

SCHIFFER - Schifferschulen - Havelberg – Zeitschriften - Quellen

Bearbeitet: Sonntag, 14. März 2021 / webmaster@horsthartwig.de

Der Bär (Public Domain) Ausgabe 3.1877

S. 137 = digital.zlb.de/viewer/image/

Aus der Geschichte der Stadt Havelberg. Mitgetheilt vom Bürgermeister Lau in Havelberg. (Fortsetzung.)

Zu Anfang der Regierung des Churfürsten Friedrich III. versuchten die städtischen Behörden durch ein vertragsmäßiges Abkommen mit dem Domstifte der drohenden, immer weiteren Ausdehnung dieser verfassungswidrigen Verhältnisse wenigstens eine gewisse Grenze zu setzen.

- - -

Nach § 10 des Recesses sollten die Schiffbauer unter den Bergen zwar ihr Handwerk nach wie vor treiben, und auch für Kaufleute Schiffe oder Schuten bauen dürfen, aber nicht Handel damit treiben oder für sich selbst Schiffe, bauen.

S. 136 = digital.zlb.de/viewer/image/

Diejenigen von diesen Schiffbauern, welche die erforderlichen Eigenschaften als Meister hatten, mußten nach dem Königlichen Beschluß vom 24. September 1737 in die Gilde von Havelberg aufgenommen werden, ohne aber von dem Quartal-Gelde frei zusein. — Nach dem § 11 des Recesses sollten die Fisch-Käufer des Köperberges mit den Fisch-Käufern in der Stadt eine Gilde bilden. Neben diesen, dergestalt von der Stadt concedirten Gewerbsleuten hielt das Capitel endlich auch noch Stellmacher und Töpfer auf den Bergen. Sämmtliche Handwerker des Domes durften indeß, nach den Königlichen Verordnungen vom 8. Juni 1735 und 1. August 1736, ihr Handwerk nur auf dem Dom und nicht außerhalb der Ringmauern des Doms betreiben.

- - -

An bürgerlichen Gewerben betrieben die Bürger Havelbergs in älterer Zeit besonders viel Schiffahrt und Handel mit Hamburg. Sie brachten vorzüglich Getreide dahin und nahmen allerhand Waaren zur Rückfracht, theils für Rechnung Magdeburger, sächsischer und böhmischer Kaufleute, theils auch auf eigene Rechnung oder für ihre Landsleute in der Mark. Die Getreide-Ausfuhr-Verbote, welche besonders seit der Mitte des 16. Jahrhunderts den freien Verkehr der Mark verhinderten, waren daher für den Handels- und Schiffahrtsbetrieb Havelbergs sehr nachtheilig. Die Jägelitz wurde ehemals von Havelberg bis Kyritz beschifft. Die vier ältesten Gewerke oder Gilden der Stadt waren die Bäcker, Fleischer, Schuster und Tischler. Diesen stand, nach der älteren Stadtverfassung, allein ein Recht zur Theilnahme an der öffentlichen Verwaltung zu. Sie wurden bei der Berathung oder Entscheidung aller wichtigeren Stadtangelegenheiten zugezogen, während die übrigen, später entstandenen Gewerke entweder gar nicht oder doch nur in der sogenannten gemeinen Bürgerschaft vertreten waren. Im Jahre 1310 wird auch schon vom Markgrafen Waldemar den Gewandschneidern in Havelberg ein Privilegium ertheilt und der Tuchmacher gedacht. Den Schneidern ist ein Gewerbs-Privilegium erst im Jahre 1557, den Leinewebern im Jahre 1563, den Grobschmieden erst im Jahre 1580 ausgefertigt. Wichtige Nahrungen waren in Havelberg besonders die Brauerei, die Fischerei und der Schiffbau. Aus der Brauerei bezog die Krämerei bedeutende Einnahmen an der Bierziese. Die Fischerei, für deren Gedeihen bis in die neueste Zeit nach alter Observanz jährlich am Neujahrstage öffentlich in der Kirche vom Prediger gebetet werden mußte, beschäftigte schon immer viele Einwohner in der Stadt wie unter den

Bergen. Die Fischereigerechtigkeit ruht noch heute auf dem Besitze eines Hauses in der Stadt oder in dem Köperberge. Im Jahre 1431 verlieh der Magistrat zu Havelberg den außerhalb der Stadt wohnenden Fischern, welche an der Fischergilde zu Havelberg Theil nahmen, das besondere Privilegium, daß sie während der Pfingstzeit, da die Fischer ihre Gildenfeier begingen, unter des Rathes besonderem Schutze die Stadt besuchen könnten, ohne wegen Schulden — handhafte That und grobe Verbrechen ausgenommen — mit Arrest belegt werden zu können. Der **Schiffbau** ist besonders unter dem großen **Churfürsten** Friedrich Wilhelm in großer Ausdehnung betrieben. Es wurden Elbschiffe bis 120 Fuß Länge und 16 Fuß Breite in großer Menge hier gebaut, außerdem kleine Fahrzeuge, als Schuten, Gelten, Wracken, Anhenge und dergleichen. Unter König Friedrich unternahm, ein Holländer Namens Kornels, hier auch Seeschiffe zu bauen. Er errichtete zu diesem Behufe am Schönberg einen großen Bauhof, starb aber bald darauf, und hiernächst ist dieser Gewerbszweig verfallen. Hiervon scheint die noch heute hier stark verbreitete irrthümliche Annahme herzurühren, daß Peter der Große es gewesen, der den Bauhof errichtet und hier Seeschiffe erbaut hätte.

