durch die Werkstatt Hedwig Bollhagen zwischen 1968 und 1974. Im 1. Obergeschoß gibt es einen Ausstellungsraum, im 3. Obergeschoß einen Terrakottenraum. Die „Altstadt“ von Freyenstein wurde im Jahr 1980 beim Verlegen von Telefonleitungen entdeckt. Heute ist dies eine „Stadtwüstung“ mit begehbarem Archäologiepark, der wissenschaftlich untersucht wird. Etwas weiter südlich, ebenfalls in der Ostprignitz, befindet sich das

Kloster Stift zum Heiligengrabe

Das aus dem 13. Jahrhundert stammende ehemalige Zisterzienserkloster Stift zum Heiligengrabe ist das einzige nahezu vollständig erhaltene seiner Art in der Mark Brandenburg. Es wurde 1287 mit Zisterzienserinnen aus dem Kloster Neuendorf (Altmark) gegründet, behauptete sich über die Reformationszeit hinweg und besteht nach seiner Umwandlung in ein evangelisches Damenstift bis heute. Die Stiftsschule wurde im 19. Jahrhundert eingerichtet und bestand bis 1945. Das Klosterensemble – bestehend aus Stiftskirche, Heiliggrabkapelle, Abtei, Wulffenhaus etc., Stiftpfandhaus, Rosenhäuschen, Glockenturm, Taubenturm, klösterlichem Kräutergarten sowie Wirtschaftsgebäuden – ist 1998 als Denkmal von nationaler Bedeutung anerkannt worden. Es dokumentiert sowohl die klösterliche Lebensweise als auch die mittelalterliche Baukunst in der Mark Brandenburg.

Seit seiner Gründung ist das Kloster ein Ort, an dem Frauen im christlichen Glauben leben und arbeiten. Heute wohnen dort unter der geistlichen Leitung einer Äbtissin wieder mehrere Stiftsfrauen. Daneben erfüllt das Stift als Kulturstandort neue Aufgaben: Die regelmäßigen Sommerkonzerte in der Stiftskirche und in der Heiliggrabkapelle finden inzwischen überregionale Beachtung. Seit kurzem besteht im Stiftpfandhaus ein Museum, in dem die Stiftsgeschichte in umfassender Weise dargestellt wird. Daneben finden das ganze Jahr über regelmäßig Seminare und Veranstaltungen wie beispielsweise Einkehrtage und Kräuterkurse statt. Das Kloster Stift verfügt auch über einen kleinen Kloster-Laden, in dem regionale Produkte erstanden werden können.

Kloster Stift zum Heiligengrabe, Stiftsgelände, 16909 Heiligengrabe

Öffnungszeiten Museum: Ganzjährig Dienstag bis Samstag: 11–16 Uhr, Sonntag: 12–16 Uhr.

Führungen: April bis Oktober: Dienstag bis Samstag: 11–14 Uhr, Sonntag: 12.30–14 Uhr, November bis März: Dienstag bis Samstag: 14 Uhr.

Konzerte: Mai bis August: Samstag: 19 Uhr, zum 2. Advent: Samstag und Sonntag: 15 Uhr (weitere Termine im jeweils aktuellen Veranstaltungskalender).

Klostermarkt und Tag des Offenen Denkmals: 2. Sonntag im September.

Der „Verein zur Förderung einer Jugendbauhütte Brandenburg und Berlin e. V.“ im Kloster Stift zum Heiligengrabe bietet unter der Schirmherrschaft der „Internationalen Jugendgemeinschaftsdienste e. V.“ und der Deutschen Stiftung Denkmalschutz interessierten jungen Menschen die Möglichkeit, in einem freiwilligen Jahr in der Denkmalpflege zielgerichtet an die Aufgaben des Denkmalschutzes herangeführt zu werden. Im Kloster Stift zum Heiligengrabe besteht eine solcher „Jugendbauhütten“ für diesen Zweck.

Im auf dem Gelände befindlichen Hotel & Restaurant Klosterhof kann man gute Hausmannskost und regionale Speisen sowie guten Kuchen genießen. Weiter östlich, bereits auf Mecklenburger Territorium, befindet sich das

Museum des Todesmarsches Below

Es dokumentiert das Schicksal von etwa 18.000 KZ-Häftlingen des Dritten Reiches und erinnert an sie. Am 21. April 1945 begann die Räumung des Konzentrationslagers Sachsenhausen. Auf unterschiedlichen Wegen gelangten die Kolonnen von über 30.000 Häftlingen in den Raum Wittstock. Die Häftlinge suchten im Waldlager in selbst gebauten Unterschlüpfen und Erdlöchern Schutz vor dem Wetter und bekämpften ihren Hunger mit Kräutern, Wurzeln und Rinde. Die ständige Ausstellung des 1981 eröffneten Museums präsentiert zurückgelassene Fundstücke, einen „Ehrenhain“ und auf dem 20.000 Quadratmeter großen Gelände zahlreiche Bäume mit Inschriften der Häftlinge. Das Museum des Todesmarsches ist eine Außenstelle der Gedenkstätte und des Museums Sachsenhausen. Bereits 1975 war ein einfacher Gedenkstein im Belower Wald durch eine Stele mit rotem Winkel ersetzt und der „Ehrenhain“ angelegt worden.

Museum des Todesmarsches, Belower Damm 1, 16909 Wittstock

Öffnungszeiten: März bis November: Dienstag bis Freitag: 9–17 Uhr, September bis Mai: 10–17 Uhr. Der Eintritt ist frei. Führungen und Projektstage kosten zwischen 15,- € (Gruppen bis zu 15 Personen) und 25,- € (Gruppen bis zu 30 Personen).

Wenige Kilometer weiter ist man dann in der historisch bedeutsamen Stadt Wittstock mit den

Wittstocker Museen „Alte Bischofsburg“

Die Stadt Wittstock war ursprünglich eine slawische Siedlung und wurde im Jahr 946 erstmals in der Stiftungsurkunde des Bistums Havelberg erwähnt. Im Jahr 1636 war die Stadt Mittelpunkt der Schlacht von Wittstock. Sie hat einen historischen Altstadt kern und eine vollständig erhaltene Stadtmauer aufzuweisen.

Die Museen „Alte Bischofsburg“ befinden sich in den restaurierten Räumen des alten Gemäuers. Das Museum des Dreißigjährigen Krieges wurde 1998 eröffnet und ist europaweit das einzige Museum zur Geschichte des Dreißigjährigen Krieges. Der Dreißigjährige Krieg gehört zu den bedeutsamsten Auseinandersetzungen der europäischen Geschichte und bildet eine Epochenschwelle im frühen neuzeitlichen Staatsbildungsprozess. Die Ursache dieses jahrzehntelang andauernden Krieges war der katholisch-protestantische Gegensatz; folglich waren Schweden, Franzosen und Deutsche (Böhmen, Pfälzer, Niedersachsen, Bayern und Brandenburger) in zahlreichen Schlachten beteiligt. Das Museum zeigt auf sieben Ebenen die Geschichte dieser Epoche mit den verschiedenen Schwerpunkten Mythen und Wahrheiten (1), Ursachen des Krieges (2), Lebensfreude und Lebensnot (3), Leben in der Armee (4), Technik und Mensch im Krieg (5), die Schlacht von Wittstock (6) und schließlich den Frieden (7). Auf der letzten Ebene befindet sich ein Ausstellungsraum mit multimedialer Präsentation der geschichtlichen Vorgänge um die Friedensschlüsse von Münster und Osnabrück (Westfälischer Friede von 1648). Das Ostprignitz-Museum befindet sich in demselben Gemäuer. Es hat den Schwerpunkt auf der Dokumentation der Alltagsgeschichte der Prignitz. In einem Sonderausstellungsbereich finden wechselnde Ausstellungen statt.

Museum Wittstock, Amtshof 1–5, 16909 Wittstock

Öffnungszeiten: Dienstag und Donnerstag von 10–17 Uhr, Mittwoch von 9–18 Uhr, Samstag von 13–16 Uhr, Sonntag von 11–16.30 Uhr.

Weiter südwestlich in Richtung Havel und Elbe befindet sich das

Prignitz-Museum Havelberg

Es liegt zwar heute im Bundesland Sachsen-Anhalt, gehört aber regional- und kulturgeschichtlich zur Prignitz. Es wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts, genau: 1904, als Umsetzung einer Idee Prignitzer Honoratioren gegründet, die Heimat-

kunde in der Prignitz zu fördern. Es befindet sich in der Havelberger Klosteranlage, verteilt auf mehrere Etagen. Nach umfangreichen Baumaßnahmen ist es seit dem 27. Mai 1951 durchgängig zu besichtigen. 1997 übernahm die Stiftung Dome und Schlösser in Sachsen-Anhalt die Eigentümergebietverantwortung für die Dom- und Klosteranlage, das Prignitz-Museum wurde Mieter der dortigen Museumsräume. Seit 1999 wurde im südlichen Kreuzgang eine neue Ausstellung zur Dom- und Bistumsgeschichte aufgebaut.

Das Prignitz-Museum in Havelberg umfasst die Bereiche: Siedlungsgeschichte der Region, Steinzeit und Bronzezeit (8000 bis 2000 v. Chr.), Eisenzeit und Slawenzeit (700 vor Chr. bis 800 nach Chr.), die Abteilung Stadtgeschichte sowie Kirchenbau und Sakralkunst. Es gehört zum Verbund der Museen des Landkreises Stendal und bietet neben der Dauerausstellung wechselnde Sonderausstellungen. Durch die Unterbringung in der ehemaligen Havelberger Klosteranlage erhält das Museum mit seinen Räumlichkeiten ein einzigartiges Ambiente.

Die Ausstellung zur Siedlungsgeschichte der Region widmet sich der Geschichte der Besiedlung an Elbe und Havel von der Steinzeit bis zur Slawenzeit, der Christianisierung, dem mittelalterlichen Landesausbau und der neuzeitlichen Kolonisation, besonders in der Zeit des „Alten Fritz“.

Die Abteilung Steinzeit und Bronzezeit zeigt Fossilien und Faustkeile, Stein- und Knochenwerkzeuge sowie Werkzeuge, Schmuckgegenstände und Keramik aus der Bronzezeit.

Die Abteilung Eisenzeit und Slawenzeit zeigt Schmuck und Waffen, Gefäße und Eisenschlacke und erklärt die Handelsbeziehungen der ansässigen Germanen mit anderen Stämmen und den römischen Provinzen, die durch Funde belegt werden. Der Einfluss fremder Kulturen zeigt sich auch in der Verzierung der Keramik. Zahlreiche Funde (Scherben usw.) belegen die wirtschaftlichen Aktivitäten jener Zeit wie Ackerbau, Viehzucht, Fischfang und Bienenzucht.

Die Abteilung Stadtgeschichte behandelt die Zeit von der Bistumsgründung bis zur „Wende“ und widmet einige Aufmerksamkeit der großen Not der Stadt im Dreißigjährigen Krieg. Der verheerende Stadtbrand im Winter 1870 ist ebenso dokumentiert wie die Blütezeit des Schiffbaus, das Treffen des russischen Zaren Peter des Großen mit dem preußischen Soldatenkönig sowie zahlreiche Gegenstände aus der Tradition der Fischerei. Die Abteilung Kirchenbau und Sakralkunst rundet das museale Programm ab.

Prignitz-Museum Havelberg, Domplatz 3, 39539 Havelberg

Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag 10–12 Uhr, 13–18 Uhr (vom 1. Oktober bis 31. März eines Jahres nur bis 17 Uhr).

Beendet wird die Museumstour weiter Richtung Westen entlang der Elbe mit dem

Stadtmuseum „Alte Burg“ Wittenberge

Das Stadtmuseum „Alte Burg“ hat einen Schwerpunkt auf der Industrie- und Stadtgeschichte Wittenberges und präsentiert daneben wechselnde Ausstellungen. Das Hauptgebäude liegt im Bauhaus-Viertel „Eigene Scholle“ von Walter Gropius in der Putlitzer Straße nahe dem Hafenviertel. Im Hauptgebäude findet sich als Dauerausstellung eine eindrucksvolle Nähmaschinensammlung der Singer-Werke, die ab 1904 die ersten in Wittenberge produzierten Nähmaschinen lieferten. Die eigentliche Industrialisierung Wittenberges ist jedoch Salomon Herz zu verdanken, dem Gründer der Ölmühle, der für seine Werksarbeiter bereits Werkswohnungen errichtet hat. Ein besonders witziges Ausstellungsstück im Stadtmuseum ist der „CD-Player“ aus dem 19. Jahrhundert: Eine riesige Stand-Spieluhr mit einem eingebauten „Plattenschrank“ für die Auswahl an riesigen Metallplatten zum Abspielen unterschiedlicher Melodien. Ein weiteres ungewöhnliches Ausstellungsstück ist der „Eisschrank“ von 1910 mit Ablaufvorrichtung für Schmelzwasser. Wechselnde Ausstellungen ergänzen das Programm ebenso wie Sonderveranstaltungen, zum Beispiel Back- und Kochkurse.

Nur wenige hundert Meter davon entfernt steht das Steintor als ältestes und sehr schön restauriertes Gebäude der Stadt (13. Jahrhundert). Besonders reizvoll sind hier die Exponate und Tafeln zur Geschichte der „Räuberzinken“, einer eigenen geheimen Bildersprache der Räuber, Bettler und Hausierer, aber auch Handwerker – dem gesamten „fahrenden Volk“. Diese „Zinken“ wurden mit Kohle an Häusern, Zäunen, Grundstücksmauern, Scheunen und Wirtshäusern angebracht, waren also so etwas wie frühe Graffiti. Die ersten Zeichen solcher Art wurden zur geheimen Verständigung bereits vor über 600 Jahren von Brandräubern verwendet. Daneben gibt es eine eigene Gaunersprache, das „Rotwelsch“. Nur die „Kessen“ – die Schlaun – waren in der Lage, diese Zeichen zu entschlüsseln. Ins „Rotwelsch“ flossen verschiedene Sprachen ein.

Der Uhrenturm im Industrie- und Hafengelände ist separat zu besichtigen.

Stadtmuseum Alte Burg, Putlitzstr. 2, 19322 Wittenberge, Tel. 0 38 77 / 40 52 66

Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag: 11–17 Uhr, Samstag und Sonntag 11–17 Uhr (im Sommer bis 19 Uhr).

Direkt am Museum „Alte Burg“ liegt die heute noch aktiv als Wohnraum genutzte Siedlung „Eigene Scholle“ des Bauhaus-Architekten Walter Gropius, die eine Art begehbare Freilicht-Architektur-Museum darstellt. Die Siedlung „Eigene Scholle“

war bis in die zweite Hälfte der zwanziger Jahre die weitaus größte der von Gropius entworfenen Wohnanlagen. Bei Instandsetzungs-, Modernisierungs- und Erweiterungsarbeiten wurden die Grundrisse teilweise verändert, der Gesamteindruck der Siedlung blieb jedoch erhalten.

Im Hafenviertel am Elbdeich, direkt hinter dem Museum, kann man sich anschließend stärken und an der Elbe entlang bummeln oder Rad fahren. Dort sowie auf dem Weg dorthin befinden sich mehrere Restaurants und Cafés in leicht variierenden Preisklassen. Besonders romantisch sitzt man im „Krankenhaus“ (einem alten Speicherhaus) von Knut Diete, dem Prignitzer „Kultkoch“, der sowohl ausgezeichnete Kuchen und Torten, wie auch lokale Speisen mit raffinierten Verfeinerungen und überregionale Küche anbietet. Mehrere Restaurants und Cafés vor Ort bieten kleine und große Speisen, aber auch gute Kuchenauswahl und Eisbecher an. Modern, gemütlich und künstlerisch (mit wechselnden Foto-Ausstellungen) sitzt man im Café „Elbe“, das kleine Speisen, selbstgebackene Kuchen und Torten, zum Teil aus Vollkornmehl, und eine sehr gute Kräutertee-Auswahl anbietet. Dort kann man als Souvenir handgemachte Pralinen, die „Elbperlen“, erstehen.

Zahlreiche kleinere Museen, wie die Heimatstube im Touristenbüro in Bad Wilsnack, das Bauernmuseum in Rühstädt, die Galerie für Moderne Grafik und Kunst in Perleberg, das dortige Oldtimer-Museum, die Gedenkstätte von Turnvater Jahn in Lanz, das Prignitzer Kleinbahn-Museum in Lindenberg und einige weitere wurden hier nicht berücksichtigt, da die derzeitige Materiallage nicht besonders üppig ist. Sie sollen aber wenigstens erwähnt werden und warten natürlich ebenfalls auf die individuelle Entdeckung durch die Besucher. Dieser Artikel soll ein wenig dazu beitragen, auf diese aufstrebende Museumslandschaft aufmerksam zu machen, die – bei allen strukturell und historisch bedingten Schwierigkeiten – bemerkenswert und beeindruckend ist.

Quellen

Informationsmaterialien der verschiedenen Prignitzer Museen und mehrere Besuche vor Ort (Bad Wilsnack, Heiligengrabe, Lenzen, Perleberg, Pritzwalk, Meyenburg, Wittenberge, Wittstock, Wolfshagen) während der Jahre 1998 bis 2008.

JÜRGEN W. SCHMIDT

Der geplante Neubau einer Töpferei in Perleberg im Jahr 1765

Im Jahre 1765 beabsichtigte der Perleberger Bürger und Töpfermeister Wierschowsky¹ einen am Parchimer Tor gelegenen „ledigen Platz“ zu bebauen. Der Perleberger Magistrat wandte dagegen ein, daß diese Stelle als ein Bauplatz für Kämmereizwecke freigehalten werden müsse. Der zuständige königliche Beamte, der Kriegs- und Steuerrat Bastineller,² bedeutete jedoch dem Magistrat von Perleberg, daß es überhaupt nicht nötig wäre, an jedem Stadttor solche Bauplätze zu reservieren. Am Wittenberger Tor³ wäre dafür beispielsweise genug Platz. So erhielt denn Wierschowsky seine gewünschte „Approbation“ (Genehmigung). Für den Bauplatz habe Wierschowsky an die „Cämmerey“ 30 Taler sofort und später einen jährlichen Grundzins von 3 Talern zu zahlen. Die Kurmärkische Kriegs- und Domänenkammer zu Berlin bat deshalb am 16. Februar 1765 den preußischen König Friedrich II. darum, für jene Entscheidung „in Gnaden“ die „Approbation“ zu erteilen.⁴ Korrekterweise wurde zwar auch der anfängliche Widerspruch des Perleberger Magistrats und dessen Gründe erwähnt. Doch war man in der Kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer kollektiv⁵ zur Auffassung gekommen, Töpfermeister Wierschowskys Offerte sei „proportioniert und billig“.

Dieser Ansicht verschloß sich auch König Friedrich der Große nicht. Gemäß dem ergangenen Antrag der Kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer erhielt der Perleberger Töpfer „Wieschowsky“ bereits am 6. März 1765 die erbetene Erlaubnis, eine „vor der Parchimer Thor befindliche wüste Stelle“ zu bebauen, insofern er die veranschlagten dreißig Taler zzgl. eines jährlichen Zinses von 3 Talern zu zahlen bereit wäre.

¹ Sein Name wird in den Akten auch „Wierskowsky“ bzw. „Wieschowsky“ geschrieben. Dies ist ein Zeichen dafür, daß man mit der Schreibweise von aus dem Polnischen stammenden Familiennamen in Perleberg gewisse Schwierigkeiten hatte. In den Perleberger Bürgerbüchern wird der Name nicht erwähnt (Auszüge von Wilhelm Ratig im Pfarrarchiv Perleberg, Depositum im Domstiftsarchiv Brandenburg: Pb 52/540).

² Siehe zur Person von Bastineller und seinem Wirken in der Prignitz auch meine Miscelle: Preußische „Peuplierungspolitik“ in Putlitz anno 1774. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz 9 (2009), S. 179–180.

³ Zur Lage der einstigen drei Perleberger Stadttore siehe die detaillierte Darstellung von Paul Viereck: Die Stadt Perleberg. Baugeschichte der Altstadt. Perleberg 1988, hier besonders S. 17 und S. 20–24 sowie auch meine Miscelle: Der Abbruch von Teilen der Perleberger Stadtmauer im Jahre 1805. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz 8 (2008), S. 179–181.

⁴ Das Schreiben, wie auch alle anderen verwendeten Dokumente, befindet sich in der „Acta betr. den vom Töpfer Wierskowsky zu Perleberg zum Anbau accordierten Platz“ (1765), aufbewahrt im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin-Dahlem (GStA) unter der Signatur: II. HA Generaldirektorium Abt. 14 Kurmark, Städte-Sachen Tit. CLIV Nr. 3.