Der Bär (Public Domain) Ausgabe 11.1885

S. 267 = digital.zlb.de/viewer/image/

Auch der **Holzhandel** war sehr blühend und schon seit den vorigen Regierungen betrieben worden. Der **Kurfürst** benutzte die damals höchst ansehnlichen Forsten in der Mark Brandenburg und in Preußen nicht allein zum **Schiffbau** selbst, wozu er die Schiffszimmerleute aus Holland kommen ließ, sondern er verstattete auch die Ausfuhr der Masten und des **Schiffszimmerholzes** in die Fremde, wodurch ansehnliche Summen ins Land kamen. Auch legte er bei seinen Domainenämtern Glashütten an, in welchen man Gläser von allerhand Art verfertigte, die mit großem Nutzen im Auslande abgesetzt wurden. Die meisten Glaswaaren waren bisher aus Böhmen in die Mark Brandenburg gekommen, durch die erwähnten Anlagen aber konnten sie entbehrt werden, und da Friedrich Wilhelm sich auch bemühte, geschickte Schleifer, Maler und Vergolder auf seine Hütten zu bekommen, so verfertigte man auf denselben sehr schöne Arbeiten.

Die ELBSCHIFFER - SCHIFFERSCHULEN

Zentralblatt der Bauverwaltung (Public Domain) Ausgabe 1888

S. 256 = digital.zlb.de/viewer/image/

Centralblatt der Bauverwaltung. 16. Juni 1888.

Die Elbeschiffer.

Nach Ausführung der hauptsächlichsten Correctionsarbeiten auf der Elbe bietet es eine große Genugthuung, den Erfolg der Bauten und die Entwicklung der Schifffahrt auf der Elbe in Wirklichkeit zu betrachten. Wenn auch die Absicht, der Elbe in ihrer ganzen schiffbaren Länge zu jeder Zeit eine Fahrtiefe von 0,93 m zu verschaffen, noch nicht durchgehends erreicht ist, so hat doch die Einheitlichkeit der Fahrrinne und Gleichmäßigkeit der Wassertiefen auf den vielfachen Uebergängen den Frachtverkehr in außerordentlicher Weise gehoben. Besonders im Laufe der letzten 15 Jahre hat sich eine Steigerung der Massenbewegungen, eine Vermehrung des Laderaums vollzogen, daß die vorhandenen Eisenbahnen zur Bewältigung dieses Verkehrs längst nicht mehr ausreichen würden. Dem steigenden Wasserverkehr folgt, eine Blüthe der Gewerthätigkeit, wie noch nicht der Fall gewesen. Wie glänzend rechtfertigen sich da die Aufwendungen, welche zum Ausbau der Elbe in den letzten 20 Jahren in hervorragender Weise gemacht sind. Je mehr sich indes die Vorliebe für die Wasserstraßen überall Bahn bricht, desto größer wird das Mißtrauen und die Abneigung gegen die Schiffer. Die Zahl der Schiffer hat sich den Anforderungen der Zeit entsprechend wohl vermehrt, wenn auch die Arbeit nur mühsam, der Verdienst nur gering

genannt werden kann, aber die Zuverlässigkeit und Tüchtigkeit des Schifferstandes steht zu dem großen Vertrauen, welches demselben durch Uebertragung der werthvollsten Ladungen entgegengebracht wird, meist in keinem entsprechenden Verhältniß. An der Elbe mag hieran theilweise die wesentliche Beteiligung des Großcapitals an Schiffahrts-Unternehmungen die Schuld tragen. So lange das Schiffahrtsgewerbe lediglich in den Händen der Kleinschiffahrt sich befand, wo der Besitzer selbst mit auf Reisen ging und im Interesse seiner eigenen Wohlfahrt gezwungen war, sich die erforderlichen Kenntnisse anzueignen, war noch ein gewisser Grad von Verantwortlichkeit, noch eine Ueberlieferung und Fortpflanzung erforderlicher Handfertigkeit vorhanden.

Die Setzschiffer indessen, welche immer mehr Feld gewinnen, fahren für fremde Rechnung ohne eigene weitere Gefahr, als daß sie höchstens ihren kärglichen Lohn aufs Spiel setzen. Die Schiffer gehen im wesentlichen nicht mehr aus den besitzenden Klassen, sondern aus den Unteren, ärmeren Volksschichten hervor. Wenn auch zur Führung der Schiffe nur die besten herangezogen werden — denn dies bringt schon das eigene Interesse der Schiffsbesitzer mit sich —, immerhin bietet der Miethsschiffer bei der jetzigen Art der Heranbildung dem Publicum nicht überall die Sicherheit und Vertrauenswürdigkeit, welche von einem Frachtführer verlangt werden muß. Zahlreiche Erfahrungen treten hinzu, dieses Mißtrauen zu verstärken und von einzelnen Fällen auf die Allgemeinheit zu übertragen. Es ist gewiß kein gutes Zeichen, wenn z. B. die Versicherungsgesellschaften für Wasserbeförderung sich aus diesem Grunde vereinigt haben, besondere Schiffsrevisionsstellen eingerichtet haben und eine gewisse schwarze Liste aufrecht erhalten, auf welcher die Namen derjenigen Schiffer und Kähne, welche das öffentliche Vertrauen gemißbraucht, verzeichnet werden. Aber die strenge Durchführung dieses Grundsatzes ist nicht möglich und vermag den öffentlichen Haufen ebensowenig zu beruhigen, als die polizeiliche Bestimmung, daß der Schiffer auf der Fahrt keinen Handel treiben darf. Auch die Bestimmungen der Additionalacte von 1844, welche von jedem Schiffsführer den vorherigen Erwerb eines Patentes fordern, gewähren nur geringen Schutz, und der einzige, heilsame Einfluß besteht dabei vielleicht in dem Umstande, daß ein polizeiliches Führungszeugniß verlangt wird und Personen, die mit entehrenden Strafen belegt sind, sich zu melden schämen. Denn die vorgeschriebene Prüfung pflegt meist nur reine Formsache zu sein. Es ist auch nicht zu erwarten, daß der Wasserbaubeamte in ganz fremden Bezirken bei der ständigen Ueberhäufung mit Arbeiten sich auch noch an das Studium der schiffahrts- und strompolizeilichen Bestimmungen auf der Elbe heranmachen soll, zumal das Gesetzblatt von 1844, welches den Wortlaut derselben enthält, in der Dienstbibliothek jener gar nicht vorhanden zu sein pflegt. Die Patente sollen bei Untauglichkeit und Vergehen des Inhabers gegen Ordnung und Sicherheit zurückgezogen werden, aber wann ist das je geschehen und wann durchführbar ?!