⁵ Das entsprechende Schreiben unterzeichneten vier Räte der Kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer.

Doch höchst unerwartet protestierten der Perleberger Bürgermeister, die Stadträte und die Stadtverordneten mit einer sechs beidseitig beschriebene Folioblätter umfassenden, ordnungsgemäß auf 3 Groschen-Stempelpapier verfaßten Petition am 18. April 1765 gegen die ergangene Entscheidung des Königs. Das betreffende Schreiben begann mit den Worten „Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König, Allergnädigster König und Herr!“ und führte danach eine ganze Reihe von ziemlich triftigen Gründen an, die nach Meinung der Perleberger Stadtväter gegen die vom Töpfermeister Wierschowsky erbetene Entscheidung des Königs sprachen. Als erstes monierte man in Perleberg, bei dem zur Entscheidung gebrachten Problem „bis dato ungehört“⁶ geblieben zu sein. Deshalb erbat man jetzt das Gehör des Königs, zumal sein Commissarius vor Ort – gemeint war der Kriegs- und Steuerrat Bastineller – „kein ordentliches Gehör annehmen wolle“.⁷ Bastineller habe vielmehr seine eigenen Vorstellungen durch „Ew. Kgl. Hoheit allergnädigsten Befehl“ ganz einseitig durchgesetzt.

Nunmehr folgten im Schreiben der Perleberger Stadtoberen nähere Angaben zur Person von Wierschowsky und zu seinen Bauplänen vor dem Parchimer Tor, denen man Perleberg völlig ablehnend gegenüberstand: Der Töpfer Wierschowsky wäre erst seit 6 ½ Jahren in Perleberg ansässig und wirke in einer „seit undenklichen Jahren“ vor dem Wittenberger Tore befindlichen Töpferei. Durch die Heirat mit einer Töpferswitwe habe er sich hier „etabliert“. Er hatte auch vor einigen Jahren den Einfall, den in seinem Hause befindlichen „Brenn-Ofen aus demselben hinterwaerts hinaus zu lagern“. Doch dieses gefiel ihm später nicht mehr, und nun suchte er eine andere Stelle, um sich dort eine Töpferei zu bauen. Der Magistrat machte ihm verschiedene Vorschläge zum Bau vor einem der drei Perleberger Stadttore:⁸ „Allein, es war ihm der Raum bald zu eng und bald der Ort zu weit.“

Weil man diesem Menschen gemäß der Meinung der Perleberger Stadtväter „nach seiner eingebildeten Bequemlichkeit unmöglich einen Platz aus Mangel desselben anweisen konnte“ und er auch einen ihm zur Erweiterung seiner Töpferei zum Kauf zur Verfügung gestellten Garten nicht haben wollte, verfiel Wierschowsky auf den Gedanken, sich an den „Commissario Loci“ (gemeint ist der Kriegs- und Steuerrat v. Bastineller) zu wenden. Er bat ihn um Hilfe, um einen Platz vor der Stadt mit dem darauf stehenden Torhaus und der dortigen Totengräberwohnung zu erwerben. Das Torhaus nebst Wohnung beabsichtigte Wierschowsky nach Erwerb abzubrechen. Die Stadt verweigerte ihm dies aber, weil es „nicht angehen würde“. Nun kam der unermüdliche Projektentwickler auf den Gedanken, den unmittelbar daneben gelegenen sogenannten „Bau-Hoff“ zu erwerben. Als Anfang Januar 1765

⁶ Diese Stelle des Schreibens wurde in Berlin mit rotem Buntstift dick unterstrichen.

⁷ Auch diese Stelle des Schreibens ist (wie in Anm. 6) mit rotem Buntstift dick unterstrichen.

⁸ Aus Gründen der Vermeidung von Brandgefahr war man seinerzeit tunlichst bemüht, feuerintensive Handwerksbetriebe wie Schmieden, Seifensiedereien, Lichtziehereien, folglich auch Töpfereien außerhalb des eng bebauten Platzes innerhalb der Stadtmauern im vorstädtischen Bereich zu halten.

der Kriegs- und Steuerrat Bastineller „wegen Aushebung junger Mannschaft zu Recruten“ in Perleberg weilte, nutzte dies Wierschowsky geschickt aus und bat Bastineller mit einigen „Membri Senatus“ (Senatsmitglieder, gemeint sind die Ratsherrn der Stadt) den von ihm zum Bau einer Töpferei vorgesehenen Platz gemeinsam zu besichtigen. Bastineller ging deshalb gegen Abend mit dem Senator und amtierenden Bürgermeister Pfützenreuter zum Parchimer Tor hinaus, und auch Ratsherr Betisch wurde hinzugebeten. Der gleichfalls anwesende Töpfer Wierschowsky nutzte sogleich die Gelegenheit, um noch einmal sein Interesse am dortigen Torhaus zu bekunden. Doch da er dieses nicht erlangen konnte, verwies er auf „den dabey linker Hand liegenden, so genannten Bau-Hoff“. Bei dem Kriegsrat Bastineller fand jener Ort als Platz einer Töpferei sofort „Beyfall“. Dabei berührte Bastineller nicht die vom Senator Pfützenreuter sofort mündlich getätigten Einwände, weil „dieser Platz der Stadt und Buerger Commune eigentümlich“⁹ gehöre. Diese Örtlichkeit wäre sowohl der Stadt wie den Bürgern notwendig, weil er im Winter als Holz- und Materialstapelplatz für anfallende Bauten¹⁰ und im Frühling und Sommer ebenfalls zur „Erhaltung der Leinwands-Fabriquen aus Mangel anderer publiquer Plätze“ notwendig wäre. Der Platz wurde also auch zum Leinwandbleichen genutzt. Zudem hatte der Senator Pfützenreuter gerade auf jenem „Bau-Hoffe“ auf eigene Kosten schon vor vielen Jahren 50 Stück Maulbeerbäume gepflanzt.¹¹

Andererseits diene der gedachte freie Platz auch im Falle von Feuersgefahren, wie gerade erst im Jahre 1761 in Perleberg geschehen, als „Haupt-Retirade der geretteten Sachen“¹² vor Diebstahl und Raub wegen seiner mit Waßer umgebenen Lage“. Doch nahm der Steuer- und Kriegsrat Bastineller alle jene Einwendungen nicht an, sondern entgegnete vielmehr: „Man mache immer Schwierigkeiten, wo keine wären.“ Unmittelbar darauf versprach Bastineller jenen „der Bürgerschaft eigentümlich gehörigen Platz“¹³ dem Töpfer Wierschowsky zur Errichtung einer Töpferei. Die Herren Pfützenreuter und Betisch konnten einstweilen, zumal Bastineller „einigermaßen aufgeregt zu sein schien“, nichts mehr bei ihm ausrichten. Doch berichteten sie auf der nächsten Magistratssitzung in Perleberg am 1. Februar 1765 über den Vorfall. Der Magistrat unterrichtete nach dieser Sitzung unverzüglich die „Verordneten der Bürgerschaft“ über den befohlenen Verkauf des „Bau-Hofes“ als

⁹ Mit rotem Buntstift, wie in Anm. 6 angegeben, unterstrichen.

¹⁰ An späterer Stelle wird in dem Schreiben noch einmal auf die Wichtigkeit jenes Stapelplatzes angesichts des fehlenden „Hoff-Raumes“ in der Stadt und der (engen) Lage der Straßen verwiesen.

¹¹ Im merkantilistisch verwalteten Königreich Preußen legte König Friedrich der Große allerorten auf die Förderung der Seidenraupenzucht großen Wert. Die Seidenraupen ernährten sich von Maulbeerblättern, weshalb obiger Hinweis auf die wirtschaftliche Ader des preußischen Königs zielte.

¹² In den preußischen städtischen Feuerordnungen jener und sogar noch späterer Jahrzehnte wird immer schon vor eventuellen Stadtbränden ein möglichst (feuer-)sicherer Platz festgelegt, an welchem alle Bürger im Brandfalle ihr gerettetes Eigentum einstweilen sicher ablegen können.

¹³ Mit Rotstift, wie in Anm. 6, unterstrichen.

einer städtischen Angelegenheit, in der Steuerrat Bastineller den Willen des Königs ausgesprochen habe. Doch die Stadtverordneten weigerten sich, dem Magistrat ihre Zustimmung zum Verkauf des Stadteigentums zu geben und führten fast dieselben Gründe an, welche schon Senator Pfützenreuter vor Ort gegenüber Steuer- und Kriegsrat v. Bastineller geäußert hatte. Der Magistrat hielt im übrigen den von Bastineller geforderten Verkauf an Wierschowsky für „impracticable“. Dem Töpfermeister verbot man einstweilen bei namhafter Strafe, an die Bebauung des betreffenden Platzes zu gehen und fertigte darüber am 1. Februar 1765 ein Protokoll an. Weil sich aber Wierschowsky nach dem Bebauungsverbot nicht wieder in selbiger Angelegenheit meldete, glaubte man im Magistrat zu Perleberg, er habe im Stillen sein „ungewöhnliches“ Verlangen aufgegeben. Nie hätte man jedoch geglaubt, daß Bastineller, ohne einen pflichtgemäßen Bericht aus Perleberg anzufordern und dieser Sache gehörig nachzugehen, eigenwillig weitere Schritte in dieser Angelegenheit unternehmen würde. Deshalb wurden die Perleberger Stadtväter von der königlichen Resolution vom 6. März 1765 völlig überrascht.

Der Perleberger Magistrat und die Stadtverordneten betrachteten es nunmehr als ihre Pflicht, dem König direkt und unmittelbar von der ganzen Vorgeschichte der Angelegenheit Kenntnis zu geben und zugleich alle die Gründe anzuführen, welche gegen den Bau einer Töpferei auf dem Gelände des städtischen Bauhofes sprechen würden. Immerhin habe der „Commissarius Loci“ in einer Sache, welche die ganze Bürgerschaft Perlebergs angehe, und ohne diese auch nur anzuhören, einen sehr einseitigen Bericht verfaßt. Damit werde städtisches Eigentum der Kommune entzogen und in die Hände eines einzelnen „Individuo“ übergeben.

Solche Fragen müßten jedoch klar entschieden werden, und vor allem müsse man der betroffenen Kommune Gehör geben. Auch müsse man angesichts der Königlichen Resolution vom 6. März 1765 leider darauf verweisen, daß der „Dominus Commissarius Loci“ den König „nicht recht informiert“¹⁴ habe. Denn in gedachter königlicher Resolution werde das in Nutzung befindliche städtische Grundstück fälschlicherweise „ein Cämmerey-Bauplatz“ genannt und als „wüste Stelle“ bezeichnet. Dieses Grundstück habe aber niemals der Kämmerei gehört, noch sei es jemals „wüst“¹⁵ gewesen. Wenn der Königliche Erlaß vom 6. März 1765 in Wirkung trete, werde die Stadt vieler Vorteile verlustig gehen. Genauso müsse man dann die schon vor längerer Zeit angelegte Maulbeerplantage aufgeben. Auch habe die Kämmerei sich schon einmal vor vielen Jahren jenes Platzes bemächtigen wollen, woraufhin große Unruhen zwischen Magistrat und Bürgerschaft entstanden seien. Zudem würde die neu entstehende Töpferei von Wierschowsky ziemlich dicht an einer bereits bestehenden Töpferei liegen und möglicherweise zum „Ver-

¹⁴ Auch diese Worte sind mit Rotstift dick unterstrichen. Es handelte sich immerhin, wenn der geschilderte Sachverhalt zutraf, um eine schwere Pflichtverletzung für einen königlichen Beamten.

¹⁵ „Wüst“ wird hier im Sinne von „aufgegeben“ bzw. „ungenutzt“ verstanden.

fall der Nahrung“ bei derselben beitragen. Da Wierschowsky an jenem neuen Bauort vor dem Parchimer Tor seinen Brenn-Ofen betreiben wolle, wäre zudem auch die nur ca. 30 Schritte entfernte „große Bleiche“ gefährdet, weil auf derselben bei dem geringsten Westwind das dort liegende Leinen verunreinigt werde.

Man bat also den König inständig, seine getroffene Entscheidung noch einmal zu überdenken und ggf. aufzuheben. Die Stadtväter von Perleberg erboten sich andererseits, Wierschowsky bei der Suche nach einem anderen geeigneten Baugrund zu unterstützen, obwohl sich seine jetzige Töpferei schon „ein ganzes Seculum“ (ein ganzes Jahrhundert) an jenem Ort befunden habe und sich noch niemals einer der Vorbesitzer über deren Lage beklagen mußte. Mit der gängigen Floskel „Vor Devotion ersterben“ endete das mit 11 Unterschriften¹⁶ versehene Schreiben aus Perleberg an den preußischen König. Ihrem ausführlichen Schreiben legten die fürsorglichen Stadtväter von Perleberg außerdem eine Abschrift des erwähnten Protokolls vom 1. Februar 1765 nebst der gleichzeitig erstellten „Resolutio“ bei.

Das Schreiben aus Perleberg brachte recht schnell den gewünschten Erfolg. Bereits am 1. Mai 1765 ordnete König Friedrich der Große bei der Kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer in Berlin an, daß in Sachen des Töpfers Wierschowsky vorerst alles „in statu quo verbleiben müßte“, worüber Kriegs- und Steuerrat Bastineller zu informieren wäre. Danach habe der Kriegsrat Caps vor Ort die Angelegenheit nochmals genau zu untersuchen. Am 9. Mai 1765 informierte Geheimrat von Görne namens der Kriegs- und Domänenkammer den König, daß man dem Kriegs- und Steuerrat Bastineller bereits die Anweisung erteilt habe, die Angelegenheit Wierschowsky im status quo zu belassen. Weil sich der anscheinend zu Kontrollzwecken in der Prignitz aufhaltende Kriegsrat Caps bereits auf der Rückreise befand, habe man jedoch den Geheimrat von Klinggräef, welcher zu Recherchezwecken in die „vornehmsten Städte der Prignitz“ in wenigen Tagen abgehen werde, mit der Untersuchung der betreffenden Angelegenheit in Perleberg beauftragt. Mit demselben Schreiben überreichte v. Görne dem König einen „Vorspann-Pass“ für die Relais-Pferde der Reisekutsche von Geheimrat von Klinggräef zur Abzeichnung. Mehrere Aktennotizen auf diesem Schreiben vom 21. bzw. 22. Mai 1765 deuten darauf hin, daß es letztendlich gelungen ist, die Angelegenheit in Perleberg zufriedenstellend zu klären. Möglicherweise verzichtete Töpfermeister Wierschowsky nun von selbst auf den Bau seiner Töpferei am vorgesehenen Platz nahe des Parchimer Tores, denn dieser Bau hätte ihm in der Stadt Perleberg wohl nur Feinde gemacht.

¹⁶ Deutlich zu lesen sind: Betisch, Schultz, Pfützenreuter, Janetzky, Lamprecht, Meyn und J. Harms (?), während die darauf folgenden 4 Unterschriften mit Ausnahme des an letzter Stelle unterzeichnenden „Wülf“ bzw. „Wült“ unleserlich sind.

JÜRGEN W. SCHMIDT

Über die Anfänge der Zuckerfabrikation in Havelberg 1791

Zucker aus Zuckerrohr galt bis in das 18. Jahrhundert hinein in Europa als teurer Luxusartikel.¹ Etwa seit dem Jahr 1800 befand man sich in einer Epoche des Wechsels vom aus Zuckerrohr gewonnenen Zucker hin zum Rübenzucker. Erst die Gewinnung von Zucker aus Zuckerrüben, die in der Magdeburger Börde, aber auch auf dem kargen märkischen Sandboden sowie in den östlichen Provinzen Preußens (z. B. in Schlesien, Westpreußen und Posen) gut gediehen, machte nämlich den Zucker zu einem erschwinglichen Lebensmittel und zugleich zu einem beliebten Süßungsmittel auch einfacher Volksschichten. Angeblich kursierte damals im Volksmund folgendes Wort: „Zucker ist ein weisser Stoff, der dem Kaffee einen schlechten Geschmack gibt, wenn man vergißt, ihn hinein zu tun.“ Über die Entdeckung der Zuckergewinnung aus einheimischen Rüben schrieb der Jurist Ernst Rühl in der historischen Zeitschrift „Der Bär. Berlinische Blätter für vaterländische Geschichte und Altertumskunde“ vom 1. Dezember 1876: „Im Jahre 1745 [richtig: 1747] las der berühmte Chemiker Andreas Sigismund Marggraf, geboren zu Berlin 1709, in der Hauptsitzung der Akademie der Wissenschaften zu Berlin einen Aufsatz vor, in welchem er darthat, daß in dem Saft vieler einheimischer Pflanzen, namentlich aber in der Runkelrübe ein Stoff sich vorfinde, der mit dem indischen Rohrzucker vollkommen eins und dasselbe sei; er bewies durch vorgelegte Proben und umständliche Auseinandersetzungen seiner Methode, daß die fabrikmäßige Darstellung eines Zuckers aus einheimischen Stoffen nicht allein möglich, sondern auch gewinnbringend sei. Wenn Marggrafs hochwichtige Entdeckung nicht schon damals ungeheures Aufsehen unter dem gewerbetreibenden Publikum machte, so trug hauptsächlich der Umstand dazu bei, daß alle Verhandlungen der gelehrten Anstalten mithin auch der Berliner Akademie, in lateinischer Sprache geführt wurden, wodurch es eben denjenigen Personen, für welche Marggrafs Erfindung von Wichtigkeit sein mußte, unmöglich gemacht wurde, dieselbe kennen zu lernen.“² Nach Marggrafs Tod im Jahre 1782 bemühte sich sein Schüler und Nachfolger, der aus einer Hugenottenfamilie stammende Franz Carl Achard (1753–1821) dessen Entdeckung zu popularisieren, und in Schlesien entstand die weltweit erste auf der Produktion von Zucker aus Zuckerrüben beruhende Zuckerfabrik von Achard. Doch schon vorher gab es in Preußen einheimische Zuckersiedereien auf gewerblicher Basis, neben denen in Berlin auch in Hirschberg und Breslau in Schlesien.

¹ Der Verfasser dankt Herrn Dr. Nickl vom Berliner Zucker-Museum sowie dessen früherem Leiter, Herrn Prof. Dr. Hubert Olbrich (Berlin), für die reichhaltig und gern gewährten belehrenden Auskünfte sowie die weiterführenden Informationen.

² Nachdruck des vollständigen Aufsatzes von Ernst Rühl in: Zuckerhistorische Miscellen Teil II, Berlin 1986, S. 57–63 (Schriften aus dem Zucker-Museum; 23). Das obige Zitat findet sich auf S. 57.

Geschäftstüchtige Vertreter des preußischen Bürgertums befaßten sich nämlich mit der einen raschen und zugleich nicht unbeträchtlichen Gewinn versprechenden Veredelung des aus Übersee eingeführten „Lumpenzuckers“³ und „Sirops“, gewonnen auf der Basis von Zuckerrohr. Berlins erste private Aktiengesellschaft, die von 1793 bis 1859 existierende „Berlinische Zuckersiederei-Compagnie“, wurde damals von Vertretern der beiden bekannten Berliner Familien Béringuiet und Keibel initiiert und betrieben.⁴ Grundstoffe aus der Karibik und Brasilien, Sirup und Lumpenzucker, bildeten dazu die notwendige Grundlage. Bereits zwei Jahre vor den Berliner Aktivitäten von Pierre Louis Béringuiet waren allerdings schon einschlägige diesbezügliche Bemühungen in der Prignitz, und zwar in der Stadt Havelberg, zu verzeichnen.

Am 8. Juni 1791 richtete ein gewisser Doktor Freier aus Havelberg, ganz ordnungsgemäß auf einem Ein-Groschen-Stempelpapierbogen, ein höfliches Bittgesuch an seinen „Allerdurchlauchtigsten, großmächtigsten König“ in Berlin.⁵ Doktor Freier hatte nämlich in Havelberg eine Witwe geheiratet und mit ihr das in jenem Ort erheiratete Handlungsgeschäft mit Nutz- und Bauholz mehrere Jahre lang betrieben. Das Geschäft litt jedoch in letzter Zeit unter verschiedenen „bey dem Nutzholz Handel ergangenen Veränderungen“, besonders aber unter dem Verbot der Bauholzausfuhr aus Preußen. Deshalb entschloss sich Freier, auf eine neue und profitable Geschäftssparte umzusatteln. Weil nämlich nunmehr von König Friedrich Wilhelm II. von Preußen allgemein die Erlaubnis erteilt worden war, Zuckerraffinerien anzulegen, wollte Doktor Freier von dieser königlichen Bereitschaft Gebrauch zu machen und bat „alleruntertänigst“ darum, ihm die Bedingungen mitzuteilen, unter welchen er eine „Concession“ erhalten könne, um in der Stadt Havelberg eine Zuckerfabrikation zu beginnen. Er selbst versicherte, ebenso

³ Unter „Lumpenzucker“ versteht man den aus Übersee eingeführten Rohzucker aus Zuckerrohr, welcher aus der Siedung des Farin- oder Cassonadezuckers entstand, von gelblicher bis brauner Farbe war, nicht raffiniert ist und noch gesäubert werden muss. Der „Lumpenzucker“, ursprünglich so genannt, weil man ihn in Lumpen verpackte, wurde später in Fässern übers Meer transportiert, wobei man die Zuckerhüte vor dem Einfüllen zerschlug, um die Fässer besser füllen zu können. Eine andere Form des Transports von flüssigem Zucker aus Übersee war der Zuckersirup. Bei Sirup bzw. Melasse handelte es sich um unkristallisierbaren Zucker von dunkelbrauner oder gelblicher Farbe, der beim Kristallisieren des Farinzuckers abfloss und sehr dickflüssig sowie von süßem, schwach scharfem Geschmack war.