Was die Tüchtigkeit der Schiffer anlangt, so glauben die Leute, wenn sie 5 oder 6 Jahre auf dem Wasser in praktischer Thätigkeit zugebracht haben, ihr Gewerbe zu verstehen. Zwar ist der Werth und die Nothwendigkeit der täglichen Erfahrung nicht zu unterschätzen und wohl anzunehmen, daß Uebung auch hier die beste Lehrmeisterin ist, aber es kommt doch sehr darauf an, unter welcher Aufsicht, in wessen Zucht der Schiffer seine Sturm- und Drangperiode durchgemacht. „**Die heutigen Schiffer verstehen die Schiffahrt gar nicht mehr**“, diesem Worte begegnet man bei alten Schiffern sehr oft, und in der That ist mit dem Fortfall des Segelns und Treidelns, mit Fachschulen der besseren Fahrstraße und bequemeren Be- und Entladung manche schwer zu erlernende und in der Ausübung mühsame Praxis verschwunden, und wohl mancher zu der Anschauung gelangt, daß es genüge, das Steuer richtig zu führen, um Schiffer zu sein. Die Kenntniß des Fahrwassers ist nicht mehr nothig, dafür ist ja die Bezeichnung desselben; das Stellen der Segel ist überflüssig, da giebt es ja Schleppdampfer; das Verladen besorgen ja die Stauer, über Untiefen helfen ja die Häupter.

Und doch sind mit der Entwicklung der Schifffahrt und dem Fortschritte der Technik ganz andere Punkte in den Vordergrund getreten und haben dem Schiffergewerbe schwierigere Räthsel aufgegeben, als die alten, auf praktischer Handhabung fußenden Vorbedingungen. Abgesehen von der Dampfschifffahrt, deren Wirken und Wesen nur ernstem Streben sich erschließt, stellt auch für den Kahnschiffer die Art des Verkehrs, gipfelnd in Schnelligkeit und Sicherheit des Betriebes, heutzutage besondere Anforderungen an die Intelligenz des Schiffsführers.

Diesen Anforderungen ist aber die Mehrheit, der Schiffer heute leider bei weitem nicht gewachsen. Ueber die Ansprüche des Publicums an sichere und schnelle Beförderung zeigen sie sich empört, wie man bei so niedrigem Frachtpreise auch noch Bedingungen zu machen wage; den Ansprüchen der Reeder an Zuverlässigkeit und Sorgsamkeit antworten sie murrend über die Gewalt des Großcapitals; bei den Ordnungsrufen der staatlichen Polizeiorgane klagen sie über Bedrückung der Schifffahrt und antworten mit Taubheit und stillem Hohn sie haben es ja nicht besser gelernt. Der Magdeburger Schifferverein, welcher sich die Förderung aller Interessen der Elbesehiffahrt zum Ziele gesetzt hat, empfand den sich mehr und mehr fühlbar machenden Mangel an theoretisch und praktisch gut geschulten und mit den Elbeverhältnissen vertrauten Leuten in der bittersten Weise:

„Kaum ausgerüstet mit den nöthigsten elementaren Kenntnissen — so klagt derselbe — wendet sich der meistentheils ärmeren Bevölkerungsklassen ungehörige Jungmann dem Schifffahrtsgewerbe zu. Das wenige Erlernte wird bald lückenhaft, da sich ihm keine Gelegenheit bietet, sein Wissen in geeigneter Weise fortzubilden. Aber auch die nun beginnende praktische Ausbildung im Schifffahrtsgewerbe führt nur in den wenigsten Fällen mangels einer einheitlichen Leitung zu jenem Ziel, welches im Interesse der Heranbildung eines tüchtigen und brauchbaren Schifferstandes so dringend wünschenswert) erscheint.“ In dieser Erkenntniß nahm daher der thatkräftige Leiter des genannten Vereins die Angelegenheit in die Hand und wurde im Herbste v. J. beim preußischen Handelsministerium über die probeweise Errichtung von Elbschiffer-Fachschulen vorstellig. Aehnlich wie in anderen Gewerben der Zug der Zeit dahin drängt, in Innungs-, Handwerker-, Kaufmanns-, Fortbildungsschulen die fachliche Ausbildung zu fördern und für die frühere Lehrzeit einen Ersatz zu schaffen, so tritt auch hier die Erkenntniß auf, daß der Fortschritt der Technik auch eine Ausbildung derer bedinge, welche die Technik handhaben sollen, daß eine Entwicklung der Transportmittel auch eine Entwicklung der Eigenschaften fordere, welche für die Vermittlung des Transports unentbehrlich sind.

Auf welcher geistigen Stufe die Leute stehen, welche das Schiffergewerbe zu ihrem Berufe erwählen, hatte Verfasser im letzten Winter vielfach zu beobachten Gelegenheit. Einzelne sind trotz städtischen Elementarunterrichts immer noch des Schreibens nicht sicher, mit dem Lesen und Rechnen geht es vorhältnißmäßig besser; aber das Schreiben irgend einer kurzen brieflichen Benachrichtigung oder geschäftlichen Anzeige nebst Aufschrift, das Lesen eines fremden Schriftstücks oder gar das Verstehen einer gesetzliehen Bekanntmachung — das waren für viele sehr schwierige Räthsel. Und doch tritt jeder der jungen Leute mit hoffnungsgeschwellter Brust ins Leben, widmet sich mit Ernst und Liebe seinem Beruf — um häufig schließlich in verzweifelnder Selbsterkenntniß einzusehen, daß er den Ansprüchen seiner Zeit, seines Standes nicht gewachsen war. Es handelt sich hier nicht um ein Emporschrauben der Lebensanforderungen und überspannter Auffassung des Lebenszwecks, es handelt sich um die Gewährung der Grundlagen, ohne welche eine erfolgreiche Ausübung des Berufs nicht denkbar ist. Nicht wissenschaftliche Lehranstalten sollen die Schulen werden, sondern dem ernst vorwärts strebenden Manne nur das wirklich Nothwendige bei Ausübung seines Gewerbes bieten. Es ist daher geboten, nicht ein einziges großes Seminar zu bilden, sondern dahin zu streben, daß überall an den **Hauptorten, wo Schiffer ihren Wohnsitz**

haben oder sich längere Zeit ohne Beschäftigung aufhalten, die Möglichkeit weiterer Ausbildung gewährleistet wird. Zur Durchführung eines Versuchs, wie diese Schulen von den beteiligten Kreisen aufgenommen würden, wurden im verflossenen Winter an der Elbe die beiden Städte **Aken** und **Tangermünde** gewählt, einerseits, um sowohl an der oberen als mittleren Elbe den Versuch zu machen, andererseits, weil diese beiden Städte in hervorragender Weise die verhältnißmäßig größte Zahl an Schiffern stellen. Die günstigen Erfolge, welche in beiden Fällen erzielt wurden, bieten die Gewähr, daß mit Einrichtung der Schulen einem wirklichen Uebelstande begegnet wird. Während sich in **Tangermünde** 54 **Schiffer** im Alter von 15 bis 50 Jahren zur Theilnahme meldeten, sodaß es nöthig wurde, zwei Abtheilungen einzurichten, mußte in Aken die Liste, nachdem sich 50 Mann sofort nach Bekanntgabe gemeldet hatten, geschlossen werden und in Ermangelung der Klassenräume und Lehrkräfte für eine zweite Abtheilung etwa 20 weitere Meldungen einstweilen zurückgewiesen werden. Die erforderlichen Schulräume nebst Beleuchtung und Heizung stellten die Stadtverwaltungen unentgeltlich zur Verfügung, während für Bestreitung der Ausgaben für Lehrkräfte und Unterrichtsmittel vom Handelsministerium ein Beitrag von 1.000 Mark für das erste Jahr und von 500 Mark für die beiden folgenden Jahre in Aussicht, gestellt wurde.

Ein aus Vertretern der Königlichen Elbstrombauverwaltung und Mitgliedern des Magdeburger Schifffervereins zusammentretender Schul-Ausschuß ernannte Schul-Vorstände in den beiden Städten, und bei allseitiger freudiger Mitwirkung konnten die Schulen bereits am 15. bzw. 19. Januar d. J. eröffnet werden. Als Zeitdauer, für welche die Schulen in Wirksamkeit treten sollen, ist die winterliche Unterbrechung der Schifffahrt, vom 15. December bis 1. März in Aussicht genommen, da die hierdurch gewonnene Zeit von 10 Wochen bei täglich 2 Stunden Unterricht schon ausreichende Gelegenheit bietet. Innerhalb dieser Zeit soll nur dann eine zeitweilige Aussetzung des Unterrichts erfolgen, wenn die Betheiligung infolge Eröffnung der Schifffahrt zu gering ausfällt. Die Einführung irgend eines Schulzwanges wurde nicht für förderlich angesehen, zumal dadurch nur eine Belastung der Schule durch Unwillen und Mißmuth zu erwarten war. Freier, zwangloser Besuch ohne Erforderniß steter Theilnahme, ohne Entschuldigungszwang wurde als Grundsatz aufgestellt. Zur Erhöhung des Standesbewußtseins und als Antrieb zum regelmäßigen Besuch wurde indessen die Erhebung eines Schulgeldes für nothwendig erachtet, und es ist, dieses fast durchweg mit 3 Mark für den Lehrgang zur Vereinnahmung gelangt. Nur wenige Anträge auf Erlaß des Schulgeldes wurden anhängig, sodaß sich an der Tangermünder Schule, allerdings zufolge eines zu frühen Schlusses, die Ausgaben fast allein durch die Schulgeldeinnahmen bestreiten ließen.