⁴ Hubert Olbrich: Berlinische Zuckersiederei-Compagnie (1793–1859). In: Zuckerhistorische Miscellen, Teil II, Berlin 1986, S. 53–56 und S. 64–66 (Schriften aus dem Zucker-Museum; 23).

⁵ Alle in diesem Aufsatz verwendeten Dokumente sind, soweit nicht ausdrücklich anders angegeben, der Akte „Wegen der für den Doctor Freyer zu Havelberg ausgefertigten Concession zur Anlage einer Zucker Fabrik“ entnommen, die unter der Signatur II. HA Generaldirektorium, Abt. 14 Kurmark, Städte-Sachen, Tit. CXXXIV Nr. 5 im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (GStA) in Berlin-Dahlem aufbewahrt wird. Im Gegensatz zur Schreibweise der Aufschrift „Freyer“ auf der Akte unterzeichnete der Havelberger Bittsteller sein Gesuch als „Freier“ und bezeichnete sich am Ende seiner Bittschrift vom 8.6.1791 zugleich als „Med. Dr.“, war also ein studierter Mediziner.

wie die „seit einigen Jahren (bereits) etablierten Zuckersiedereyen“ alle gestellten Bedingungen erfüllen zu können. Dr. Freiers Bittgesuch wurde am 23. Juni 1791 zuständigkeitshalber an die „Churmärkische Kammer“ (gemeint ist die Kurmärkische Kriegs- und Domänenkammer zu Berlin) zur Prüfung der erbetenen Konzession weitergeleitet. In einem Begleitschreiben, gleichfalls vom 23. Juni 1791, ließ König Friedrich Wilhelm II. die erwähnte Kammer auf folgende Grundsätze zur Erteilung einer Konzession hinweisen:

1. Die Zuckersiederei habe gemäß dem „Gutachten der Polizeiobrigkeit“ in einem feuerfesten⁶ Gebäude stattzufinden.
2. Es dürfe keinesfalls ein inländischer Zuckerfabrikant mit „fremden raffinierten Zucker zum auswärtigen Debit“ handeln.⁷
3. Es dürfe kein inländischer Zuckerfabrikant, sei er nun Kaufmann oder nicht, „fremden Sirop oder noch Lumpen-Zucker“ in seinem Hause aufbewahren, sondern nur auf dem Packhofe oder unter sonstigem sicheren Verschluss niederlegen, von wo aus die Waren dann in das Ausland verkauft werden.⁸
4. Jeder inländische Zuckerfabrikant habe die geforderten Acciseabgaben, sowohl auf seinen fabrizierten Zucker wie auch auf alle dazu benötigten Ingredienzien zu entrichten. Für den nach dem Ausland verhandelten („debitierten“) Zucker werde jeder Zuckerfabrikant jedoch nach der darüber beigebrachten, richtigen Bescheinigung eine bestimmte Export-Bonification erhalten.⁹
5. Jedem inländischen Zuckerfabrikanten ist der Handel mit seinem eigenen raffinierten Zucker in allen preußischen Provinzen frei und ohne jedwede Einschränkung erlaubt.¹⁰
6. Inländische Zuckerfabrikanten hätten sich jeder Steuerhinterziehung (Defraudation) sowie sonstiger Verstöße (Contraventionen) gegen Abgabebestimmungen zu

⁶ In Anbetracht der Gefahr von verheerenden Stadtbränden hatten Gewerbe mit besonders feuerintensiver Produktionsweise in Preußen besondere Sicherheitsauflagen zu berücksichtigen.

⁷ Damit wollte man im sparsamen merkantilen Königreich Preußen verhindern, dass „ausländischer“ d. h. nichtpreußischer Zucker über einen inländischen Inhaber einer Zuckerfabrikationskonzession seinen Weg nach Preußen fand und so die heimischen Zuckerproduzenten schädigte.

⁸ Diese ungewöhnlichen Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen dienten dazu, eventuellen Steuerdefraudationen, welche durch die (illegale) Zusammenarbeit zweier oder mehrerer Zuckerfabrikanten immerhin versucht werden konnten, gleich im Keime zu ersticken.

⁹ Dies erscheint geradezu typisch für das preußische, merkantil angelegte Wirtschaftssystem. Man versuchte sich von ausländischen Massen- und Luxusprodukten, sei es nun Seide, Porzellan, Zucker oder Eisen, unabhängig zu machen, indem man die eigene Produktion durch eine gezielte Wirtschaftsförderung ankurbelte und die Einfuhr ausländischer Produkte erschwerte. Doch erhielten preußische Fabrikanten, welche ihre Produkte ins (nichtpreußische) Ausland verkauften und somit Geld in das Land brachten, eine finanzielle Gutschrift für ihre exportierten Produkte.

¹⁰ Dies ist wiederum ein Zeichen preußischer Wirtschaftsförderung, indem man nämlich einheimische Zuckerproduzenten überall und ohne jedwede Einschränkung im Inneren des Königreichs mit ihrem selbst produzierten Zucker handeln ließ, um damit desto sicherer dem aus dem Ausland einströmenden Zucker den Markt im Königreich Preußen zu entziehen.

enthalten. Andernfalls hätten sie eine strenge Untersuchung zu erwarten und würden ihre Concession zur Zuckerfabrikation unweigerlich verlieren.¹¹

7. Jeder Zuckerfabrikant habe seine Zuckerproduktion inklusive aller dazu nötigen Erfordernisse auf eigene Kosten zu betreiben und könne keinesfalls auf eine (staatliche) Unterstützung hoffen.¹²

Bei Einhaltung dieser staatlichen Forderungen war der preußische König bereit, dem „Doctor Medicinae Freyer“ (sic!) die Genehmigung zur Anlegung einer Zuckerfabrik in Havelberg auf dessen Bittgesuch hin erteilen zu lassen. Sollte sich also Dr. Freier zur Einhaltung jener sieben Bedingungen verpflichten, so könne man ihm die gewünschte Konzession zur Zuckerproduktion in Havelberg ausstellen. In der Kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer in Berlin prüfte man Freiers Bittschrift lange und gründlich, vor allem unter den verschiedensten wirtschaftlichen und steuerlichen Gesichtspunkten. Darauf deutet nämlich eine Aktennotiz vom 17. Oktober 1791 hin. Der betreffende Kriegs- und Domänenrat,¹³ als „Correferent“ um seine Meinung ersucht, hatte zwar ebenfalls keine Bedenken, dem Dr. Freier die gewünschte Konzession zu erteilen, wies aber auf einen steuerlich bedenklichen Umstand hin, nämlich auf die Lage der Stadt Havelberg nahe der preußischen Staatsgrenze. Da für den ins Ausland exportierten preußischen Zucker „eine starcke Ausgangs Bonification“ gezahlt werde, könne dies in Havelberg folglich viel mehr zum „Unterschleifen“ Anlaß geben, als etwa bei denjenigen Zuckerfabriken, welche in der Mitte des Landes gelegen seien. Hier empfehle sich eine Information des „Accise- und Zolldepartements“. Zudem könne man ja in die dem Dr. Freier zu erteilende Konzession einen speziellen Zusatz aufnehmen, daß man ihm vorläufig auf Exporte von raffiniertem Zucker in das Lüneburgische und in das Mecklenburgische keine Bonifikationen zuerkennen werde.

Schon am 30. September 1791 hatte sich das in die Beschlussfassung einbezogene „General-Fabriken- und Kommerzien-Department des Generaldirectorii“ zu Berlin bei der Kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer dafür ausgesprochen, dem Dr. Freier in Havelberg die gewünschte Konzession zur Anlegung einer Zuckerfabrik zu erteilen. Man hielt die Anlage einer Zuckerproduktion gerade in jenem Provinzteil der Kurmark für wichtig, weil wegen der hohen Kosten eine Versorgung über Berlin oder Magdeburg doch sehr beschwerlich wäre. In dem gleichfalls

¹¹ Wirtschaftlichkeit und gute Ökonomie waren in Preußen kein Selbstzweck, sondern hatten letztendlich den Staatsfinanzen zu dienen. Wer den Staat aus eigennützigen Gründen finanziell betrog, dem wurde verständlicherweise der Entzug der wirtschaftlichen Existenz angedroht.

¹² Bei aller staatlich erwünschten Förderung der inländischen Produktion ging die Wirtschaftsfreundlichkeit im Falle der Zuckerfabrikanten in Preußen damals nicht soweit, ihnen neben den gewährten Privilegien beim Handel im Inland und den etwaigen Exportbonifikationen zusätzlich finanzielle Subsidien von Seiten des Staates zuzubilligen. Preußische Zuckerfabrikanten hatten daher als Unternehmer das volle wirtschaftliche Risiko und alle Kosten selbst zu tragen.

¹³ Den Namen lese ich als „v. Lucki“, konnte aber unter den damaligen Räten der Kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer keinen Beamten mit diesem Namen entdecken.

übermittelten Protokoll der Sitzung des „General-Fabriken- und Kommerzien-Departements“ vom 5. September 1791 waren alle Bedingungen festgehalten, die man für wert hielt, in die Konzession für Dr. Freier aufzunehmen. Besonders erwähnenswert erscheinen folgende drei Bedingungen:

1. Dr. Freier könne weder jetzt noch zukünftig mit seiner Zuckerfabrik auf finanzielle Unterstützung aus den Kassen des Königs hoffen.

2. Die örtliche „Polizey-Obrigkeit“¹⁴ habe unter „Zuziehung eines sachverständigen Maurermeister¹⁵ und Schornsteinfeger“ zu prüfen, das das zur Zuckerfabrikation gewählte Gebäude sich in einem feuerfesten, guten Zustand befinde und dieser Zustand auch zukünftig aufrecht erhalten werde, damit die Stadt keiner Feuersgefahr ausgesetzt sei.

3. Dr. Freier dürfe mit keinerlei fremdem raffinierten Zucker handeln.

Ansonsten entsprachen alle sieben Punkte des vom „General-Fabriken- und Kommerzien-Departements“ vorgeschlagenen Konzessionsentwurfs den schon bekannten Punkten, welche König Friedrich Wilhelm II. in seinem Schreiben vom 23. Juni 1791 erwähnt hatte. In der Angelegenheit der geplanten Zuckerfabrik zu Havelberg richtete zudem der Chef des „General-Fabriken- und Kommerzien-Departement des Generaldirectorii“, der gerade frisch ernannte Geheime Staats- und Finanzminister v. Struensee,¹⁶ am 5. Dezember 1791 noch ein ganz besonderes Schreiben an das „Königliche Hochlöbl. General-Ober-Finanz-Krieges und Domainen-Directorium“. Er wies nämlich jene für die Einziehung der Steuern zuständige Verwaltungsbehörde ganz konkret auf den Umstand hin, „daß dieser Ort [ge-

¹⁴ Darunter verstand man, wie im Schreiben des „General-Fabriken- und Kommerzien-Departement“ vom 30.9.1791 explizit genannt, das „Corpus Magistratus“, also den gesamten Magistrat.

¹⁵ Im erwähnten Schreiben vom 30.9.1791 nannte man ihn „Raths-Maurermeister“, also einen Maurermeister, der in einem engen Dienstverhältnis zum Magistrat der Stadt Havelberg stand.

¹⁶ Karl August v. Struensee (1735–1804). Aus einer Theologenfamilie stammend, studierte Struensee Theologie in Halle und wurde danach mit 22 Jahren Lehrer an der Ritterakademie zu Liegnitz. Von seinem als Günstling der dänischen königlichen Familie in Kopenhagen lebenden jüngeren Bruder nach Dänemark berufen, widmete sich Struensee im dänischen Finanzkollegium der organisatorischen Verbesserung im Behördenwesen. Nach dem Sturz und der Hinrichtung seines Bruders 1772 saß er selbst monatelang unschuldig im Kerker und kehrte danach in preußische Dienste zurück. Auf Grund der finanzpolitischen Kenntnisse und Erfahrungen, welche sich Struensee in Dänemark erworben hatte, ernannte ihn König Friedrich der Große 1777 zum Bankdirektor in Elbing und 1782 zum Direktor der Preußischen Seehandlung in Berlin. Zur Wiedergutmachung der einst erlittenen Haft verlieh ihm der dänische König sogar 1789 den Adel. Unter König Friedrich Wilhelm II. erhielt Struensee schließlich am 16.10.1791 die Ernennung zum Minister des Accise-, Zoll-, Commercial- und Fabrikwesens. Struensee bezeichnete die Förderung der nationalen Industrie als die vorzüglichste Quelle des staatlichen Reichtums und bekämpfte deshalb aufs schärfste die Einfuhr ausländischer Waren. Allerdings gelang es ihm nicht, das preußische System der indirekten Steuern sowie den ziemlich schwerfällig gewordenen Verwaltungsorganismus des preußischen Finanzministeriums zu reformieren, so dass seine Amtszeit allgemein als einer Periode der Stagnation wahrgenommen wurde, siehe Stichwort „Struensee“ in: Allgemeine Deutsche Biographie Bd. 36 (1893), S. 651–665 (Neudruck Berlin 1971).

meint ist Havelberg] besonders von der Waßer-Seite¹⁷ offen ist“, was in dem „alderhöchsten Accise-Interesse einigen Bedenklichkeiten unterworfen“ sei. Zwar werde man dem genannten Freier bei seiner „bekannten Rechtschaffenheit“ und weil er auch bereits schon einige erforderliche Auslagen gemacht habe, die erbete- ne Konzession nicht verweigern können. Doch werde man ihm, da er kein Kauf- mann sei, die Erlaubnis mit fremdem Sirup und Lumpenzucker nach dem Auslande zu handeln, nicht erteilen. Auf gut Deutsch empfahl also Finanzminister v. Struen- see den Dr. Freier aus Havelberg der besonderen Aufsicht der zuständigen Steuer- behörden, da er bei ihm ein gewisses Risiko zu eventuellen Steuerverstößen zu erblicken glaubte.

So erhielt schließlich Dr. Freier aus Havelberg seine gewünschte Konzession zur Errichtung einer Zuckerfabrik am 21. Dezember 1791¹⁸ seitens König Friedrich Wilhelms II. mit allen, weiter oben bereits erwähnten Einschränkungen bzw. Zu- sätzen. Leider endet die betreffende Akte im Geheimen Staatsarchiv zu Berlin- Dahlem mit der Erteilung jener Konzession und gibt keinen Aufschluss darüber, dass das Projekt der Zuckerproduktion in Havelberg tatsächlich zustande kam.¹⁹

Die erste preußische Zuckerfabrik, welche diesen Namen verdiente und technisch zufriedenstellend durchorganisiert war, entstand nämlich auf Zuckerrübenbasis un- ter Leitung von Franz Carl Achard erst um 1801/02 im niederschlesischen Cunern. Im März 1802 lieferte jene Achard'sche Fabrik, welche in einer Kampagne 250 Tonnen Zuckerrüben verarbeitet hatte, den ersten Zucker. Doch brannte die Zuk-

¹⁷ Die Stadt Havelberg entwickelte sich seit 1688 zu einem der Zentren des Schiffbaus in Preußen. Siehe dazu das aufschlussreiche Buch über die Havelberger Werft von Günter Schmidt: *Schiffe un- ter dem Roten Adler*. Rostock 1986 sowie die Akte im Geh. Staatsarchiv HA II Kurmark-Städte Abt. 14 Tit. CXXXIV Sect. A Nr. 3 „Acta betr. die Erhöhung des Tagelohns der Schiffbauer- Gesellen zu Havelberg“ (1803-1806).

¹⁸ Ein Konzept der am 21.12.1791 in Berlin ausgestellten Konzession befindet sich in der erwähnten Akte des Geh. Staatsarchivs bezüglich der Zuckerfabrik des Dr. Freier in Havelberg.

¹⁹ Der erwähnte Johann Paul Freyer (1744–1824) studierte in Halle Medizin, promovierte 1765, ver- heiratete sich aber in den 1770er Jahren mit einer reichen Kaufmannstochter aus Havelberg (Anna Maria geb. Zernitz). In ihrer Familie hatte ein bedeutender Holzhandel Tradition. Freier stieg sehr bald in diese Wirtschaft ein und war weniger Arzt als Unternehmer. 1791 gründete er mit eigenem Geld eine Zuckersiederei, die etwa 30 Jahre bestanden hat und 1812 von seinem jüngeren Sohn Ernst Friedrich (1777–1821) fortgeführt wurde, von dessen Bruder Johann Wilhelm (auf Garz und Hoppenrade) aber verkauft worden ist. Das Freiorsche Wohnhaus in Havelberg war das stattliche Barockhaus von 1759, das zunächst dem Major Reimar v. Kleist gehörte und das Freier um 1790 gekauft hat (ehem. Königl. FreyHaus). Es stand in der Langen Straße 13. 1795 wandte sich Johann Paul Freier der Landwirtschaft zu und pachtete für seinen ältesten Sohn das Vorwerk Hoppenrade und baute es zu einem Gut aus, das wenige Jahre später von der Familie erworben wurde und bis 1945 Familienbesitz blieb. 1803 pachtete er dann noch die Domänenämter Wittstock und Goldbeck und siedelte mit seiner Frau auf die mittelalterliche Burg Goldbeck über. Sein Sohn Johann Wil- helm ist 1840 für seine Verdienste um die Urbarmachung Hoppenrades in den Adelsstand erhoben worden. Das Ganze ist ausführlich beschrieben in: Henning von Freier: *Die Geschichte der Familie von Freier*. Düsseldorf 2006, S. 25–50 (Privatdruck; freundliche Auskunft von Frau Antje Reichel in Havelberg und Herrn Torsten Foelsch in Wolfshagen).

kerfabrik in Cunern schon im Jahr 1806 ab. Aus Havelberg hat man seit dem Ende des Freyer'schen Unternehmens nichts mehr von einer Zuckerproduktion vernommen.²⁰ Hingegen entstand unweit von Havelberg, in Genthin, im Jahr 1902 in der Provinz Sachsen eine der damals großen deutschen Zuckerfabriken neben den bereits bestehenden riesigen Zuckerfabriken von Kulmsee in der Provinz Westpreußen und von Kruschwitz in der Provinz Posen. Die Genthiner Zuckerfabrik wurde im Jahre 1990 stillgelegt.

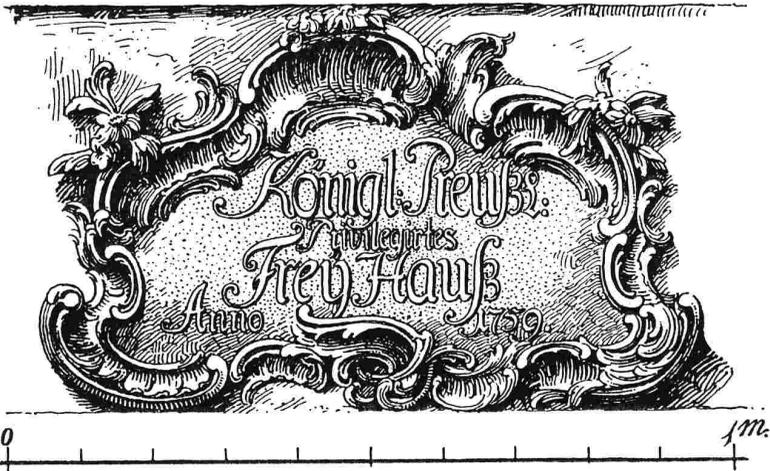


Abb. 118. Havelberg. Sandstein-Schild am Freyhause, Lange Straße 13.

Inschrift „Königl: Preuß: Privilegirtes Frey Hauß Anno 1759“
(aus: Die Kunstdenkmäler des Kreises Westprignitz. Berlin 1909, S. 126).