Der rege Besuch, die ernste und gesetzte Haltung sowie das eifrige Streben der Leute, deren harte, arbeitsgewohnte Hände kaum die Feder noch recht führen wollten, wird dabei von allen gelobt, welche sich anfangs mit Zagen, aber bald mit um so größerer Liebe und Sorgfalt dem Lehreramte unterzogen. Die Frage, innerhalb welcher Grenzen sich die Lehrthätigkeit zu bewegen haben würde, fand eine schätzenswerthe Förderung durch die Erfahrungen, welche im oberen Elbgebiet in dieser Richtung bereits vorlagen. Im Königreich **Sachsen**, in dessen Hauptstadt schon seit Jahren alle großen Schifffahrts-Unternehmungen auf der Elbe insbesondere die «Kette» und die «Oesterreichische Nordwest-Dampfschifffahrtsgesellschaft» — ihren Sitz haben, besteht, schon seit mehr als 50 Jahren unter Leitung und mit wesentlichen Zuschüssen der Staatsregierung eine ganze Reihe derartiger Schifferschulen, die sich in der sächsischen Schweiz andauernd eines regen Besuchs und eifriger Betheiligung erfreuen. Das benachbarte **Böhmen** ist auf die Erfolge dieser Schulen bereits länger aufmerksam geworden und hat auf Veranlassung des Elbvereins vor etwa 10 Jahren das Beispiel Sachsens nachgeahmt. Bei Einrichtung der neuen Schulen konnte der Ausschluß sich daher dem Vortheil nicht verschließen, die Erfahrungen dieser aus ländischen Einrichtungen sich zu Nutze zu machen und suchte an Ort und Stelle durch Abgesandte den Zielen und

Erfolgen dieser Schulen näher auf den Grund zu gelangen. Der den sächsischen Schulen vorgesteckte Lehrplan läßt leicht der Befürchtung Raum geben, daß einer theoretischen Ueberbildung zugestrebt werde, in dessen die thatsächliche Ausführung und die Bescheidenheit der zur Verfügung stehenden Lehrkräfte bieten hier ein der Sache sehr günstiges Gegengewicht. Beachtenswerth erscheint die auf der oberen Elbe vorherrschende Gepflogenheit, daß zur Erwerbung des Schifferpatentes der mehrjährige Besuch der Schifferschulen gewünscht wird und die Abhaltung der Prüfungen nur zu bestimmten, öffentlich bekannt gegebenen Zeitpunkten im Frühjahr am Sitz der betreffenden Wasserbaubehörde vor Commissarien stattfindet. Unter Anlehnung an diese Erfahrungen wurde der Lehrplan für die neu einzurichtenden Schulen im allgemeinen auf Fortbildung im Rechnen und Schreiben, Erweiterung der geographischen Kenntnisse, Unterweisung im praktischen Schiffsdienst und **Schiffsbau** sowie Belehrung über die Schiffsverhältnisse und polizeilichen Bestimmungen beschränkt. Alles wurde nur in Bezug auf die Elbe in Aussicht genommen und für die täglichen Bedürfnisse zugeschnitten. Wie im Rechnen nur Beispiele aus denjenigen Gebieten entnommen wurden, welche dem Schiffer tagtäglich vorkommen und sich höchstens auf die Massenberechnung eines Holzflusses versteigen — erwähnenswerth ist hier das von Herrn Baurath Löhmann in Dresden, dem Director der sächsischen Schifferschulen, zusammengestellte Rechenbuch —, so wurde im Schreiben die Bearbeitung von geschäftlichen Berichten, Versicherungsanträgen, Havarieanzeigen, Führung der Schiffsbücher, Tagebücher und Inventarienverzeichnisse, Berichte an Behörden, sowie Aufklärung des Verständnisses beim Lesen angestrebt.

S. 258 = digital.zlb.de/viewer/image/

Der Schiffsdienst soll das Stauen und Verladen, das Spleißen, Benzeln und Knotenmachen, das Inventar und Leinzeug, die Anker, Ketten und Segel, das Steuern, Stoppen, Ankerwerfen und Umlegen der Fahrzeuge erläutern; der Schiffbau erklärt die Bauart, die Schlepp- und Steuervorrichtungen, die einzelnen Schiffsbezeichnungen, und giebt Anleitung zum Abschluß von Bauverträgen und Abkommen für Ausbesserungsarbeiten mit Schiffbauern, während die Schifffahrtskunde die Bezeichnung der Fahrstraße, die Bedeutung der Pegel und der verschiedenen Wasserstände, die allgemeinen Schifffahrt-Verhältnisse, Bestimmungen der Strompolizei, Verordnungen über Häfen, Schleusen, Brücken, Canäle, Ankerplätze und Anlegestellen, Zollwesen und Krankenkassen bezw. Unfallversicherungsgesetz auseinandersetzt. Für Rechnen, Schreiben und Geographie wurden Elementarlehrer, für Schiffsdienst und Schiffsbau praktische Schiffseigenthümer und **Schiffbauer**, für Schifffahrtskunde Regierungs-Baumeister der Elbstrombauverwaltung als Lehrkräfte gewonnen. Die Grenze, innerhalb welcher sich jeder einzelne bei seinem Vortrage zu bewegen hat, wird schon ganz von selbst durch die Erfahrung gefestigt, daß die Leute besonders dem praktischen Beispiele eine ungetheilte Aufmerksamkeit entgegenbringen und dann mit Ernst und Eifer bei der Sache sind.