²⁰ Die Konzessionierung ist auch erwähnt bei Lieselott Enders: Die Prignitz. Geschichte einer kurmärkischen Landschaft vom 12. bis zum 18. Jahrhundert. Potsdam 2000, S. 1081 (Veröffentlichungen des Brandenburgischen Landeshauptarchivs; 38).

HEINZ MUCHOW

Die Familie Herz und ihre Bedeutung für Wittenberge

Der Berliner Kaufmann Salomon Herz wurde am 18. Mai 1794 (?) in Bernburg geboren. Er entstammte einer anhaltinischen jüdischen Bankiersfamilie. Sein Vater war Levi Herz (* etwa 1755 in Barby, † 1827 in Bernburg). Bevor die Familie den eingedeutschten Familiennamen Herz annahm, hieß sie Lewy.¹ Salomon Herz heiratete 1822 die jüdische Bankierstochter Louise Wolf aus Halle, welche 2.500 Reichstaler in Gold und eine im Ehekontrakt mit 1.000 Reichstalern in Gold bewertete Aussteuer als Mitgift in die Ehe einbrachte. So war es dem finanziell gut gestellten Salomon Herz möglich, in Berlin eine Getreidehandlung zu gründen.

Bis zum Jahre 1823 hatte Herz „in fast allen Ölmühlen an der Saale von Calbe bis Merseburg Öl fabrizieren lassen.“ Wegen der „damaligen Unvollkommenheit der inländischen Mühlen“, die eine bedarfsgerechte Produktion nicht zuließ, entschloss er sich aber im Jahre 1823, in Wittenberge ein Dünengrundstück an der damaligen „Kirschenreihe“ zu erwerben, um hier nach Erteilung der notwendigen Konzession eine Ölfabrik und die erste Ölhandelsgesellschaft Deutschlands zu errichten. Der Ölfabrikant Herz beließ das „Comptoir“ seiner Wittenberger Fabrik zunächst noch in Berlin, wo weitere Familienangehörige wohnten. Wittenberge war für die Ölmühle gewählt worden, weil sie dort am Ufer der Elbe gebaut werden konnte. Die Trennung – es waren damals nur 114 km Eisenbahnen in ganz Preußen in Betrieb – hatte vielerlei Schwierigkeiten zur Folge. Die Fahrt von Berlin nach Wittenberge dauerte mit Extrapost oder in eigener Kalesche etwa 14 Stunden, mit der Bahn nach Potsdam und von dort mit dem Dampfboot nicht viel weniger. Auch die Saateinkäufe, die persönlich getätigt wurden, erforderten viele Reisen bis nach England und Holland. In seinen jüngeren Jahren hatte sie Salomon noch häufig zu Pferde ausgeführt, mit Pistolen zum Schutz gegen Überfälle in der Satteltasche.²

Am 15. Januar 1825 wurde Salomon Herz auch Bürger der Stadt Wittenberge. Am 1. September 1845 wurde ein großer Speicher feierlich eingeweiht. Zum Richtfest fuhren Verwandte und Freunde aus Berlin und Hamburg in vierspänniger Extrapost. Die Feier wurde zu einem Volksfest für ganz Wittenberge und zeigte ein schönes Bild der patriarchalischen Verhältnisse dieser verklungenen Zeit.³

Salomon Herz war eine der treibenden Kräfte für den bereits von Friedrich List ergebnislos geplanten Bau der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn. Am 8. Juli 1845 notiert Wilhelm in sein Tagebuch: Bau Magdeburger Eisenbahn genehmigt, am 9.

¹ Hebräisch: Lew = Herz. Das Geburtsdatum von Salomon Herz läßt sich nicht mehr eindeutig feststellen. Die Angaben schwanken zwischen 1791 und 1795.

² Gedicht von Herrmann Herz (vgl. Fußnote 3).

³ Auszüge aus Ludwig Herz: 500 Jahre Familiengeschichte 1430–1930. Berlin 1934 (vervielfältigtes Manuskript, Abschrift im Stadtarchiv Wittenberge).

Juli: Bau über Wittenberge genehmigt. Die Firma S. Herz scheint nach den Eintragungen Wilhelms vom 15. und 17. November 1845 auch Zeichnungs- und Zahlungsstelle für die Aktien gewesen zu sein. Am 9. Dezember 1845 gibt dann Salomon Herz den Herren von der Eisenbahn und einer nicht näher bezeichneten Versicherungsgesellschaft ein großes Diner. Der Bau wurde 1846 begonnen.

Dass die Eisenbahnlinie Hamburg–Berlin (richtiger Bergedorf–Berlin) über Wittenberge geführt wurde – Perleberg sträubte sich wie viele kleine Städte damals gegen diese neumodische Erfindung – ist Salomon Herz zu verdanken. Der Fackelzug, den ihm die Wittenberger dann darbrachten, war wohl verdient. Denn „seinem regen und einsichtsvollen Unternehmungsgeist hatte die Stadt einen wesentlichen Aufschwung zu verdanken“, wie es in dem Beileidsschreiben des Magistrats und der Stadtverordneten an seine Witwe heißt. Desgleichen hatte er zum Wohle der Stadt Wittenberge und seiner Bürger auf den Bau der Eisenbahnstrecke von Wittenberge nach Magdeburg sowie den Elbbrückenbau Einfluss genommen.

Mit der Gründung der Wittenberger Ölfabrik, der ersten industriellen Anlage in Wittenberge überhaupt, legte „Öl-Herz“ den Grundstein für die weitere Entwicklung zur bedeutendsten Industriestadt der Prignitz. Nachdem 1838/39 der sogenannte Herzsche Kanal, eine etwa drei Kilometer lange Wasserverbindung zwischen der Stepenitz bei Klein Breese und dem bis 1835 erbauten Wittenberger Elbhafen entstanden war, wurden weitere Modernisierungen der Ölproduktion in der Wittenberger Fabrik vorgenommen. Der Wittenberger Bürgermeister Salomon Anton (1801–1844) schrieb damals in einem Bericht: „Die Fabrik, welche der Kanal betreibt, ist die vorzüglichste und größte in ganz Europa.“ Täglich wurden damals etwa 80.000 Kilogramm Ölsaaten gepresst.

Aus einem handschriftlichen Text von Salomon Herz vom 16. Mai 1847⁴ in der Angelegenheit eines gegen ihn angestregten Prozesses seien folgende interessante Einzelheiten zu seiner Fabrikgründung in Wittenberge zitiert:

„Bis zum Jahre 1823 ließ ich auf fast allen Oelmühlen an der Saale von Calbe bis Merseburg Oel fabriciren. Bei der damaligen Unvollkommenheit der inländischen Mühlen (es wurden z. B. in der Oelmühle zu Pellberg bei Halbe wöchentlich 8 bis 9 Wispel Rapssaat geschlagen, ein Quantum, welches dieselbe jetzt täglich verarbeitet), welche eine den Bedarf erreichende Production nicht zuließ, mußten indeß alljährlich zur Deckung des inländischen Consumes große Quantitäten Rüboel aus den Niederlanden und aus Hamburg bezogen werden.

Deshalb entschloß ich mich im Jahre 1823 in Wittenberge eine große Oelmühle anzulegen und benutzte bis zum Jahre 1838 zu dem Betrieb 80 Pferde. Die großen

⁴ Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam: Rep. 2 Regierung Potsdam I HG Nr. 3191, Bl. 87 ff. Heinz Muchow: Er prägte eine Epoche der Wittenberger Stadtgeschichte: Salomon Herz. In: Landkreis Prignitz. Städte, Ämter und Gemeinden des Landkreises stellen sich vor. Magdeburg 2004, S. 92–93 m. Abb.; Günter Rodegast: Gab Tausende und verbat sich jeden Dank. Wittenberge ehrt den Kaufmann Salomon Herz mit einem Platz. In: Prignitzer Heimat H. 39 (2006), S. 5–6.

Verluste welche ich jedoch in den letzteren Jahren hatte, machten es mir zur Pflicht, wenn ich die Oelfabrication nicht ganz aufgeben wollte, mich zum Betrieb meiner Mühle anderer Kräfte zu bedienen und ich entschloß mich, eine sogenannte holländische Windmühle zu erbauen, und theils damit, theils mit Dampf zu arbeiten.

Nachdem ich die landrätthliche Erlaubniß zu diesem Betriebswerke erhalten, und mit dessen Fundamentierung bereits begonnen, machten mir mehrere Bürger von Wittenberge, von denen mir noch der Name eines gewissen Löther erinnerlich ist, den Vorschlag, die Stepenitz nach meiner Fabrik gerade zu legen und die Wasserkraft zu deren Betriebe nutzbar zu machen.

Bei genauer Untersuchung und Prüfung dieses Projectes mußte ich jedoch vor den ungeheuren Kosten desselben zurückschrecken und ließ mich nur darauf ein, weil mir die Hoffnung gemacht wurde, daß mich die Gemeinden Weisen, Klein und Groß Breese und Garsedow und die Stadt Wittenberge wegen der ihnen daraus erwachsenden Vortheile, indem dadurch die bisher alljährlichen Überschwemmungen ihrer Wiesen verhütet werden würden, entweder mit Geld, oder auf sonstige Weise bei diesem Unternehmen unterstützen würden.

Nach Beendigung des Nivellements trug ich auf Ertheilung der Concession zu meinem Unternehmen an, und dieselbe wurde mir von Hochderselben erteilt. Die obengenannten Gemeinden und die Stadt Wittenberge wünschten nun zwar dringend die Ausführung, von einer Unterstützung war jedoch nicht mehr die Rede.

Hätte ich nicht die Concession bereits gehabt, hätte ich nicht gefürchtet vor Euer pp. als Projectemacher zu erscheinen, so würde ich mein Unternehmen unfehlbar aufgegeben haben, denn kurze Zeit nach Ertheilung derselben brannten die Mühlen zu Brandenburg ab, und die Wasserkraft derselben war sehr billig zu kaufen.

Daß die Geradelegung der Stepenitz mittelst Anlage meines Canals, bei weitem mehr kosten würde, war mir nicht unbekannt, ich glaubte aber erwarten zu dürfen, daß mein gemeinnütziges Unternehmen, das lediglich meinen Kräften und Mitteln überlassen war, wenigstens die Anerkennung der hohen Behörden finden würde. – Ich war der erste, der hydraulische Pressen verlegte; nachdem ich bedeutendes Lehrgeld gezahlt habe, habe ich diese nun nach vielen kostspieligen Versuchen selbst so construirt, daß sie wirklich brauchbar sind, wodurch dann viele Müller aufmerksam wurden, mit welchem Nachtheil sie bis jetzt gearbeitet hatten, und auch ihre Mühlen so einrichten konnten, daß sie 4 und 5 mal so viel arbeiteten als früher. Jedoch hierin sehe ich mich leider getäuscht, statt der erwarteten Anerkennung habe ich Unannehmlichkeiten und immerwährende Schwierigkeiten zu bekämpfen.

Es scheint auch, daß man von den Kosten des Unternehmens, von dessen allgemeiner Nützlichkeit, von der Construction des Mühlenwerks und den mir daraus erwachsenden Vortheilen sich unrichtige Begriffe gebildet. Ich setzte meinen Stolz

darin, mit meinem Unternehmen etwas Außerordentliches zu leisten, und sowohl die innere technische Einrichtung des Werks vorzüglich, als auch das Äußere dem Umfange derselben würdig einzurichten um so mehr als die Fabrik in der ersten Preußischen Grenzstadt Wittenberge belegen ist.

Ich unternahm deshalb eine Reise nach Frankreich, den Niederlanden und den Rheinprovinzen, um die neueste und beste Construction des Wasserrades kennen zu lernen.

Nach Besichtigung vieler Werke, fand ich eines der best construirten Wasserräder in Elberfeld in der Spinnerei von Jung. 20 Fuß breit, von dem Engländer Furbain angefertigt. Auf meinem demselben erklärte Absicht ein eben solches Rad und zwar von Holz anfertigen zu lassen, erklärte Herr Furbain dies für unmöglich.

Dies reizte mich noch mehr, ich wollte einen Beweis liefern, daß Deutschland nicht hinter England zurückstehe, und wagte den Versuch. Zwar hatte ich das Unglück, daß mir nach vierwöchentlichen Arbeiten die Radwellen brachen, ich machte indeß einige Abänderungen in der Construction, und seitdem ist das Rad in bester Thätigkeit gewesen.

Bei einem Besuch, den mir Herr Furbain bei Gelegenheit der Ablieferung eines eisernen Dampfboots an die Königliche Seehandlung machte, war derselbe erstaunt, daß der Bau dieses Rades von Holz möglich gewesen sei.

Der Hauptgrund der mich veranlaßt nicht zwei vierzehnfüßige Räder zu bauen, sondern eines von 20 Fuß und zwei von 15 Fuß, besteht darin, daß der Wasserstand der Elbe so oft variirt. Das 20füßige Rad arbeitet, wenn die Elbe nach dem Wittenberger Elbpegel auf No. 4 steht, ein zweites Rad von 15 Fuß breit ist so angelegt, daß es die Mühle treibt, wenn die Elbe nach dem Wittenberger Pegel auf No. 7 steht, wenn dies Rad arbeitet, steht das 20füßige Rad still, da dasselbe bei einem so hohen Wasserstande schon 3 Fuß Stauwasser hat. Außerdem ist noch ein drittes Rad von 15 Fuß breit vorhanden, welches auf No. 9 des Elbpegels liegt, und dann arbeitet, wenn die Elbe diesen Stand erreicht hat, da dann das zweite Rad auch schon 2 Fuß im Stau geht, kommt der Elbwasserstand über No. 11, so steht das ganze Werk still. Es ist daher immer nur ein Rad auf einmal, entweder das zwanzigfüßige oder eines der fünfzehnfüßigen br. im Gange.

Ich hätte diese sehr kostspielige Einrichtung vermeiden können, wenn ich 2 Räder jedes von 14 Fuß breit auf die Pegelhöhe No. 4 angelegt hätte, und eine Vorkehrung getroffen, daß dieselben bis auf die Pegelhöhe No. 9 gehoben werden konnten, dann hätte ich aber nicht die neueste und beste Construction der Räder benutzen können, und wäre bei einer solchen Einrichtung im Stande gewesen entweder mit 14 Fuß oder mit 28 Fuß Breite zu arbeiten, während ich jetzt nur mit 15 Fuß höchstens mit 20 Fuß arbeite, und unterwerfe mich wegen dieser Behauptung der Untersuchung eines jeden Technikers.

Es ist daher die Behauptung der Perleberger, daß ich nicht nach der Concession gebaut habe unrichtig. In Betreff der Freischleuse berufe ich mich auf meine Eingabe vom 15. d. Mts. Die Anlage kostet mich einschließlich der zur schleunigen Beseitigung der ungerechtfertigten Probestationen gezahlten Entschädigungen, wovon die Stadt Perleberg 1100 rt, der Mühlen Meister Lucas in Wittenberge 2000 rt, der Zimmer Meister Barth in Wittenberge 2300 rt, die Stadt Wittenberge 2100 rt erhalten hat, über 100.000 rt, was ich durch Vorlegung meiner Bücher nachweisen kann.

Rechnet man nun diese Summe, so betragen die Zinsen des Anlage Capitals jährlich 5000 rt, der Reparaturen am Canal, Unterhaltung der Brücken und Wächterlohn erwachsen jährl. 800 rt Kosten, durch Erhaltung und Reparatur der Wasserräder und Freischleuse 400 rt, endlich sind vom Anlage Capital jährlich 2 pro Cent abzuschreiben 2000 rt, so daß der jährliche durch Benutzung der Wasserkraft mir erwachsende Kostenbetrag sich auf 8200 rt beläuft.

Keine Mühle im ganzen preußischen Staate, giebt, bin ich überzeugt, eine so hohe Pacht, auch wenn zehn Mahlgänge, Schneide-Oelmühle dabei ist. Dabei verarbeite ich jetzt nur 5 bis 600 Wispel jährlich mehr als früher, wo mein Mühlenwerk durch Pferdekraft getrieben wurde, was ich aus meinen Büchern nachweisen kann.

Worin liegt nun der durch Benutzung der Wasserkraft mir erwachsende große Nutzen. Durch die Lage der Mühle an der Elbe war ich genöthigt, die Anlagen so großartig zu machen, um die Zeit wo ich wirklich arbeiten kann gehörig zu benutzen, da ich in der Regel zwei bis drei Monate jährlich durch Stau verhindert bin, zu arbeiten.

Es ist unwahr, daß die Perleberger sagen können, ich hätte meine Mühle so geheim verschlossen, damit Niemand die Einrichtung des Rades sehen solle. Der Herr Oberpräsident von Meding hatte selbst die Gewogenheit meine Mühle in Augenschein zu nehmen, ebenso hat Herr Landrath von Saldern und fast alle Bau Beamten einer hohen Colegii und anderer Königlicher Behörden meine Mühle gesehen, da ich es mir stets zur Ehre rechnete, jedem, den es interessirte, dieselbe zu zeigen. Es stand sogar jedem Mühlenbesitzer frei, meine Mühle anzusehen, und berufe ich mich dieserhalb auf das Zeugniß vieler dieser Herren z. B. Marcurth in Viesecke, Marcurth in Leppin, Scherz in Wustrow, Müller in Wolfshagen. Ich habe selbst meinem eigenen Mühlenbauer, der 16 Jahre bei uns als Werkführer fungierte, sowie dem Herrn Landrath von Saldern als auch dem Herrn Marcurth in Viesecke überlassen, deren Mühle zu bauen.

Die Maschinenbauer Borsig und Freund hatten Mühlen anzulegen, und war ich auf deren Aufforderung gern bereit meine Werke zu zeigen. Ob ich nun meine Mühle geheim gehalten habe, überlasse ich Eurer hohen Regierung zu beurtheilen.

Der große allgemeine Nutzen meiner Anlage liegt klar zu Tage. Aus den Commis-sarischen Acten des K. A. von Nordenskiöld ergibt sich, was für ein bedeutendes

Personal von Arbeitern, Schiffern u.s.w. mein Werk beschäftigt und ernährt, und die Königlichen Zollamts-Register zu Wittenberge werden nachweisen, was für bedeutende Steuern für die aus dem Auslande für meine Mühle eingehende Saat wovon das Oel wieder nach dem Auslande geht, an den Staat bezahlt werden. Die jährlichen Unkosten, welche ich in Wittenberge habe, belaufen sich exclus. der Zinsen, Schiffer u. Fuhrfrachten auf mindestens 30.000 rt und wie bedeutend ist der Vortheil welcher der Stadt Wittenberge, den Dörfern Garsedow, Klein und Groß Breese und Weisen durch die allein durch mein Unternehmen bewirkte Entwässerung ihrer Wiesen erwächst. Die Stepenitz hat bei starken Regengüssen nicht allein einen doppelten Abzug – durch meinen Canal und die alte Stepenitz – sondern es sind auch unter meinem Kanale noch Tunnels oder sogenannte Kastengerinne angelegt, wodurch die Wiesen bei nassen Jahren sehr rasch entwässert werden können, und auch entferntere Niederungen trocken gemacht werden. Wo die Stadt Wittenberge und die genannten Dorfgemeinden sonst Sümpfe hatten, da sind durch mein Werk jetzt die schönsten Wiesen, was auch aus den Acten und dem Gutachten des Wasserbau-Inspectors Ahrend zu Lenzen vom 3t Februar 1838, welche bei Einer hohen Regierung zu Potsdam liegen, zu ersehen ist. Wie viele tausend Morgen diese Flächen enthalten, vermag ich nicht anzugeben, jedenfalls aber mehr als alle Wiesen der Stadt Perleberg zusammen, da hierzu 4 Gemeinden und die Stadt Wittenberge gehören.“

Salomon Herz starb am 16. Juli 1865 und wurde auf dem jüdischen Friedhof in Berlin-Prenzlauer Berg beigesetzt. Er hinterließ ein sehr stattliches Vermögen von 1.050.000 Reichstalern. „Einen Wohltäter der Armen“ nennt ihn das Beileidschreiben aus Wittenberge. „Er gab nicht nur nach allen Seiten ohne Unterschied des Glaubensbekenntnisses, er gab Hunderte und Tausende und verbat sich jeden Dank“, heißt es in einem Nachruf des Kuratoriums des Amalie-Herz-Vereins im Bernburger Wochenblatt vom 27. Juli 1865, der ihn auch als Begründer verschiedener gemeinnütziger Institute rühmt.

Schon 1840 war der am 26. April 1823 in Bernburg geborene älteste Sohn Wilhelm Herz in das Unternehmen des Vaters eingetreten. Er hat für das Geschäft besondere Bedeutung gewonnen. Das junge Paar Wilhelm und Cäcilie Herz geb. Marckwald verlebte die Flitterwochen in dem an die Mühle angrenzenden geräumigen Wohnhause in Wittenberge.

1848 gehörte Wilhelm Herz zur berittenen Bürgerwehr. Bei dem Einzug des Königspaares 1861 in Berlin nach der Krönung in Königsberg führt er das berittene Corps der Berliner Kaufmannschaft. Deren Ältestenkollegium dankt ihm, dass seiner wochenlangen Tätigkeit das Gelingen der festlichen Huldigung der Kaufmannschaft zuzuschreiben sei; der Magistrat von Berlin hebt hervor, die durch seine Anregung zur Ausführung gebrachte Idee, das Trompetercorps gleich dem der ersten feierlichen Einholung im Jahre 1701 zu kostümieren, sei von S. M. dem

König als besonders schön bezeichnet worden. Diese Passion für den Reitsport – und später für den Fahrspport bis zum Kutschieren von Tandemgespannen und Viererzügen – hat Wilhelm bis in das Greisenalter bewahrt; das Bild des Neunzigjährigen zu Pferde im Tiergarten findet sich des öfteren in illustrierten Blättern. Auch für den Rennsport hat er als Mitbegründer und später Vorstandsmitglied des Unions Clubs gewirkt. Wenn er auch nur einmal ein Pferd „Geisterseher“ ohne großen Erfolg hatte laufen lassen, war er am Unionsgestüt und an dem Import eines berühmten englischen Deckhengstes „Blue Gown“ beteiligt. Auf der „Margarethe“, seiner etwas zu klein geratenen Tochter, haben dann seine Kinder reiten gelernt. Ein Großfeuer zerstörte im Jahre 1856 die Wittenberger Ölfabrik. Der Feuerschein soll bis Magdeburg zu sehen gewesen sein. Doch noch im gleichen Jahr wurde mit dem Wiederaufbau, praktischer und größer angelegt, begonnen. Seit 1860 gab es in der Ölfabrik eine Betriebs-Krankenkasse.

Am Tage, als Wilhelm Herz in die Firma eintrat, stiftete er in Wittenberge ein „Altersheim für Handwerker und Arbeiter, die erwerbsunfähig geworden sind oder in ihrer Erwerbsfähigkeit teilweise Einbuße erlitten haben“ oder für die Witwen solcher Handwerker und Arbeiter; drei Viertel der Wohnungen sollten für Handwerker und Arbeiter der Firma S. Herz vorbehalten bleiben. Zu diesem Zwecke wurden zwei Häuser in Wittenberge in der Mühlenstraße 3 und 4 nebst Äckern und Wiesen für 24.000 Mark gekauft und weitere 16.000 Mark für den Ausbau zur Verfügung gestellt. Ferner wurde die Verpflichtung übernommen, die Wohnhäuser in zweckentsprechendem Zustand zu erhalten.⁵ Eine weitere Stiftung in Höhe von 100.000 Mark, „um nicht mehr dienstfähigen, aus dem Anstellungsverhältnis der Firma S. Herz Ausgeschiedenen durch einmalige oder durch laufende Unterstützung eine sorgenfreie und auskömmliche Lebensführung zu ermöglichen“, wurde durch die Inflation so gemindert, dass sie aufgelöst werden musste.

Anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Ölfabrik riefen die Söhne des Unternehmensgründers, Wilhelm und Herrmann Herz, 1873 eine „S. Herz-Jubelstiftung für Arbeiter“ mit einem Stiftungskapital von 12.000 Talern ins Leben. Zum Wohle der Armen in der Stadt begründeten sie eine zweite Stiftung für Bedürftige mit einem Kapital von 2.000 Talern.

Kommerzienrat W. Herz stiftete der Wittenberger Schützengilde anlässlich deren 300-jährigen ununterbrochenen Bestehens im Juli 1882 eine „kostbare in Handstickerei sauber gearbeitete Fahne“. Anlässlich seines 50-jährigen Kaufmannsjubiläums erfolgte eine weitere Stiftung des Geh. Kommerzienrates Wilhelm Herz in Höhe von 40.000 Mark für mietfreies Wohnen alter und erwerbsunfähiger Handwerker und Arbeiter der Ölfabrik.

Geheimrat Wilhelm Herz war am 1. April 1890 zum Ehrenbürger der Stadt Wittenberge ernannt worden. 1895 wurde der „Wirkliche Geheime Rat“ Wilhelm Herz

⁵ Ludwig Herz: 500 Jahre Familiengeschichte 1430–1930 (vgl. Anm. 3).

Präsident der Berliner Kaufmannschaft und 1902 Erster Präsident des neugegründeten Handelshauses. Er war ebenfalls Mitbegründer der Schultheiß-Brauerei AG Berlin und einer der beiden Juden, denen der Titel Excellenz verliehen wurde.

Anlässlich seines siebzigsten Geburtstages stiftete Herrmann Herz am 14. Januar 1897 noch einmal 20.000 Mark für die Errichtung eines Waisenhauses in Wittenberge. Für denselben Zweck sowie für vier Wohnhäuser mit insgesamt 16 Wohnungen stiftete Wilhelm Herz aus Anlass seines 75. Geburtstages am 26.4.1898 weitere 10.000 Mark. An diesem Tage erhielt auch die bisherige Mühlenstraße den Namen Herzstraße. Das Waisenhaus wurde am 15. Juni 1900 eingeweiht.

Das von ihm zu seinen Lebzeiten geführte sog. Ma'asserkonto⁶ von 54.745 Talern 4 Gr. 7 Pf. überwies Wilhelm Herz seiner Witwe zum gleichen Zwecke. Besonders Salomon Herz und sein ältester Sohn Wilhelm Herz haben für die Stadt Wittenberge außerordentlich viel Gutes getan. Ihre Namen sollten deshalb unseren Bürgern in guter Erinnerung bleiben.

Die Nachfahren des Salomon Herz⁷

Salomon Herz, * 18.05.1794 (?) in Bernburg, † 16.7.1865 in Berlin, Geh. Kommerzienrat, Ehe mit Louise⁸ Wolf, * 07.06.1804, Vater: Bankier Moses Wolf in Halle, Ehevertrag vom 9. Mai 1822 in Halle.⁹

Kinder des Salomon Herz:

Wilhelm (Wolf), * Bernburg 26.4.1823, † Berlin 28.9.1914, Ehe 27.6.1867 mit Cäcilie¹⁰ Marckwald, 6 Kinder (Paul, Else, Max Edmund, Anna, Georg, Arthur)

August (Abraham), * 9.8.1824, wurde 92 Jahre alt, 5 Töchter (Olga, Amalie, Clara, Lizzie, Maria)

Herrmann, * 14.1.1827, † 10.4.1917, Ehe 1.5.1862 mit Henriette Marckwald¹¹, 4 Kinder (Ludwig, Flora, Hans, Melanie)

⁶ Ma'asserkonto = Konto für den Armenzehnten.

⁷ Quelle: Ludwig Herz (wie Anm. 3) sowie Aufzeichnungen in der Familie Bonatz, Polz.

⁸ Louise wurde in der Familie „Wieschen“ genannt.

⁹ Im Ehevertrag unterschreibt Salomon Herz mit „Salomon Hertz“. Weitere wichtige Daten bei Jacob Jacobson: Die Judenbürgerbücher der Stadt Berlin 1809–1851. Berlin 1962, S. 218–219 (Veröffentlichungen der Berliner Historischen Kommission beim Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin; 4 = Quellenwerke; 1).

¹⁰ Cäcilie wurde in der Familie „Cielchen“ genannt (* 23.7.1834 in Berlin, † 29.11.1918 in Berlin). Zu Wilhelm Herz siehe Neue deutsche Biographie, Bd. 8, Berlin 1969, S. 732.

¹¹ Henriette: * 9.6.1843 in Berlin, † 30.10.1920 in Berlin.

Pauline, Ehe mit Philipp Marckwald, 2 Söhne, 2 Töchter
 Sophie, Ehe mit Hermann Arons, 2 Söhne, 1 Tochter
 Amalie, Ehe mit Dr. jur. Jeidels, 5 Söhne, 2 Töchter

Kinder des Wilhelm Herz:

Paul, Kommerzienrat, Ehefrau Ida geb. Marckwald,
 Else, verheiratet mit Sally Schönbrunn, Vertreter der Firma Schuckert in Brüssel (1 Tochter),
 Max Edmund, 1928 Geschäftsführer der S. Herz GmbH, Ehefrau Clara geb. Eltzbacher, Amsterdam (2 Söhne,¹² 1 Tochter),
 Anna, verheiratet mit Geh. Kommerzienrat Ernst Meyer, Inhaber des 1816 gegründeten Bankhauses E. I. Meyer (1 Sohn, 1 Tochter),
 Georg, Maler, Ehefrau Jeanne Dargenton, Paris,
 Arthur, Dr., I. Ehe mit Clotilde geb. Burckhard, Basel (1 Tochter), II. Ehe mit Leonore geb. Richter (3 Söhne).

Kinder des August Herz:

Olga, verheiratet mit Joseph, Melbourne (1 Sohn, 1 Tochter)
 Amalie, verheiratet mit Aron, Manchester (2 Söhne)
 Clara, verheiratet mit Goldschmidt
 Lizzie, verheiratet mit Roß (1 Sohn)
 Maria, verheiratet mit Held, Berlin

Kinder des Herrmann Herz:

Ludwig, Amtsgerichtsrat Dr., Ehefrau Johanna Russ, Graz
 Flora, verheiratet mit Rittergutsbesitzer Ernst Schwabach (1 Sohn)
 Hans, Ehefrau Nelly geb. Gans, Frankfurt/Main (2 Töchter)
 Melanie, verheiratet mit Rittmeister Maximilian von Schönebeck (1 Tochter).

¹² Einer der Söhne war Ernst Moritz Herz, * 06.05.1894 in Berlin, Landwirt. 24.08.1901 I. Ehe mit Erna geb. Bonatz (* 24.08.1901 in Polz / Landkreis Ludwigslust). Diese Ehe ist in der Chronik des Dr. Ludwig Herz nicht erwähnt (durch das Urteil des Landgerichts Schwerin vom 5. Dezember 1935 wurde die Ehe für nichtig erklärt laut Eintragung in Heiratsurkunde B Nr. 5 Standesamt Dömitz). II. Ehe am 06.04.1936 in Hamburg mit Emilie Edile Abrahamsson (* 06.06.1906). Am 13. Mai 1936 sind die Eheleute Herz auf der „Belle Isle“ nach Buenos, Argentinien, ausgereist. Letzte bekannte Adresse aus dem Jahre 1966: Franklin D. Roosevelt 2351 Buenos Aires (freundliche Auskunft des Staatsarchivs Hamburg vom 24.03.2010).

GOTTFRIED WINTER

Berühmt gewordene Pfarrerssöhne aus der Prignitz

Vortrag auf dem Kreiskirchentag in Blüten am 20. September 2009.

Die deutsche Kulturgeschichte ist in den Jahrhunderten nach der Reformation ohne den großen Anteil von Söhnen (und wohl auch Töchtern) aus evangelischen Pfarrfamilien nicht denkbar. Die Geistesgeschichte, die Geschichte der Naturwissenschaften und der Medizin wäre ohne diese Klientel überhaupt nicht zu schreiben. Einige deutschlandweit bekannte Pfarrerssöhne aus diesem Zeitraum sollen genannt sein: Alfred Brehm, Matthias Claudius, Friedrich Fröbel, Emanuel Geibel, C. G. Jung, Hermann Hesse, Gotthold Ephraim Lessing, Friedrich Nietzsche, Karl Friedrich Schinkel, Heinrich Schliemann, Albert Schweitzer, Christoph Martin Wieland. Berühmte Mediziner, die aus Pfarrhäusern stammen, sind Ernst v. Bergmann, Theodor Billroth und Bernhard v. Langenbeck.

Die DDR hat sich mit der Benachteiligung der meisten Pfarrerskinder (Angela Merkel zählt zu den Ausnahmen!) erheblichen Schaden zugefügt. Oberschulzulassungen gingen vielfach an solche, die den geforderten ideologischen Verbeugungen und der sozialen Herkunft aus dem Arbeiter- und Bauernstand besser entsprachen. Zulassungen zum Studium (etwa der Medizin) mussten vielfach durch dreijährigen Militärdienst in der Volksarmee verdient werden.

Ich will nun über sieben aus Prignitzer Pfarrhäusern stammende Berühmtheiten aus der Zeit zwischen 1750 und 1989 ein wenig ausführlicher berichten. Ebenfalls aus Prignitzer Pfarrhäusern stammen im übrigen der Orgelbaumeister Friedrich Hermann Lütkemüller (geb. 16. 2. 1815 in Papenbruch bei Wittstock, gest. 19. 10. 1897 in Wittstock) und der Theologieprofessor Wilhelm Lütgert (geb. 9. 4. 1867 in Techow [heute Heiligengrabe], gest. 21. 2. 1938 in Berlin). Ergänzt werden sollen diese Ausführungen durch eine statistische Zusammenstellung von Theologen, die aus der Prignitz hervorgegangen sind.

I. Friedrich Gedike (1754–1803)

Er stammt aus dem Pfarrhaus Boberow und wurde dort am 15. Januar 1754 geboren. Seine Mutter, Catharina geb. Seger, stammte aus dem Pfarrdorf Bechlin. Sein Vater, Friedrich Gedike, kam nach dreimaligem Pfarrstellenwechsel 1753 in das Dorf Boberow und starb dort am 30. April 1762 im Alter von nur 44 Jahren. Auch sein Sohn Friedrich Gedike, um den es hier gehen soll, verstarb schon mit 49 Jahren am 2. Mai 1803 in Berlin. Die Gemeinde Boberow hat Gedike zu seinem 200.

Todestag im Jahr 2003 mit einem neu errichteten Gedenkstein und einer Festveranstaltung geehrt. In Perleberg ist jüngst eine Schule nach ihm benannt worden.

Gedike war ein Gelehrter von hohem Rang auf den Gebieten der Theologie und Pädagogik. Die größte Bedeutung in Gedikes Wirken nahm die Schulpädagogik ein. Auf ihn gehen viele Neuerungen im Schulwesen zurück. Er gilt als Vater des Abiturs, führte das Klassenbuch, die Lehrerkonferenzen, die Schulbibliotheken und die Klassenarbeiten und manches andere ein. Seine Reformideen haben sich für die gesamte Pädagogik äußerst fruchtbar ausgewirkt. Und noch etwas, was mir allergrößten Eindruck macht, sei hier erwähnt.

In einer Vorlesung „Über deutsche Dialekte“ – gehalten 1793 in Berlin – macht Gedike auf den sprachlichen Reichtum des Plattdeutschen aufmerksam und wehrt sich gegen die Missachtung der plattdeutschen Sprache. Hier ein wörtliches Zitat von ihm: „Soviel glaube ich wenigstens gezeigt zu haben: Daß das Plattdeutsche die Verachtung, zu der es herabgesunken ist, keineswegs verdient, sondern vielmehr einer größeren Aufmerksamkeit wert ist, als es bisher bei den deutschen Sprachforschern gefunden. Thorheit wäre es, itzt noch wünschen zu wollen, daß das Plattdeutsche das Hochdeutsche verdrängen mögte. Auf die Vorzüge dieses Dialekts aufmerksam zu machen, und ihn als eine Fundgrube zur Bereicherung, ja selbst zur Berichtigung des Hochdeutschen zu bearbeiten, ist Pflicht für einen jeden Freund der deutschen Sprache. Desto mehr werde ich mich daher freuen, wenn mein obiger Vorschlag, von Seiten der Akademie die genauere Kenntnis dieser Mundart durch ausgesetzte Preise für Sammlungen der Idiotismen [= Redewendungen, Spezialausdrücke], vornehmlich aus den Provinzen des Preußischen Staates, wo sie noch Volkssprache ist, zu befördern, der Beherzigung nicht unwürdig gefunden werden sollte.“ (Zitiert nach Heinrich Kröger: *Plattdütsch in de Kark*. Band I. 18. und 19. Jahrhundert. Hannover 1996, S. 121). Das sind Sätze, die vor über 200 Jahren formuliert wurden und damals wie heute mitten ins Schwarze treffen. Gedike schreibt in einem Aufsatz über deutsche Dialekte den zutreffenden Satz, der für alle Zeiten gelten sollte: „Das Plattdeutsche hat einen unerschöpflichen Reichtum an zärtlichen, muntern, launigen, naiven, leidenschaftlichen Ausdrücken und Wendungen.“ (Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 1932, S. 48).

II. Christian Ludwig Ideler (1766–1846)

Er wurde am 21. September 1766 als erster Sohn des Pfarrers Christian Ludwig Ideler und seiner Ehefrau Rosina geb. Müller in Groß Breese geboren. Die Idelers sind ein altes Pfarrergeschlecht und haben in verschiedenen Gemeinden Brandenburgs Dienst getan. 21 Pastoren des Namens Ideler haben vom späten 16. bis ins frühe 20. Jahrhundert pastorale Dienste im Brandenburgischen getan.

Groß Breeses berühmtester Sohn Christian Ludwig Ideler studierte in Halle Theologie und arbeitete sich noch in die Fachgebiete Philologie, Sprachwissenschaft, Mathematik und Astronomie ein. Sein Arbeitsfeld war ungeheuer groß und umfassend. Schon mit 28 Jahren war er königlicher Astronom und Berechner der Landeskalendarer in Preußen. 6 Jahre lang (von 1816 bis 1822) hatte Ideler die Ehre, als Lehrer des Prinzen Wilhelm, des späteren Kaisers Wilhelm I. zu arbeiten. Er stieg in die hohe akademische Laufbahn ein als Professor für Astronomie, Natur- und Sprachwissenschaft an der 1810 gegründeten Berliner Universität. Die Fülle seiner Veröffentlichungen kann nur andeutungsweise erwähnt werden. Besonders zu nennen sind: „Handbuch der mathematischen und technischen Chronologie“ (2 Bände 1825 und 1826 in Berlin erschienen). Weitere Titel seiner wissenschaftlichen Werke lauten: „Über den Ursprung und die Bedeutung der Sternnamen.“ „Über die Zeitrechnung der Araber.“ „Über die Zeitrechnung der Perser.“ „Über die Zeitrechnung der Römer.“ „Über die Zeitrechnung der Chinesen.“ Es gibt noch weit mehr an wissenschaftlichen Veröffentlichungen aus Idelers Feder. Auch Handbücher zur englischen, französischen und italienischen Sprache und Literatur brachte er heraus. Er muss ein rastloser und hochbegabter Wissenschaftler gewesen sein. Man könnte ihn ein Universalgenie nennen. Am 10. August 1846 verstarb er mit 79 Jahren in Berlin. Leider ist sein Grab auf dem Dorotheenstädtischen Friedhof nicht mehr auffindbar.

1935 wurde ein Mondkrater nach Christian Ludwig Ideler benannt. Mir gelang es in den siebziger Jahren in der Nachkommenschaft Idelers, der Pfarrfamilie Harder in Wittstock (heute Kyritz) ein Porträt zu entdecken, auf dem Christian Ludwig Ideler dargestellt ist. Inzwischen konnte ich davon ein Farbfoto bekommen, das eingerahmt im Pfarrhaus Groß Breese von mir hinterlassen wurde. Idelers Geburtshaus im alten Groß Breese brannte ja im April 1840 ab.

III. Friedrich Ludwig Jahn (1778–1852)

Er wurde am 11. August 1778 als Sohn des Pfarrers Alexander Friedrich Jahn und seiner Ehefrau Dorothea geb. Schultze in Lanz geboren. Die Dienstzeit Jahns in Lanz lag zwischen 1767 und 1811. Ein patriotisches Schulgedicht, das man wohl früher rund um Lanz zu lernen hatte, beginnt so: „Im Dorfe Lanz bei Lenzen, dort auf der Prignitz Plan, da ward ein Mann geboren, hieß Friedrich Ludwig Jahn. Dem gab Gott in zerriss'ner Zeit ein Herz so groß, so stark, so weit für's heil'ge Vaterland.“ (Hans Ferdinand Maßmann).

Das Dorf Lanz hat seit über 150 Jahren die Erinnerung an Friedrich Ludwig Jahn hochgehalten. Dafür gibt es gute Gründe. Jahns Lebenslauf hatte mancherlei Höhen und Tiefen. Erste Anleitung zum Leben lernte er durch den Unterricht beim Vater kennen. Da schien wohl nicht immer die Sonne der Liebe und Güte. Das

werden nur die nachempfinden können, denen es so ähnlich ging. Gymnasialzeit in Salzwedel und Berlin schloss sich an. Nach dem Studium in Greifswald, Jena und an weiteren Universitäten war Jahn zunächst Hauslehrer in Neubrandenburg und später Lehrer am „Grauen Kloster“ in Berlin.