Regen diese guten Erfolge; dazu an, es nicht bei diesen versuchsweise eingerichteten Schulen bewenden zu lassen und für die Elbe eine Erweiterung derselben ins Auge zu fassen, so tritt nicht minder für die Entwicklung des ganzen Binnenschifffahrtsgewerbes die Frage sehr in Erwägung, ob sich nicht überall sollten ähnliche Einrichtungen ins Leben rufen lassen. Die Ausbildung eines tüchtigen Schiffer-Standes liegt, auch dem **Wasserbaubeamten**, der bei Handhabung seiner polizeilichen Aufsichtsrechte so häufig über Unkenntniß und Rücksichtslosigkeit der Schiffer zu klagen Grund hat gewiß sehr am Herzen, und die Einrichtung der Schifferschulen bietet ein geeignetes Mittel, einerseits zwischen dem Wasserbaubeamten und den Schiffern eine segensreiche Beziehung zu schaffen, andererseits den gewiß überall empfundenen schweren nationalen Schäden in wirksamster Weise zu begegnen. Nicht zu gering mag der auch für die Marine erwachsende Vortheil, daß ein

leistungsfähiger Nachwuchs ihr aus dem Binnenlande zuströmen wird, anzuschlagen sein, genügend ist schon der Gesichtspunkt einer Festigung des allgemeinen Vertrauens in die Schifffahrt, um allerseits die ernsteste Erwägung hervorzurufen. Mögen die mitgetheilten Erfolge dazu anregen, überall im Staate, wo das Bedürfniß vorliegt, die Sache muthig in Angriff zu nehmen, einem verständigen Vorgehen zur Hebung nationaler Schäden wurde noch immer der reichste Dank. Stendal. Jasmund, König!. Regierungs-Baumeister.

SCHIFFERSCHULEN

Zentralblatt der Bauverwaltung (Public Domain) Ausgabe 1889

S. 166 = digital.zlb.de/viewer/image/

Schifferschulen. In Nr. 24 des vorigen Jahrgangs brachte das Centralblatt der Bauverwaltung einen Aufsatz, in welchem das Bedürfniß nach Fortbildungsanstalten für die Flußschiffer erörtert und der Befriedigung Ausdruck gegeben wurde, daß es dem Leiter des Magdeburger Schiffervereins gelungen war, die Unterstützung der Königlichen Staatsregierung zur Gründung zweier **Fachschulen** an der Elbe — in **Aken** und **Tangermünde** — zu erlangen; ferner wurde deren Einrichtung und Lehrplan im allgemeinen besprochen. Seitdem sind diese Anstalten in das zweite Lebensjahr getreten; es hat sich in ihnen alles fester gefügt, es sind Erfahrungen gesammelt und verwerthet, und die zu Anfang unvermeidliche Unsicherheit in der Auswahl und Behandlung des Lehrstoffs ist durch zielbewußtes Handeln ersetzt worden.

An der Elbe steht die Vermehrung der Schilferschulen*) in sicherer Aussicht; aber auch aus weiteren Kreisen ist, gutem Vernehmen nach, bei maßgebender Stelle angefragt worden, ob solche Anstalten sich bewähren und zur Nachahmung empfohlen werden können. Schreiber dieser Zeilen, welcher bei Einrichtung der Akener Schule mitgewirkt und an derselben unterrichtet hat, glaubt daher durch einige Mittheilungen darüber um so mehr einem Bedürfnisse zu entsprechen, als nach seiner Ueberzeugung, die allgemeine Einführung der Schifferschulen an den preußischen Strömen nur noch eine Frage der Zeit ist. In dem oben erwähnten Aufsätze wird mit Recht hervorgehoben, daß die vorgeschriebene Prüfung eine Bürgschaft, für die Tüchtigkeit der Flußschiffer nicht bietet. Wenn auch der Behauptung, daß mit der **Kleinschifffahrt** für den Miethsmann jede Verantwortlichkeit und damit auch das Streben nach Vervollkommnung aufgehört habe, nicht vollständig beigetreten werden

*) Klein-Wittenberg, Parey und Lauenburg.

kann, so ist doch nicht zu verkennen, daß heute, wo die Ströme regulirt sind und der Dampf das Segel verdrängt, selbst für den strebsamen Jungmann ausreichende Gelegenheit mangelt, sich in schwierigen Lagen heranzubilden. Außerdem haben die gewaltige **Steigerung** des Schiffsverkehrs, die Anwendung der Dampfkraft, die Beschränkung der Liegeplätze, die Brücken, Häfen usw. eine Fluth von Polizei-Verordnungen hervorgerufen, welche sich an der Elbe z. B. längst nicht mehr unter die fast ganz veraltete Elbeschifffahrts- oder unter die Additional-Acte fassen lassen, deren Kenntniß aber in der Prüfung verlangt wird und bei Ausübung des Gewerbes von großer Bedeutung ist. Hierzu soll, wenn es sich um die Führung eines Dampfers handelt, noch eine ausreichende Kenntniß von der Zusammensetzung und dem Gebrauche der Dampfmaschinen treten.

Man wird zugeben, daß es für den meist mit geringen Schulkenntnissen ausgerüsteten und an selbständige Geistesarbeit nicht gewöhnten Schiffer keine geringe Aufgabe ist, ohne Anleitung diesen Anforderungen zu genügen. Bis vor wenigen Jahren waren die an der Elbe gültigen Bestimmungen dem Schiffer nicht einmal zugänglich; erst neuerdings sind sie von einem Beamten der Elbstrom-Bauverwaltung in einem handlichen Bande zusammengestellt worden.

Aber auch in diesem Gewande entbehren sie der Uebersichtlichkeit, da sie nicht stofflich, sondern nach Staaten und der Reihenfolge ihrer Veröffentlichung geordnet sind. Hieraus erklärt es sich, weshalb die meisten Inhaber von Schiffspatenten diese mehr der Nachsicht der prüfenden Wasserbaubeamten, als ihren Kenntnissen verdanken. Diesem Capitel ist also beim Unterricht in den Schifferschulen eine bevorzugte Stelle einzuräumen. Da zu einer sachgemäßen Auslegung der Polizei-Vorschriften eine allgemeine Kenntniß

S. 167 = digital.zlb.de/viewer/image/

der Schifffahrtsverhältnisse erforderlich und es nicht ganz leicht ist, die verschiedenartigen Bestimmungen übersichtlich zu ordnen, wie auch ihnen, namentlich durch Wahl passender Beispiele, einigen Geschmack abzugewinnen, so hat man geglaubt, diesen Unterrichtsgegenstand in die Hände von Regierungs-Baumeistern legen zu müssen, welche eine Reihe von Jahren bei der Regulirung der Elbe mitgewirkt haben. Diesen konnte man auch die Erläuterung des Krankenkassen- und Unfallversicherungsgesetzes übertragen, wozu künftig noch das Gesetz über die Altersversorgung der Arbeiter treten wird. In unmittelbarem Zusammenhänge mit den Anforderungen des Gewerbes steht ferner der Unterricht im **Schiffbau**, welcher von der Beschreibung der wichtigsten **Holzarten** und der üblichen **Holzverbände** bis zum fertigen Flußschiffe aufzusteigen hat und in Aken von einem Fachmanne ertheilt wird. (**Schiffbau** = *Hierüber wäre eine Literatur sehr wünschenswert. Anm.: HH*)

Für den praktischen Schiffsdienst hat sich daselbst ein geeigneter Lehrer bis jetzt nicht finden lassen, da selbst die tüchtigsten Schiffer gewöhnlich nicht die Fähigkeit besitzen, die Obliegenheiten ihres Berufs durch Worte zu erläutern und zu begründen. Die elementaren Fächer: Geographie, Deutsch, Rechnen und Handelslehre liegen in den Händen städtischer Lehrer. Ein Uebelstand, unter welchem die Schifferschulen stets leiden werden, ist die beschränkte und im voraus nicht zu übersehende Unterrichtsdauer. Die Eröffnung kann erst stattfinden, wenn der Schiffahrt durch den Winter ein Ziel gesteckt wird, und die Schule leert sich, sobald die Möglichkeit vorhanden ist, wenigstens mit dem Beladen der Fahrzeuge zu beginnen oder die in nicht genügend sicheren Zufluchtsstellen untergebrachten Schiffe zu bergen. Es wird schwerlich gelingen, jemals eine strenge Beobachtung vorherbestimmter Curse durchzusetzen, da die Schiffer ihre Stellen verlieren, wenn sie der Einberufung durch ihre Dienstherrn nicht Folge leisten.

So wurde, der Unterricht in Aken am 20. December v. J. eröffnet und am 22. Februar d. J. geschlossen. Nach Abzug des praktischen Schiffsdienstes waren 6 Lehrfächer vorhanden, auf jedes der selben kamen im Durchschnitt 2 wöchentliche Stunden. Hieraus folgt, daß es unmöglich ist, die umfangreicheren Capitel in einem Lehrgange zu erschöpfen. Es ergab sich daher die Nothwendigkeit, den Unterrichtsstoff auf zwei Stufen zu vertheilen, wodurch zugleich eine Ueberfüllung des Klassenraumes vermieden wurde. Für das Lehrfach des Regierungs-Baumeisters, welches sich mit einem Wort nicht treffend bezeichnen läßt, ergibt sich eine Theilung leicht: es wurden in der Unterklasse diejenigen Polizei-Vorschriften vorgetragen, welche der Führer eines **Segelkahns** kennen soll, alles übrige der Oberklasse zugewiesen. In den anderen Fächern ist eine so scharfe Begrenzung des Stoffs noch nicht durchgeführt worden, das bleibt dem nächsten Winter vorbehalten, wo dem Unterrichte ein ausführlicher, auf die bisherigen Erfahrungen sich stützender Plan zu Grunde gelegt werden soll.

Nebstehend ist die Stunden-Eintheilung des vorigen Lehrganges mitgetheilt.

Stunde	Montag	Dienst.	Mittw.	Donnerst.	Freitag	Sonnab.
UNTERKLASSE						
Vorm. 10—12					Strompolizeiliche Vorschriften	
Nachm. 5—6	Deutsch	Rechnen	Deutsch	Rechnen		Handelslehre Deutsch
Nachm. 6—7						
OBERKLASSE						
Nachm. 1—3					desgleichen	
7½—8½	Geographie	Schiffbau	Geographie	Schiffbau		Deutsch
8½—9½	Deutsch	Rechnen	Deutsch	Rechnen		Handelslehre

Wie man sieht, sind die Abendstunden gewählt und zwar deshalb, damit denjenigen Schülern, welche über ihre Zeit nicht frei verfügen können, die Gelegenheit zu anderweitiger Beschäftigung nicht entzogen werde. Obige Stundeneintheilung, welche bei nur einem verfügbaren Klassenzimmer nicht anders gewählt werden konnte, dürfte aber als Vorbild nicht zu empfehlen sein, da die späte Unterrichtszeit für die Oberklasse Unzufriedenheit erregte; [Abb.: Die neue Kirche in Golm. Holzstich v. O. Ebel.]

im nächsten Jahre soll in zwei Klassenräumen und nur von 5—7 Uhr unterrichtet werden. Am Freitag mußte von der Regel abgewichen werden, da der Unterzeichnete einen Landweg von 23 km zurückzulegen hat, um von seinem Stationsorte nach Aken zu gelangen, eine ohnehin schon so große Unbequemlichkeit, daß eine noch weitergehende Zumuthung, wie das Festhalten an den Abendstunden, an den Lehrer nicht gestellt werden konnte.

Eine kurze Uebersicht über die Lehrgegenstände dürfte hier wohl am Platze sein.