Leibesübungen, später Turnen genannt, hatten es ihm angetan. In der Hasenheide in Berlin hatte Jahn bei der Eröffnung des ersten deutschen Turnplatzes mitgewirkt. Eine Turnerbewegung entstand. Über allem stand das Motto: „Frisch, fromm, fröhlich, frei.“ Jahn rief 1811 zur Volkserhebung auf und forderte die Errichtung eines deutschen Nationalstaates. 1813 bewährte sich bei der Völkerschlacht Leipzig die eingeübte Turnerdisziplin und nahm sich bald als patriotisches Unternehmen aus. Spannungen zur Monarchie bauten sich auf. Das Wesen der Burschenschaft führte zu tiefgreifenden Konflikten, die für Jahn mit einer Festungshaft von 1819 bis 1825 endeten. Nach der Freilassung Jahns hören Zwangsmaßnahmen des Staates gegen Jahn nicht auf. In Zusammenhang mit der Revolution 1848 und der Frankfurter Nationalversammlung, der Jahn 1848/49 angehörte, brechen neue Konfliktfelder auf. Er stirbt am 15. Oktober 1852 mit 74 Jahren in Freyburg an der Unstrut. Sein Andenken lebt in dem Titel „Turnvater Jahn“ bis heute fort. Das Pfarrhaus in Lanz ist mit einer Jahn-Gedenktafel gekennzeichnet.

IV. Erhard Hübener (1881–1958)

Er wurde am 4. August 1881 in Tackern als Sohn des von 1879 bis 1919 dort amtierenden Pastors Ulrich Hübener und seiner Ehefrau Emilie geb. Langer geboren. Er wuchs in dem Pfarrhaus auf, in dem auch ich meine Kindheit und Jugendzeit erlebt habe. In der ersten Hälfte der fünfziger Jahre machte er noch einmal in Tackern einen Besuch, an den ich noch deutliche Erinnerungen habe. Mein Vater hat 1930 seinen Vorgänger Ulrich Hübener in Lübz (Mecklenburg) beerdigt. So kam es wohl, dass auf Erhard Hübeners Initiative hin und auf seine Kosten ein geschnitztes Altarwerk, welches in der Tackener Kirche heruntergekommen herumlag, wunderbar restauriert worden ist und bis heute seinen Platz an der Nordwand in der Tackener Kirche behielt. Leider gibt es keinen Widmungshinweis unter oder neben dem prächtigen Schnitzwerk. Das wäre eine treffliche Erinnerung an den Tackener Pfarrerssohn Erhard Hübener.

In der Zeitschrift „Prignitzer Heimat“ Nr. 24 (1998) gibt es auf Seite 19 einen Aufsatz von Dr. Wolfram Hennies über Erhard Hübener, der die Überschrift hat: „Ein großer Liberaler.“ Hübener hat das humanistische Gymnasium Schulpforta bei Naumburg besucht. In Berlin und Kiel studierte er Philosophie und Theologie. Weitere Felder, auf denen er sich sachkundig machte, waren Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte. Natürlich erwarb er den Dokortitel, wurde später Professor und war Offizier im 1. Weltkrieg.

In der Weimarer Republik engagierte er sich und förderte alle liberalen Bestrebungen. Er gelangte zu hohem Ansehen und wurde Landeshauptmann in Merseburg. Mit der Nazi-Partei konnte er sich überhaupt nicht anfreunden, was bereits 1933 zu seinem Rücktritt führte. Er lebte in großer Zurückgezogenheit in Wernigerode und nutzte seine Aus-Zeit zur Schriftstellerei.

Schon sehr bald nach dem Zusammenbruch Deutschlands holte man ihn Ende 1945 als unbescholtenen Fachmann in die Politik nach Merseburg zurück. Seine Laufbahn führte schließlich in das hohe Amt des Ministerpräsidenten von Sachsen-Anhalt. Aber ihm wurde sehr rasch die Vorherrschaft der SED und der russischen Siegermacht zum Problem, so daß er Mitte 1949 aus der Politik ausschied. Am 11. Oktober 1950 legte er auch seine Professur in Halle nieder, da er fürchtete, in seinen Vorlesungen bespitzelt zu werden. Von nun an lebte er zurückgezogen in Wernigerode.

Am 3. Juni 1958 verstarb Erhard Hübener mit 76 Jahren und fand seine letzte Ruhestätte auf dem Zentralfriedhof in Wernigerode. Seine Frau war schon 1952 verstorben. Das Grab der Eheleute Hübener ist bis heute in Wernigerode erhalten. Die Erhard-Hübener-Stiftung e. V. in Sachsen-Anhalt, in der es um die Pflege des Liberalismus geht, ist nach ihm benannt.

V. Gottfried Benn (1886–1957)

Gottfried Benn wurde am 2. Mai 1886 in Mansfeld als Sohn des Pfarrers Gustav Benn und seiner Ehefrau Karoline geb. Jequier geboren. Die Eltern wechselten bald in eine Pfarrstelle in der Neumark. Gottfried Benn wuchs im Kreise von 6 Geschwistern auf. Schon sein Großvater, Joachim Benn, war von 1848 bis 1860 Pastor in Mansfeld gewesen, wechselte 1860 nach Bentwisch und verstarb dort im Jahre 1883.

Gottfried Benn besuchte das Königliche Friedrichs-Gymnasium in Frankfurt (Oder) und begann nach dem Abitur zunächst mit dem Studium der Theologie und Philosophie in Marburg und Berlin, wechselte aber schon bald zur Medizin und war nach dem Abschluss des Studiums zunächst Militärarzt, später Arzt für Haut- und Geschlechtskrankheiten in Berlin.

Seine dichterischen Gaben zeigten sich früh, und er hatte schon während der Weimarer Republik einen Namen als Dichter. Über kurze Zeit sympathisierte er mit den Nationalsozialisten, rückte aber bald davon ab. Der Militärdienst im 2. Weltkrieg als Truppenarzt bewahrte ihn vor weiteren Zugriffen der Nazis. Seine Dichtkunst ruhte auch in dieser Zeit nicht.

Nach Kriegsende kehrte er nach Berlin zurück und wurde immer mehr als bedeutender Dichter wahrgenommen. Im Jahre 1951 erhielt er durch die Akademie für Sprache und Dichtung in Darmstadt den Büchnerpreis und 1956 den Kunstpreis

von Nordrhein-Westfalen. Am 7. Juli 1957 starb Benn mit 71 Jahren in Berlin. Seit dem Jahr 2002 gibt es in Mansfeld einen Gottfried Benn Förderkreis, durch welchen Lesungen und Kulturveranstaltungen stattfinden. Das Mansfelder Pfarrhaus ist zum Glück noch im Besitz der Kirchengemeinde und somit ein Stück Gedenkstätte. Das schlichte Fachwerkkirchlein mit dem nebenstehenden Glockenturm ist durch die Tätigkeit des Förderkreises in gutem und ansehenswerter Zustand. Ohne eine lyrische Kostprobe soll es nicht abgehen, wenngleich die Lyrik Benns vielfach nicht leicht zu verstehen und zu deuten ist. Urteilen Sie selbst:

„Auf deine Lider senk ich Schlummer, auf deine Lippen senk ich Kuss,
indessen ich die Nacht, den Kummer, den Traum alleine tragen muss.
Um deine Züge leg ich Trauer, um deine Züge leg ich Lust,
indes die Nacht, die Todesschauer weben allein durch meine Brust.
Du, die zu schwach, um tief zu geben, du, die nicht trüge, wie ich bin –
drum muss ich abends mich erheben und sende Kuss und Schlummer hin.“

VI. Emanuel Hirsch (1888–1972)

Er wurde am 14. Juni 1888 in Bentwisch als Sohn des Pfarrers Albert Hirsch und Ehefrau Klara geb. Neumann geboren. Die Eltern waren nur 6 Jahre von 1884 bis 1890 als Pfarrersleute in Bentwisch tätig und wechselten dann nach Berlin an die Golgathagemeinde, wo sie bis 1910 blieben.

Ähnlich wie alle Vorgenannten erhielt Emanuel Hirsch eine qualitätvolle Gymnasialausbildung und studierte Theologie in Berlin. Bereits 1915, also mit 27 Jahren, wurde er in Bonn Privatdozent und arbeitete seit 1921 als Professor für systematische Theologie in Göttingen. Von 1933 bis 1945 war er Dekan, galt als Vertrauensmann der Nationalsozialisten und gab Texte im Sinne der Deutschen Christen heraus. Seine Lehrtätigkeit endete daher 1945 in seinem 57. Lebensjahr.

Er hatte in den zwanziger, dreißiger und vierziger Jahren schon namhafte theologische Fachbücher und eine große Menge theologischer Aufsätze verfasst, so 1937 das „Hilfsbuch zum Studium der Dogmatik“, 1938 ein weiteres Buch: „Leitfaden zur christlichen Lehre“, 1941 drei Bände „Lutherstudien“. Schon 1945 war Hirsch gänzlich erblindet. Aber das setzte seiner Forschung und theologischen Schriftstellerei kein Ende. 1955 erschienen 5 Bände „Geschichte der neueren evangelischen Theologie.“

Zwei Gestalten der Kirchengeschichte haben ihn immer wieder besonders interessiert: Martin Luther und Sören Kierkegaard. Später verfasste er noch viele Bücher erzählenden Charakters: „Das Herz in der Truhe“ (1950; 2. Aufl. 1957), „Der Hekkenrosengang“ (1951; 2. Aufl. 1956), „Der neugekehrte Wanderstab“ (1954; 2. Aufl. 1957), „Nothnagel“ (1957), „Die unerbittlichen Gnaden“ (1958), „Frau Ilse-

bill. Hans Ungeschick“ (1959), „Die Brautfahrt und andere wunderliche Geschichten“ (1960), „Waldemar Attichs Wendejahr. Ein Brief- und Tagebuch“ (1961), „Geschichten von der Markscheide“ (1963).

Emanuel Hirsch muss wohl mit ungeheurer Energie ausgestattet gewesen sein. Wie hätte er sonst trotz seiner Erblindung noch so viele Bücher verfassen können? Zu seinem 75. Geburtstag, im Jahre 1963, erschien eine Festschrift unter dem Titel: „Wahrheit und Glaube.“ 15 Theologen haben darin Beiträge geliefert und dem Freund und Kollegen ein ehrendes Andenken bewahrt. Am 17.7.1972 ist Emanuel Hirsch in Göttingen mit 84 Jahren verstorben.

VII. Heinrich Vogel (1902–1989)

Heinrich Vogel wurde am 9. April 1902 in Pröttlin geboren. Sein Vater, Ferdinand Vogel, hatte 1901 Hedwig Kühne aus Halberstadt geheiratet. Pröttlin war seine erste Pfarrstelle, und sie blieben dort von 1901 bis 1907. Während dieser Zeit wurde das Pröttliner Pfarrhaus gänzlich erneuert. Von Pröttlin ging die Pfarrfamilie dann in die Neumark und schließlich an die Sophienkirche in Berlin.

Heinrich Vogel besuchte das „Gymnasium zum Grauen Kloster“ in Berlin und studierte nach dem Abitur in Berlin und Jena Theologie. Im Jahre 1932 kam er in die Pfarrstelle Dobbrikow (Kirchenkreis Luckenwalde) und blieb dort mehrere Jahre. Vogel hat sich innerhalb der Bekennenden Kirche sehr gegen das Naziregime gestäubt. Er war einer der wichtigsten Vertreter der Bekennenden Kirche in Berlin-Brandenburg. Seit 1935 wirkte er als Dozent an der Kirchlichen Hochschule in Berlin-Zehlendorf und war von 1937 bis 1941 deren Leiter. 1941 wurde er inhaftiert, aber nach dem Prozess im Dezember wieder auf freien Fuß gesetzt.

1946 erhielt er die Professur für Systematische Theologie an der Humboldt-Universität zu Berlin und wirkte gleichzeitig weiter an der Kirchlichen Hochschule in West-Berlin bis zu seiner Emeritierung. Vogel hat sich nie gescheut, zu kirchenpolitischen Fragen öffentlich Stellung zu nehmen. Glaube und Kirche verlangen Einmischung, das war sein unumstößliches Prinzip.

Eine große Menge theologischer Literatur stammt aus Vogels Feder. Ich will nur einige Buchtitel benennen: Christologie (1949); Dogmatik: Gott in Christo (1951); Grundfragen des Studiums der Theologie (1957); Auf der Grenze. Bilder aus dem Osten (1960). Mehrere Predigtbände kamen heraus: „Das Freijahr Gottes.“ „Gott ist größer.“ „Wir sind geliebt.“ „Wir sind eingeladen.“ Ich könnte noch viele Beiträge und Aufsätze in theologischen Fachzeitschriften benennen, doch würde dies zu weit führen.

Besonders die Liederdichtung hatte es ihm angetan. Ein Choral von ihm aus dem Jahr 1948, auf den 116. Psalm gedichtet, steht unter Nr. 292 im Ev. Gesangbuch: „Das ist mir lieb, dass du mich hörst“. Im früheren Evang. Kirchengesangbuch, das

bis 1993 in Gebrauch war, fanden sich zwei Choräle von Heinrich Vogel: „O Leib, gebrochen mir zugut“ (Nr. 426) aus dem Jahr 1951 und unter Nr. 446 „Der Herr wird für dich streiten“ aus dem Jahr 1936.

Heinrich Vogel starb am 26. Dezember 1989 mit 87 Jahren in Berlin. Bischof Gottfried Forck hat bei seiner Beerdigung am 4. Januar 1990 die Traueransprache über Johannes 3, 16 gehalten: „Also hat Gott die Welt geliebt, dass er seinen eingeborenen Sohn gab, damit alle, die an ihn glauben, nicht verloren werden, sondern das ewige Leben haben.“

In Perleberg zwischen 1540 und 1910 geborene Theologen

Albrecht, Andreas Daniel (geb. 5.1.1729, gest. 9.3.1774 in Mertensdorf)
Angott, Jakob (geb. ca. 1550, Pfr. in Düpow)

Baldenius, Ulrich Karl Ludwig *Eduard* (geb. 16.10.1797, gest. 24.8.1870 Neustadt/Dosse)
Baltzer, Daniel Heinrich (geb. 26.5.1775, gest. 9.4.1854 in Potsdam)
Becker, Andreas Friedrich (geb. ca. 1728, gest. 1805 in Groß Warnow)
Bertram, Georg Samuel (gest. 1758 in Blüthen)
Block, Johannes (geb. 30.8.1633, Pfr. in Groß Gottschow)
Boldt, *Emil* Hermann Friedrich (geb. 1.6.1829, gest. 3.11.1912 in Berlin)

Crüger, Daniel Friedrich (geb. 26.12.1779, gest. 23.12.1839 in Lenzen)
Crusius (Kruse), Johann [nicht Joachim] (geb. 6.7.1683, gest. Neuenbrook 24.9.1750)

Dessin, Alexander Hermann *Max* (geb. 28.2.1862, Pfr. in Gleißen Kr. Sternberg I)
Dessin, Ferdinand Otto *Hermann* (geb. 16.3.1864, gest. 21.11.1927 in Nowawes)
Dreger, Melchior, Lic. (gest. 1559 in Frankfurt/Oder)

Engler, Albert Max *Georg* (geb. 18.11.1868, gest. 16.12.1934 in Berlin)
Ernst, Johann (geb. 1540, Pfr. in Seddin)

Fabricius (Schmidt), Sabellus (getauft 8.6.1656, gest. 1714 in Buckow bei Nennhausen)

Giese, Gregor (geb. ca. 1570, Pfr. in Neuhausen Kr. Perleberg)
Göde, Joachim (geb. ca. 1550, Pfr. in Krampfer)
Griesemann, Paul Johannes (geb. 9.3.1843, gest. 18.8.1893 in Micheln Kr. Calbe a. d. S.)

Hardenack, Michael (geb. 1706, gest. 1771 in Gottberg)
Hasse, Johann Christoph (geb. ca. 1735, gest. 30.7.1805 in Zaatzke)
Hasse, Matthias, Mag. (getauft 24.4.1653, gest. 7.3.1731 in Lenzen)

Havemann, Gottfried (gest. 5.3.1671 in Fehrbellin)
 Hawerlandt, Simon (geb. 1540, Pfr. in Zaatzke Kr. Wittstock)
 Hermes, Daniel (geb. 29.9.1675, gest. 6.3.1716 in Trebenow Kr. Strasburg)
 Hermes, Dietrich (geb. 19.2.1693, gest. 24.10.1750 in Herzsprung)
 Höpfner, Heinrich Paul *Wilhelm* (geb. 17.5.1870, zuletzt Pfr. in Altlangensow)

Ideler, Vollrath *Friedrich*, D. (geb. 28.9.1757, gest. 23.2.1830 in Beeskow)

Jordan, Johann Christoph (geb. 16.4.1696, gest. 23.10.1770 in Crussow)

Kirchner, Johann Joachim *Friedrich* (geb. 3.4.1762, gest. 24.7.1836 in Berge)
 Könnig, *Adolf* Gustav Karl (geb. 10.4.1869, zuletzt Pfr. in Fröhden Kr. Jüterbog)
 Krusemark, Arnold (geb. in Perleberg, gest. 19.4.1657 in Pritzwalk)

Lehfeld, Joachim (gest. 1771 in Techow)
 Liesegang, *Hermann* Gustav Helmuth (geb. 13.12.1824, gest. 25.1.1891 in Potzlow)
 Liesegang, Hugo Friedrich Otto *Hermann* (geb. 28.9.1865, zuletzt Pfr. in Glienick)
 Liesegang, Joachim *Wilhelm* Erdmann, Dr. (geb. 29.9.1791, gest. 30.3.1878 in Perleberg)
 Linde, Bernhard von der, Mag. (geb. 25.6.1646, gest. 23.11.1722 in Brandenburg)

Masberg, *Karl* Theodor Heinrich (geb. 22.1.1822, gest. 22.7.1876 in Borne)
 Mertens, Christian *Friedrich* Matthias (geb. 1756, gest. 14.12.1810 in Legde)
 Mertens, Johann Ludwig *Wilhelm* (geb. 22.10.1807, gest. 29.10.1880)
 Müller, *Adolf* Julius (geb. 1.11.1841, gest. 4.10.1909 in Berlin)
 Müller, Joachim *David*, Mag. (gest. 17.11.1728 in Havelberg-Dom)

Neumann, Christian Samuel (gest. 21.2.1831 in Menz)

Pfützner, *Paul* Robert (geb. 7.10.1872, gest. 29.9.1932 in Staffelde)

Ratich, Michael Gottfried (geb. in Perleberg, gest. 1756 in Magdeburg)
 Rau (Rhau), Johann (geb. 11.4.1673, gest. 24.2.1733 in Berlin)
 Rhau, Daniel (geb. in Perleberg, gest. 1705 in Zühlen)
 Richter, Johann (geb. 1684, begraben 29.12.1733 in Fürstenwalde)
 Riegel, Karl Ernst *Johannes* (geb. 27.8.1877, zuletzt Superintendent in Wittstock)
 Rinowius, Joachim (getauft 2.1.1600, gest. 1668 in Plänitz)
 Rülow, Sabellus (geb. 8.5.1660, gest. 21.5.1714 in Rosenhagen)

Sauber, Ludwig Friedrich *Wilhelm* (geb. 16.11.1819, gest. 17.1.1906 in Berlin)
 Schmidt, Gregor (geb. ca. 1549, Pfr. in Blüthen)

Schneidermann, *Herbert* Gerhard Bruno (geb. 3.9.1908, gest. 5.10.1979 in Greifswald)
 Schultze, Georg Friedrich (geb. 8.10.1774, gest. 14.3.1851 in Perleberg)
 Sietmann, Daniel (geb. 1568, Pfr. in Garlin)
 Stappenbeck, *Adolf* Bernhard Anton (geb. 22.11.1811, gest. 24.11.1871 in Kossenblatt)

Tancke, Joachim (geb. 1570, Pfr. in Mesendorf)
 Trilose, Karl Gottlob (geb. 23.11.1868, gest. 3.5.1937 in Christinendorf)
 Türk, Johann Adam (geb. ca. 1697, gest. 14.12.1766 in Petersdorf Kr. Sternberg II)

Uthemann, Johann Friedrich (geb. 1788, gest. 22.2.1832 in Wendisch Buchholz)

Walter, Theodor *Erich* Bruno Karl (geb. 2.10.1900, Pfr. in Adamsdorf Kr. Soldin)
 Wendt, Karl Friedrich (geb. 3.1.1725, gest. 5.9.1807 in Christdorf)
 Wendt, Kaspar Siegfried (geb. 3.10.1745, gest. 26.11.1796 in Alt Jabel)
 Westhof, Joachim (geb. in Perleberg, bis 1650 Pfr. in Groß Machnow)
 Wiemann, Georg (geb. ca. 1694, gest. 11.5.1759 in Wustrow)
 Winkler, Albert Friedrich Gottlieb (geb. 19.9.1795, gest. 1866 in Rudolstadt)
 Winkler, Ludwig Wilhelm Ferdinand (geb. 6.3.1797, zuletzt Pfr. in Altlietzegöricke)
 Wolf, Joachim (geb. in Perleberg, gest. 21.12.1738 in Groß Warnow)

Dies sind für den Zeitraum von 1540 bis 1908 insgesamt 69 in Perleberg geborene Theologen. Im 20. Jahrhundert waren es weitere 12 Personen:

70. Thea Gottschalk, Pfarrerin in Mecklenburg
71. Hans-Georg Rannenberg (geb. 1.11.1933)
72. Ingeborg Dittmer geb. Fuchs (geb. 1.2.1935, gest. 24.8.1983)
73. Helmut Kloft (geb. 30.9.1934)
74. Hannes Claus, Diakon
75. Margarete Fritz (geb. 2.4.1939)
76. Gottfried Pachaly (geb. 25.8.1940, gest. 29.11.2007)
77. Hans-Peter Freimark (geb. 5.8.1945)
78. Hartmut Hochbaum (geb. 31.7.1957)
79. Torsten Silberbach (geb. 26.1.1961)
80. Jörg-Rainer Matthias (geb. 22.1.1962)
81. Dr. Uwe Czubatynski (geb. 2.5.1965)

Weiterhin lassen sich Theologen aus Perleberg benennen, die in der Altmark amtiert haben (vgl. Uwe Czubatynski: Evangelisches Pfarrerbuch für die Altmark. 2. Aufl., Rühstädt 2006): Daniel Blumenthal (1616-1660), David Blumenthal (1595-1639), Otto von der Hude sen. (geb. 1589), Balthasar Knovenagel (1604-1661),

Joachim Riebe (1624-1695) und Georg Wilhelm Schultze (1855-1940). Ursächlich für die auffallend hohe Zahl in der Stadt Perleberg geborener Theologen könnten für das 17. bis 19. Jahrhundert die 1598 errichtete Stiftung des Matthäus Ludacus und andere Stiftungen sein, vgl. Uwe Czubatynski: Die Perleberger Stipendienstiftung des Matthäus Ludacus. In: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 54 (2003), S. 143–151. Nähere Untersuchungen zu diesem Themenkreis, auch zur sozialen Herkunft der Studenten, fehlen bisher für die Prignitz.

Theologinnen und Theologen aus dem gesamten Prignitzer Raum

Die nachstehende Liste benennt 98 Prignitzer Orte und dazu die Anzahl der in diesen Orten zwischen 1540 und 1910 geborenen Theologen (zusammengestellt nach dem Pfarrerbuch von Otto Fischer, Vollzähligkeit kann nicht garantiert werden):

Babitz 1, Bad Wilsnack 16, Bendelin 5, Bentwisch 1, Berge 1, Berlinchen 14, Berlitt 6, Beveringen 6, Birkholz 1, Blüten 3, Boberow 8, Bresch 1, Cumlosen 3, Dahlhausen 2, Dallmin 5, Damerow 1, Demerthin 7, Dranse 6, Drewen 1, Falkenhagen 4, Frehne 1, Freyenstein 4, Gantikow 1, Garlin 4, Garz 1, Glöwen 1, Groß Breese 4,¹ Groß Gottschow 1, Groß Leppin 1, Groß Welle 3, Gülitz 1, Gulow 2, Gumtow 7, Halenbeck 1, Havelberg 43, Heiligengrabe 2, Helle 1, Herzsprung 5, Kehrberg 2, Kemnitz 1, Klein Lüben 5, Kletzke 3, Kolrep 1, Königsberg 1, Krampfer 5, Krempendorf 1, Kuhbier 4, Kuhsdorf 3, Kümmernitz 1, Kyritz 33, Lanz 3, Lenzen 17, Lindenberg 5, Lockstädt 1, Lohm 1, Lütkenwisch 1, Mansfeld 6, Mertensdorf 1, Meyenburg 4, Mödlich 5, Nebelin 2, Netzow 2, Neuhausen 1, Papenbruch 1, Perleberg 69, Pinnow 1, Premslin 3, Pritzwalk 47, Pröttlin 6, Putlitz 4, Quitzöbel 6, Quitzow 2, Reckenthin 1, Rosenhagen 3, Rühstädt 2, Sadenbeck 1, Schönebeck 1, Schönhagen b. Kyritz 2, Schönhagen b. Pritzwalk 4, Schrepkow 2, Seddin 5, Seedorf 1, Silmersdorf 1, Söllenthin 4, Stepenitz 10, Stüdenitz 4, Sükow 1, Tacken 5,² Triglitz 2, Vehlin 3, Vehlow 1, Viesecke 6, Wittenberge 5, Wittstock 28, Wutike 2, Wustrow 2, Zechlin (Dorf) 1, Zernitz 1.

¹ Daniel Schultze (geb. ca. 1672, gest. 18.3.1735 in Bentwisch), Johann Georg Adam Schleyer (geb. 27.12.1707, Pfarrer in Sadenbeck), Georg Friedrich Ideler (geb. 21.6.1759, gest. 13.9.1809 in Bentwisch) und Karl Alwin Louis Christian Schwechten (geb. 21.9.1835, gest. 12.11.1919 in Bendelin).

² Friedrich Wilhelm Kober (geb. 25.4.1785, in Tacken als Pastor tätig von 1820 bis zu seinem Tode am 16.11.1861), Hermann Kober (geb. 18.8.1822, tätig in Pritzwalk, Seddin und Lenzerwische, gest. in Kietz am 6.12.1886), Wilhelm Guthke (geb. 1.8.1854 in Gülitz als Kaufmannssohn, Pfarrer in Groß Breese von 1882 bis 1895, später 10 Jahre in Kuhbier, dort auch Superintendent für den Kirchenkreis Pritzwalk, von 1906 bis zum Tod am 17.7.1919 Superintendent in Zehdenick), Paul Heidtmann (geb. 2.7.1867) und Wilhelm Knacke (geb. 28.11.1868 als Lehrerssohn, Pfarrer in Groß Breese 1896 bis 1913, in Sükow 1913 bis 1918, in Cumlosen 1918 bis 1935, gest. 1956 in Berlin).

Die Gesamtzahl für den oben genannten Zeitabschnitt beträgt 521. Die Mehrheit stammt aus Pfarrhäusern. Für das 20. Jahrhundert kommen folgende 21 Theologen aus Prignitzer Ortschaften hinzu, so dass es insgesamt 542 sind:

Aus dem Pfarrhaus *Barenthin* stammt: Christa Winkler geb. Nebelin (geb. 30.11.1936).

Aus *Breese* stammen 2 Pfarrer: Gerhard Dalchow (geb. 15.4.1920, gest.) und Dietrich Herm (geb. 7.7.1931).

Aus *Dallmin* stammt: Angelika Moser (geb. 27.4.1941).

Aus *Ellershagen* stammt: Renate Kersten geb. Lauenstein (geb. 8.2.1937).

Aus dem Pfarrhaus *Gantikow* stammt: Reiner Berndt (geb. 24.4.1941).

Aus *Glöwen* stammt: Alfred Nebelin (geb. 8.7.1899, gest.), Vater von Christa Winkler geb. Nebelin.

Aus *Havelberg* stammt: Horst Ewert (geb. 17.2.1936).

Aus dem Pfarrhaus *Kletzke* stammt: Johann-Ludolf Parisius (geb. 27.7.1932, gest. 30.3.2009).

Aus dem Pfarrhaus *Kolrep* stammt: Johannes Meyke (geb. 30.9.1926, gest. 20.4.2010).

Aus *Kreuzburg* stammt: Hans-Joachim Neumann (geb. 22.3.1908, gest. 17.6.1979).

Aus dem Pfarrhaus *Kuhbier* stammt: Joachim Seehaus (geb. 5.12.1939).

Aus dem Pfarrhaus *Legde* stammen: Peter Domke (geb. 27.9.1938, gest.) und Michael Domke (geb. 11.9.1947).

Aus dem Pfarrhaus *Neuhausen* stammt: Martin Weber (geb. 22.4.1937).

Aus *Pritzwalk* stammt: Wolfgang Guthke (geb. 10.5.1949).

Aus dem Pfarrhaus *Tacken* stammt: Gottfried Winter (geb. 1.8.1937 in Pritzwalk, aufgewachsen im Pfarrhaus Tacken; Pfarrer in Groß Breese von 1964 bis 2002).

Aus der Stadt *Wittenberge* stammen: Paul Ahlgrimm (geb. 17.6.1912, gest.), Annette Flade geb. Krüger (geb. 20.9.1950) und Eva-Annelie Polster-Menzel geb. Mielke (geb. 11.2.1951).

Aus dem Pfarrhaus *Wittstock* stammt: Joachim Harder (geb. 18.6.1948).

Pfarrfamilien und Pfarrerskinder aus der Sicht des späten 20. Jahrhunderts

Ich zitiere aus dem Buch von Martin Greiffenhagen (Stuttgart 1982): „Fünf Jahrhunderte lang hat das evangelische Pfarrhaus auf die deutsche Kultur bedeutenden Einfluss gehabt. Pfarrerskinder waren es zum großen Teil, welche die spezifische Variante deutschen Geisteslebens, einer Kultur des Wortes und seiner Auslegung, geprägt haben. [...] Welchen Beruf Pfarrerskinder auch ergriffen, die väterliche Berufung wurde für viele Herausforderung, Anspruch und Maßstab zu einer Bewährung in einer Welt, die über sich hinausweist. Das alles verändert sich heute. Der Beruf des Pfarrers entwickelt sich zu einem modernen Dienstleistungsberuf. Die Pfarrfamilie unterscheidet sich bald kaum noch von normalen Familien. Die Frau des Pfarrers ist nicht mehr Pfarrfrau, sondern Ärztin, Lehrerin, Rechtsanwältin (oder eben auch Theologin). Das Pfarrhaus verliert seine gläsernen Wände, rückt aus dem Zentrum der Gemeinde und wird eine normale Wohnung. Auf diese Weise entfallen für Pfarrerskinder jene besonderen Bedingungen, denen sie bis dahin in ihrer Erziehung unterworfen waren.

Damit verschwinden Einflüsse, die bisher nicht nur Pfarrer, sondern in noch stärkerem Maße Pfarrerskinder auf das Kultur- und Gesellschaftsleben gehabt haben.“ (Seite 7–8). Weiter heißt es: „Die geistige und politische Kultur Deutschlands ist in starkem Maße vom evangelischen Pfarrhaus geprägt. Nicht zu unterschätzen ist auch der Einfluss der Pfarrerstöchter. Viele bedeutende Männer sind Kinder von Pfarrerstöchern, zum Beispiel Hölderlin, Mörike, Gustav Freytag. Theodor Heuss sagte in der Taufrede auf seinen ersten Sohn, dass durch die Familie seiner Mutter die Hälfte der pfälzischen Pfarrer- und Forsthäuser mit ihm verschwägert seien. Pfarrerstöchter heirateten häufig wieder Pfarrer, wodurch sich ganze Pfarrersdynastien ergaben. Als Ursachen für die Kultur bildende Kraft des protestantischen Pfarrhauses werden verschiedene Gründe genannt: die durch den Pfarrerberuf erzwungene geordnete Lebensführung einer Familie, die immer im Dienst ist; sorgfältige Wahl der Ehefrau, die vor der Verlobung dem Bischof vorgestellt werden musste; nachdrückliches Interesse an der Kindererziehung; die Verbindung von geringem Einkommen, sparsamer Lebensführung und einer guten Ausbildung der Kinder, religiös gesteuertes Pflicht- und Verantwortungsgefühl; Hochschätzung der Familie; Ausbildung einer Kultur des Wortes und des Gespräches [...] Das alte evangelische Pfarrhaus ist dahin. [...] Die Frage, ob man diese Entwicklung beklau-

gen oder begrüßen soll, hängt von der Beurteilung der Rolle ab, die das protestantische Pfarrhaus in Deutschland gespielt hat: Welche Kräfte hat es gestärkt, welche Entwicklungen gehemmt? [...] Wie der Pfarrerberuf kein normaler Beruf war, so war das Pfarrhaus kein normales Haus. Das zeigte sich meist schon in seiner Lage: Es lag und liegt noch heute dicht neben der Kirche. Pfarrgarten und Kirchgarten sind häufig nur durch eine kleine Pforte verbunden, durch die der Pfarrer in seine Sakristei gelangen kann, ohne die Straße zu benutzen [...] Vom hohen Sozialprestige des Pfarrerberufes profitierte die ganze Familie [...] Das evangelische Pfarrhaus galt über dreihundert Jahre als Hort deutschen Bildungsbürgertums. Die Zahl der Pfarrerssöhne, welche die evangelische Kultur des Wortes in den Berufen des Schriftstellers, Literaturwissenschaftlers und des Philosophen fortgeführt haben, ist signifikant höher als die bedeutender Naturwissenschaftler oder Juristen. Politiker sind aus Pfarrhäusern so gut wie keine hervorgegangen.“ (a. a. O. Seite 7–19).

Nun meine eigenen Einschätzungen: Wenn Pfarrerskinder gar nicht bis selten in die Politik gehen, dann ist wohl die Frau Bundeskanzlerin, Angela Merkel, die große Ausnahme. Vielleicht leitet sie nun eine bislang kaum üblich gewesene Tradition ein.

Zum Pfarrhaus gehört eigentlich ein gepflegter Pfarrgarten. Meine Frau und ich haben in Groß Breese zwischen 1964 und 2002 diese Tugend hochgehalten. General-superintendent Bransch betonte einmal bei einem Besuch in Groß Breese, dass unser Pfarrgrundstück in seinen Augen das schönste in Brandenburg sei. Das war einmal.

Denke ich an meine Rolle als Sohn aus einer Pfarrfamilie, dann habe ich unterschiedliche Erinnerungen. In der Kindheit fand ich es ärgerlich, wenn ich der „Preesterjung“ genannt wurde oder einer „Paster“ zu mir sagte. Später ließ mich solches kalt. Eher erwachte Stolz in mir, weil die Eltern einen großen Fundus an Lebensweisheit und Wissen besaßen, wie ihn andere Dorfbewohner nicht hatten. Dann wurde mir bewusst, dass ich in 5. Generation Theologe bin (seit 1804) und diese Tatsache Lebenslinien aufzeigt, die keineswegs das Gefühl erzeugten, auf dem verkehrten Dampfer zu sein. Und wenn ich auch als pensionierter Pfarrer immer noch, vielleicht viel zu oft, pastorale Dienste wahrnehme, wird mir bewusst, dass der Dienst an dem Evangelium eigentlich keine Pensionsgrenze hat.

Denke ich an den Kollegen Dr. Karl Groß, der hier in Blüten im 20. Jahrhundert über 60 Jahre gewirkt hat, dann fallen mir unterschiedlichste Begegnungen ein. Inzwischen haben freilich Pfarrhaus, Pfarrgehöft und Pfarrgarten in Blüten gegenüber früher einen sehenswerten Aufschwung genommen. Gelenkte Aktivitäten haben das gesamte Anwesen bis hin zum Pfarrgarten in einen ansehnlichen Zustand versetzt und somit ist ein Modell entstanden, welches immer mehr musealen Vorzeigecharakter bekommen soll. Ich freue mich darüber und kann den dafür hier in Blüten Verantwortlichen nur herzlich danken und sie zum Weitermachen er-

muntern. Wo nämlich Unterbrechungen einsetzen oder lange Unlustphasen entstehen, da ist die Verwilderung schnell wieder da. Und das wäre die traurige Preisgabe eines so löblichen Unternehmens. Es ist zu hoffen, dass dem Blüthener Pfarrgrundstück nicht der andernorts geschehene Verkauf zum Schicksal wird. Der Verkauf der Pfarrhäuser ist in meinen Augen Verscherbelung von Tafelsilber. Wenn sich solches eines Tages als vorschnelle Entscheidung herausstellt, wird zu spät erkennbar sein, dass die so traditionsgeladenen pastoralen Wohnsitze im dörflichen Umfeld nicht hätten aufgegeben werden dürfen. Die Geschichte der protestantischen Pfarrhäuser hat seit der Reformation ungemein viel Bemerkenswertes zu verzeichnen. Dass im 20. Jahrhundert die Stellenbesetzungen immer spärlicher wurden und eine riesige Ausdünnung geschehen ist, kann nur tief bedauert werden. Aber was wissen wir? Vielleicht können in nicht absehbarer Zeit doch wieder ganz andere Tendenzen die Tagesordnung bestimmen und das christliche Abendland zu neuem Aufblühen bringen.

Literaturverzeichnis in chronologischer Reihenfolge

Wildermuth, Otilie: Schwäbische Pfarrhäuser. Erzählungen. Bern: Haller 1910. 96 S.

Bäte, Ludwig / Meyer-Rotermund, Kurt: Das Buch vom deutschen Pfarrhaus. 4. Aufl. Rothenfelde: Holzwarth 1920. 139 S.

Modersohn, Ernst: Mein erstes Pfarramt. Erinnerungen und Erfahrungen. Bad Blankenburg: Harfe [1921]. 96 S.

Schneller, Ludwig: Allerlei Pfarrherren. Leipzig: Wallmann 1925. 140 S.

Völter, Paul: Wie kann man nur ein Pfarrer sein? Berlin-Steglitz: Evang. Pressverband 1928. 102 S.

[Jacobi, Gerhard]: Tagebuch eines Großstadtpfarrers. Briefe an einen Freund. 2. Aufl. Berlin: Furche 1929. 181 S.

Werdermann, Hermann: Pfarrerstand und Pfarramt im Zeitalter der Orthodoxie in der Mark Brandenburg. Berlin: Warneck 1929. 80 S.

Ein Pfarrerleben vor 100 Jahren. Essen: Gemeinwohl 1930. 12 S.

Angermann, August: Was für Männer gab das evangelische Pfarrhaus dem deutschen Volke? 4. Aufl. Essen: Lichtweg-Verlag 1940. 54 S.

Fischer, Otto: Evangelisches Pfarrerbuch für die Mark Brandenburg seit der Reformation. Bd. I-II/2. Berlin: Mittler 1941. XII, 317 S.; 1066 S.

Dahm, Karl-Wilhelm: Beruf: Pfarrer. Empirische Aspekte zur Funktion von Kirche und Religion in unserer Gesellschaft. 2. Aufl. München: Claudius 1972. 322 S.

Greiffenhagen, Martin: Pfarrerskinder. Autobiographisches zu einem protestantischen Thema. Stuttgart: Kreuz 1982. 244 S.

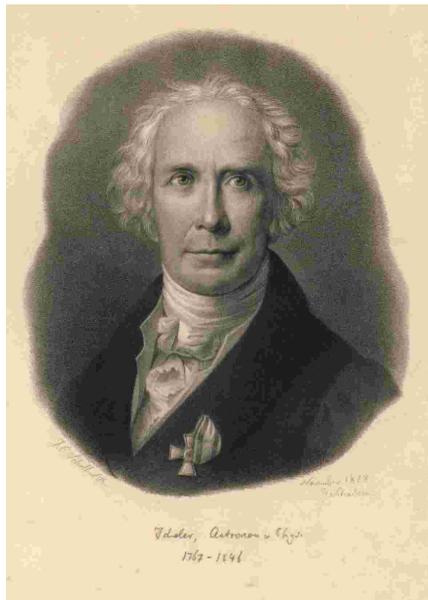
Kinder der Opposition. Berichte aus Pfarrhäusern in der DDR. Hrsg. von Christoph Kleßmann. Gütersloh: Gütersloher Verlagshaus 1993. 159 S.

Seuffert, Barbara: Fröhlich soll die Pfarrfrau springen. Erzählungen. 3. Aufl. Stuttgart: Edition Anker 2002. 99 S.

Gestorben und begraben – und siehe, sie leben! Nachrufe auf Theologen. Hrsg. von Jörg Oberbeckmann und Michael M. Schönberg. Stuttgart: Radius 2004. 178 S.

Nicolaigasse. Der Pfarrer und das Pfarrhaus in der Literatur. Hrsg. von Fulbert Steffensky. Stuttgart: Radius 2004. 278 S.

Burkhardt, Matthias: Malerin – Partisanin – Mystikerin. Eine persönliche Annäherung an die Biographie der Mecklenburgischen Pastorentochter Thea Schreiber-Gammel (1906–1988). Admannshagen-Bargeshagen: BS-Verlag-Rostock 2010. 315 S.



Porträt von Christian Ludwig Ideler aus Groß Breese (Quelle: Wikipedia).

Jahresbericht der Studienstiftung Dr. Uwe Czubatynski für 2010

1. Einnahmen-Ausgaben-Rechnung

Bestand Girokonto am 1. Januar 2010:	1.787,48 €
– Einnahmen:	7.523,50 €
Erträge aus dem Stiftungsvermögen	2.216,50 €
Zustiftungen in das Stiftungsvermögen	5.307,00 €
– Ausgaben:	7.791,82 €
Porto, Büromaterial, Fachliteratur	158,29 €
Fahrtkosten	151,50 €
Beitrag Bundesverband Deutscher Stiftungen	150,00 €
Förderung Stiftungstag Brandenburg	200,00 €
Förderung Domstift Brandenburg	1.500,00 €
Ankauf Wertpapiere	5.368,04 €
Steuerabzug DWS-Fonds	263,99 €
Bestand Girokonto am 31. Dezember 2010:	1.519,16 €

2. Vermögensrechnung

400 Stück DWS Inter Genuss, WKN 84 90 98	
Ausschüttung 26.11.2010: $400 \times 0,75 \text{ €} = 300,00 \text{ €}$ (= 2,55%)	
Kurswert 31.12.2010: 32,54 €	13.016,00 €
400 Stück DEKA Europabond TF, WKN 97 71 98	
Kauf 50 Stück zu 39,58 € am 10.08.2010 = 1.979,00 €	
Ausschüttung 20.08.2010: $400 \times 1,31 \text{ €} = 524,00 \text{ €}$ (= 3,59%)	
Kurswert 31.12.2010: 37,80 €	15.120,00 €
600 Stück DWS High Income Bond Fund, WKN 84 90 91	
Ausschüttung 26.11.2010: $500 \times 1,57 \text{ €} = 785,00 \text{ €}$ (= 6,59%)	
Kauf 100 Stück zu 24,86 € am 30.11.2010 = 2.486,00 €	
Kurswert 31.12.2010: 25,13 €	15.078,00 €
300 Stück Aktien Daimler, WKN 71 00 00	
Dividende $300 \times 0,00 \text{ €}$ am 15.04.2010 = 0,00 € (= 0,00%)	
Kurswert Xetra Tief 31.12.2010: 50,61 €	15.183,00 €

220 Stück SEB ImmoInvest, WKN 98 02 30

Ausschüttung 01.07.2010: $200 \times 2,10 \text{ €} = 420,00 \text{ €}$ (= 3,70%)

Kauf 20 Stück zu 45,00 € plus Spesen am 17.12.2010 = 903,04 €

Kurswert 31.12.2010: 55,75 € 12.265,00 €

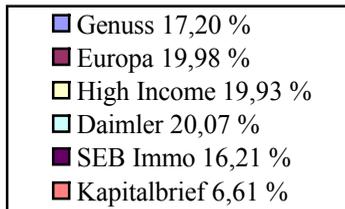
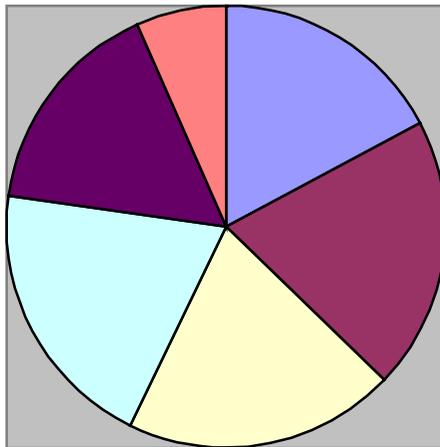
Kapitalbrief der Sparkasse Prignitz 25.08.2009/19 zu 3,75%

Zinsen zum 31. Dezember = 187,50 €

Kurswert 31.12.2010: 5.000,00 €

Stiftungsvermögen am 31. Dezember 2010: 75.662,00 €

Zusammensetzung Stiftungsvermögen Ende 2010



3. Kapitalerhaltungsrechnung

Stiftungsvermögen am 31. Dezember 2009	63.838,50 €
Verbraucherpreisindex für Deutschland Dezember 2009	107,8
Verbraucherpreisindex für Deutschland Dezember 2010	109,6
Erforderlicher Inflationsausgleich 1,67%	1.065,95 €
Tatsächliche Zuführung zum Stiftungsvermögen	5.368,04 €

4. Kennzahlen und Erläuterungen

Anteil Rentenfonds am Stiftungsvermögen	63,72 %
Anteil Aktien am Stiftungsvermögen	20,07 %
Anteil Immobilienfonds am Stiftungsvermögen	16,21 %
Rentabilität des Stiftungsvermögens	3,47 %
Verbleibende Freie Rücklage aus Vorjahren:	1.787,48 €
Freie Rücklage nach § 58 Nr. 7 a AO aus 2010:	738,83 €

In der Vermögensrechnung zu beachten ist die Umbenennung des Fonds DWS Rendite Spezial in DWS High Income Bond Fund zum 1.2.2010, der fast nur noch aus Unternehmensanleihen besteht. Problematisch für alle Stiftungen bleibt das im historischen Vergleich außerordentlich niedrige Zinsniveau. Da die Umlaufrendite im Berichtsjahr zeitweise sogar die magische Marke von 2 % unterschritt, ist die erreichte Rentabilität des Stiftungsvermögens von 3,47 % (gemessen am Zeitwert zum Ende des Vorjahres) ein ansehnliches Ergebnis, das die strategisch richtige Zusammensetzung des Portfolios bestätigt. Eine Nachwirkung der Wirtschaftskrise war freilich die fehlende Dividende bei den Aktien der Daimler AG. Ein Absinken der Erträge aus dem Stiftungsvermögen im Vergleich zu den Vorjahren war aus den genannten Gründen nicht zu verhindern.

Gefördert wurde wie in den Vorjahren in erster Linie das Domstift Brandenburg, darüber hinaus die Veranstaltung des dritten Brandenburger Stiftungstages. Der Zeitwert des Stiftungsvermögens, der sich nach den Turbulenzen an den Finanzmärkten bereits Ende 2009 weitgehend wieder erholt hatte, wies noch einmal eine positive Entwicklung auf. Sehr erfreulich ist der Umstand, daß die Zustiftungen abermals auf einem hohen Niveau gehalten werden konnten und die Erträge aus dem Stiftungskapital bei weitem überstiegen. Seit Gründung der Studienstiftung konnten nunmehr rund 30.000,- € an Zustiftungen eingeworben werden. Die Inflationsrate wies im Berichtszeitraum einen nur leichten Anstieg auf.

5. Verwaltung

Die turnusmäßige Sitzung von Vorstand und Kuratorium fand am 10. April 2010 im Kloster Jerichow statt. Dem Vorstand wurde für die Rechnungslegung 2009 Entlastung erteilt. Der Haushaltsplan für 2010 wurde ebenso besprochen wie die inhaltlichen Vorhaben der Studienstiftung.

Planmäßig fortgeführt wurde die Öffentlichkeitsarbeit, indem Ende Mai 2010 ein Rundbrief an insgesamt 320 Adressaten verschickt wurde. Bei den Empfängern handelte es sich fast ausschließlich um solche Personen und Institutionen, die nicht mit dem vorliegenden Jahresbericht beliefert werden. Auf diese Weise kann davon ausgegangen werden, daß – Zeitschrift und Rundbrief zusammengezählt – jährlich weit mehr als 500 Adressaten über die Arbeit der Stiftung informiert werden. Die Sendung wurde dazu benutzt, mit Hilfe eines beigefügten Aufsatzes auf die Arbeit des Domstiftsarchivs aufmerksam zu machen, das für beträchtliche Teile der Mark Brandenburg außerordentlich wertvolle historische Quellen verwahrt. Der Brief selbst hat in erster Linie auf die Neuerscheinungen und Digitalisate hingewiesen, die über das Domstiftsarchiv vertrieben werden.

6. Zweckverwirklichung

Die Tätigkeit der Stiftung bezog sich wiederum auf zwei verschiedene Bereiche, für die auch die in der Jahresrechnung ausgewiesenen Porto- und Fahrtkosten verausgabt wurden: Von der Zeitschrift „Berichte und Forschungen aus dem Domstift Brandenburg“ konnte ein dritter Band erscheinen. Eine Besonderheit dieses Bandes ist die erstmalige Publikation einer bereits 1942 verfaßten Dissertation des Pfarrers Fritz Hempel, die für die religiöse Volkskunde der Mark Brandenburg (insbesondere des Fläming) eine auch heute noch höchst aufschlußreiche und lesenswerte Arbeit darstellt. Neben anderen historischen Beiträgen ist die Prignitz mit einer umfangreichen Abhandlung von Torsten Foelsch über die Familie Gans zu Putlitz vertreten.

In mehreren Sitzungen wurde schließlich der 3. Brandenburger Stiftungstag inhaltlich mit vorbereitet, der am 22. Juni 2010 wiederum in Potsdam-Hermannswerder stattfand. Das sorgfältig vorbereitete Programm, erstmals verbunden auch mit einer Begrüßung und Vorstellung neu anerkannter Stiftungen, ist für alle Teilnehmer zweifellos ein Gewinn gewesen. Es bleibt zu hoffen, daß dieser regionale Stiftungstag dazu beiträgt, die Idee der Stiftung auch im Land Brandenburg weiter zu befördern.

DR. UWE CZUBATYNSKI (Brandenburg)

Protokoll der Mitgliederversammlung

Ort und Datum: Perleberg, Hotel Deutscher Kaiser, 18. September 2010.

Begrüßung: Herr Professor von Barsewisch eröffnete als Versammlungsleiter um 13 Uhr die diesjährige Mitgliederversammlung, zu der 25 Mitglieder erschienen sind. Die Versammlung ist nach der satzungsgemäß erfolgten Einladung beschlußfähig. Am Vormittag waren rund 40 Personen anwesend, um die drei Vorträge der diesjährigen Herbsttagung zu verfolgen (Dieter Hoffmann-Axthelm: Zur Baugeschichte der Jakobikirche; Bernhard v. Barsewisch: Lotte Lehmann und die Folgen; Peter Knüvener: Mittelalterliche Kunst in der Prignitz). Für den Nachmittag ist eine Besichtigung des Oldtimer-Museums vorgesehen.

TOP 1 Bericht des Vorstands: Dr. Czubatynski erinnerte zunächst an die Frühjahrs-Exkursion, die diesmal als Zweiländertreffen zusammen mit dem Heimatkundlichen Arbeitskreis Lüchow-Dannenberg organisiert worden war. Am 24. April 2010 fand sich die erfreuliche Zahl von rund 60 Teilnehmern in Schnackenburg ein (davon knapp 40 vom Verein für Geschichte der Prignitz). Die einleitenden Referate (Reichel / Czubatynski und Jürries) stellten die Arbeit der beiden Vereine vor. Dabei wurde deutlich, daß sich die Struktur des Heimatkundlichen Arbeitskreises (www.hak-ld.de) als eine Art Dachverband geschichts- und naturforschender Vereine und Institutionen im Wendland wesentlich von den Prignitzer Verhältnissen unterscheidet. Der Hauptvortrag von Dr. Jens Schneeweiß (Göttingen) berichtete von den Ergebnissen der ausgedehnten archäologischen Untersuchungen beiderseits der Elbe. Die erneuten Grabungen konnten nachweisen, daß auf dem Hühbeck tatsächlich ein Kastell aus der Zeit Karls des Großen gestanden hat, das spätere Wendland (der Drawehn) danach aber wieder slawischer Siedlungsraum wurde. Bedeutende Burganlagen wurden unter anderem in Meetschow und in Lenzen-Neuehaus untersucht. Am Nachmittag schloß sich nach der Besichtigung des Grenzlandmuseums eine Fahrt nach Gartow an. Dort konnte durch das freundliche Entgegenkommen von Graf Bernstorff sowohl das Gutsarchiv (Führung: Otto Puffahrt, Lüneburg) als auch die wertvolle Bibliothek in Augenschein genommen werden. Der Tag schloß bei hervorragendem Wetter mit einem Kaffeetrinken in den Räumlichkeiten der Kirchengemeinde Gartow und wird allen Teilnehmern gewiß in bester Erinnerung bleiben.

Der Vorstand hat im Berichtszeitraum dreimal getagt, und zwar am 4. Dezember 2009 in Groß Pankow, am 9. April 2010 in Perleberg und am 20. August 2010 in Wittenberge. Besonders zu danken ist diesmal Frau Franek als Schriftführerin des Vereins, die den Wunsch der letzten Mitgliederversammlung nach einem intern zu verteilenden Mitgliederverzeichnis in die Tat umgesetzt hat. Die aktuelle Liste ist zusammen mit der Einladung zur Herbsttagung versendet worden und wird hof-

fentlich dazu beitragen, die Kontakte zwischen den Vereinsmitgliedern zu erleichtern und zu intensivieren. Der Verein umfaßt derzeit 105 Mitglieder (davon 15 korporative Mitglieder), von denen 61 ihren Haupt(wohn)sitz in der Prignitz haben. Der Versand des zehnten Mitteilungsbandes wurde wiederum von einer AGM-Kraft im „Netzwerk der Vereine“ von Perleberg aus organisiert. Rund 30 Exemplare wurden dem Förderverein Kirchturm Putlitz zur Verfügung gestellt.

Herr Dr. Blumenthal erläuterte anhand der bereits veröffentlichten Jahresrechnung die einzelnen Einnahmen und Ausgaben des Jahres 2009. Nach eingehender Prüfung hat das zuständige Finanzamt Kyritz dem Verein am 6. Juli 2010 erneut die Gemeinnützigkeit bescheinigt und einen Freistellungsbescheid erteilt.

Im laufenden Geschäftsjahr 2010 konnte die außerordentlich aufwendige Restaurierung des ältesten Kirchenbuches der Stadt Pritzwalk gefördert werden. Zu diesem Zweck wurden aus Mitteln des PS-Lotteriesparens 2.000,- € von der Sparkasse Prignitz zur Verfügung gestellt und weitere 2.000,- € aus Eigenmitteln des Vereins beigesteuert. Die darüber hinaus verbleibenden Kosten wurden durch die Kirchengemeinde Pritzwalk und eine Beihilfe der Stadt Pritzwalk abgedeckt.

TOP 2 Bericht der Kassenprüfer: Herr Wulff und Frau Klaß berichteten über die am 10. Mai 2010 in Gandow erfolgte Prüfung der Vereinskasse, deren Führung keinen Anlaß zu Beanstandungen gab, und legten einen schriftlichen Prüfungsvermerk vor. Die vom Finanzamt beanstandete Berechnung der freien Rücklagen wird in der nächstfolgenden Jahresrechnung korrigiert.

TOP 3 Entlastung Schatzmeister und Vorstand: Nach Entgegennahme der Berichte wurden je einzeln der Schatzmeister und der Vorstand von der Mitgliederversammlung ohne Gegenstimme (unter Stimmenthaltung der Betroffenen) entlastet.

TOP 4 Wahl der Kassenprüfer: Frau Klaß und Herr Wulff wurden einstimmig für ein weiteres Jahr als Kassenprüfer bestellt.

TOP 5 Informationen des Vorstands: Vorausschauend eingeladen wurde zu den nächsten Veranstaltungen des Vereins, nämlich zur Frühjahrstagung am 16. April 2011 im Kloster Heiligengrabe sowie zur Herbsttagung am 8. Oktober 2011 im Museum Wittstock. Hingewiesen wurde schließlich auf die Publikation des digitalisierten Adreßbuches der Stadt Perleberg von 1901 und auf die „Berichte und Forschungen aus dem Domstift Brandenburg“, deren Band 3 (2010) einen umfangreichen Beitrag von Torsten Foelsch über die Archive der Familie Gans zu Putlitz enthält.

DR. UWE CZUBATYNSKI (Brandenburg)

Kassenbericht für das Jahr 2010*1. Einnahmen-Ausgaben-Rechnung*

Bestand Girokonto am 1. Januar 2010:	5.826,37 €
– Einnahmen:	5.708,84 €

Davon:

A. Ideeller Bereich

Mitgliedsbeiträge	2.250,00 €
Drittmittel Sparkasse	2.000,00 €
Spenden	363,00 €

B. Vermögensverwaltung

Zinsen Sparbriefe	90,84 €
-------------------------	---------

C. Zweckbetriebe

Verkauf Mitteilungen	910,00 €
Tagungsbeiträge	95,00 €

– Ausgaben:	6.389,52 €
-------------------	------------

Davon:

A. Ideeller Bereich

Verwaltungskosten	559,81 €
Fahrtkosten	192,60 €
Zuschüsse und Beiträge	4.525,00 €

B. Vermögensverwaltung

C. Zweckbetriebe

Druckkosten Mitteilungen Band 10	1.044,61 €
Tagungskosten	67,50 €

Bestand Girokonto am 31. Dezember 2010:	5.145,69 €
Davon Freie Rücklage aus 2009:	143,27 €
Davon Freie Rücklage aus 2010:	491,58 €
Davon Projektrücklage Honorarkraft 2013:	3.000,00 €

2. Rücklagen und Vermögensrechnung

Freie Rücklage nach § 58 Nr. 7 a AO aus 2003: Sparbrief 28.10.10/20 zu 2,15 %	500,00 €
Freie Rücklage nach § 58 Nr. 7 a AO aus 2004: Sparbrief 16.03.05/12 zu 3,0 %	500,00 €
Freie Rücklage nach § 58 Nr. 7 a AO aus 2005: Sparbrief 16.10.06/12 zu 3,3 %	500,00 €
Freie Rücklage nach § 58 Nr. 7 a AO aus 2006: Sparbrief 23.04.07/12 zu 3,3 %	500,00 €
Freie Rücklage nach § 58 Nr. 7 a AO aus 2007: Sparbrief 12.02.08/13 zu 3,4 %	500,00 €
Freie Rücklage nach § 58 Nr. 7 a AO aus 2008: Sparbrief 05.03.09/14 zu 2,6 %	500,00 €
Summe der als Sparbrief angelegten freien Rücklagen:	3.000,00 €

Erläuterung: Unter den vom Verein gezahlten Zuschüssen sind 4.000,- € für die Restaurierung des Pritzwalker Kirchenbuches und 500,- € für die Restaurierung des Zifferblattes der früheren Lenzener Turmuhr verbucht. Der am 24.9.2010 zurückgezahlte Sparbrief (freie Rücklage aus 2003) wurde in derselben Höhe von 500,- € neu angelegt und erscheint daher in der obigen Einnahmen-Ausgaben-Rechnung nicht. Die aus 2009 mögliche freie Rücklage beträgt nicht 376,13 € (wie im Kassenbericht für 2009 wegen einer falschen Berechnungsmethode ausgewiesen), sondern über die bereits vorhandenen Sparbriefe hinaus nur noch 143,27 €.

DR. WERNER BLUMENTHAL (Gandow)

Studienstiftung Dr. Uwe Czubatynski

Folgende Publikationen sind im Internet kostenlos als PDF-Datei verfügbar:

Czubatynski, Uwe: Bibliographie zur Geschichte der Orgel in Berlin-Brandenburg. 2., aktualisierte Auflage. Rühstädt 2005. 62 S.
Elektronische Ressource: <http://d-nb.info/97701407X>

Czubatynski, Uwe: Das kirchliche Archivwesen in Deutschland. 2., erweiterte Auflage. Rühstädt 2005. 86 S.
Elektronische Ressource: <http://d-nb.info/977679845>

Czubatynski, Uwe: Evangelisches Pfarrerbuch für die Altmark. 2., erweiterte Auflage. Rühstädt 2006. 297 S.
Elektronische Ressource: <http://d-nb.info/97946353X>

Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz 1 (2001) ff.
Elektronische Ressource: <http://d-nb.info/976580101>

Czubatynski, Uwe: Kirchengeschichte und Landesgeschichte. Gesammelte Aufsätze. 3., ergänzte Auflage. Nordhausen: Bautz 2007. 491 S.
Elektronische Ressource: <http://d-nb.info/985191236>

Berichte und Forschungen aus dem Domstift Brandenburg 1 (2008) ff.
Elektronische Ressource: <http://d-nb.info/99179995X>

Czubatynski, Uwe: Verein und Geld. Ein Ratgeber für die Vermögensverwaltung von gemeinnützigen Vereinen und Stiftungen. 2., verbesserte Auflage. Nordhausen: Bautz 2008. 109 S.
Elektronische Ressource: <http://d-nb.info/99076494X>

Czubatynski, Uwe: 700 Jahre Quitzöbel. Beiträge zur Ortsgeschichte auf der Grundlage des Pfarrarchivs. Nordhausen: Bautz 2010. 228 S. m. Abb.
Elektronische Ressource: <http://d-nb.info/1002334012>