1. Strompolizeiliche Vorschriften usw.

Unterklasse. Es wurden diejenigen Polizei-Vorschriften erläutert, welche entweder für jedes Fahrzeug gültig sind oder sich im besonderen auf Segelschiffe beziehen, nachdem ein Capitel von allgemeiner Wichtigkeit vorausgeschickt war. Dabei wurde der Unterrichtsstoff nach seinem inneren Zusammenhänge geordnet. Da ein schiffbarer Fluß die erste Bedingung für die Ausübung des Schiffergewerbes bildet, so wurden zuerst die wichtigsten allgemeinen Eigenschaften der Ströme, ferner Zweck und Mittel der Stromregulierung und die Schifffahrtszeichen der Besprechung unterzogen. Das nächste Erforderniß ist ein wohlbemanntes Fahrzeug; es schließen sich also naturgemäß diejenigen Polizei-Vorschriften an, welche sich auf das Schiff und seine Mannschaft beziehen. Sind beide Bedingungen erfüllt, so kann die Fahrt beginnen; diese bietet Gelegenheit zur Erläuterung zahlreicher Bestimmungen. Es folgten sodann die Vorschriften, welche sich auf das Anlegen und Ankern beziehen, und schließlich die Häfen.

Oberklasse. Die vorstehend genannten Capitel wurden ergänzt in Bezug auf Flöße, Fähren und Dampfer. Im Anschlusse an die letzteren wurde eine kurzgefaßte Beschreibung der Dampfmaschinen gegeben. Es folgten die sogenannten „Lösch- und Lade-Usancen“ für die wichtigsten Elbeplätze. Zu einer Erörterung des Krankenkassen- und des Unfallversicherungsgesetzes kam es nicht, da die Schüler der Oberklasse diese Gegenstände bereits im vorjährigen, einklassigen Lehrgänge gehört hatten.

S. 168 = digital.zlb.de/viewer/image/

2. Schiffbau. Arten, Güte, Schwere, Zurichten der Hölzer, Holzverbände, Bauarten der

Fahrzeuge, Bauverträge, Construction und zwar: der Boden, das Blatt, der Steven, die Seitenbepankung, die Spanten, Duchten, Segelgetriebe und Steuer.

3. Geographie. Allgemeine Geographie des Rheins, der Weser, Oder, Weichsel und Donau. Eingehende Besprechung der Elbe, ihrer Nebenflüsse und der damit in Verbindung stehenden Canäle.

4. Deutsch. Brieflicher Verkehr mit Behörden, Schiffseignern, Agenten usw., Anfertigung von Musterbriefen, Erläuterung des Satzbaues und der Rechtschreibung.

5. Rechnen. Addiren, Subtrahiren, Multipliciren und Dividiren mit ganzen Zahlen, gemeinen und Decimalbrüchen, Zins- und Gesellschaftsrechnung, die einfachen Körperformen.

6. Handelslehre. Münzen, Maße und Gewichte; Handelsfirmen, -bücher und -register; Wechsel, Rechnungen, Buchführung. Es fragt sich schließlich, wie sich die Schifferbevölkerung der Schule gegenüber verhält und welche Erfolge diese bis jetzt erzielt hat.

Was den ersten Punkt anlangt, so dürfte die Zahl der Anmeldungen einen Maßstab geben, da der Schulbesuch ein durchaus freiwilliger und an eine Gebühr von 3 Mark geknüpft ist. Der Zudrang übertraf noch die gehegten Erwartungen; denn die beiden Klassen wurden von nahezu 50 Schülern im Alter von 15 bis 21 Jahren besucht. Der Eifer und das Betragen der letzteren war, mit wenigen Ausnahmen, sehr rühmlich, daher blieben auch die Erfolge nicht aus. Bei der Revision durch einen hochgestellten Beamten im Handelsministerium erntete die Akener Schule eine sehr ehrenvolle Anerkennung, und bei der unter dem Vorsitze eines Wasserbauinspectors daselbst stattgehabten Schiffer-Prüfung konnte von 14 Bewerbern 13 das Zeugniß der Reife ertheilt werden. Bedarf es noch anderer Beweise für die Nützlichkeit der Schifferschulen? Vielleicht vermögen diese Zeilen denjenigen, welche künftig solche Anstalten einzurichten haben, einige Fingerzeige zu geben; hoffentlich aber tragen sie dazu bei, dieser so zeitgemäßen Einrichtung neue Freunde zu gewinnen. Calbe a. S., im März 1889. Konrad, Königl. Regierungs-Baumeister.

Gemeindeblatt der Stadt Berlin (Public Domain) Ausgabe 1900

S. 470 = digital.zlb.de/viewer/image/

Bekanntmachungen nicht städtischer Behörden. **Schifferschule in Fürstenwalde a, Spree**, Eröffnung des Winterkursus voraussichtlich am 15. Dezember 1900; wöchentlich 12 Unterrichtsstunden in Deutsch, Korrespondenz, Gesetzeslehre, Schiffbaukunde, Schiffsdienst, Geographie, Rechnen, Handelslehre. Schulgeld 3 M. Der Staat subventionirt und beaufsichtigt die Schule. Der Unterricht wird in diesem Jahre in 2 aufsteigenden Klassen ertheilt. Die Berechtigung der Schule zur Ertheilung des Schifferpatents ist bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten beantragt. Anmeldungen nehmen Herr Rektor Rückert, Promenadenstraße 39, und der Vorsitzende der Schiffer-Innung Herr Reusch entgegen. Fürstenwalde (Spree), den 27. November 1900. Der Magistrat.

Zentralblatt der Bauverwaltung (Public Domain) Ausgabe 1913

S. 344 = digital.zlb.de/viewer/image/

Die Schifferschulen in Deutschland.

Das Zentralblatt der Bauverwaltung hat in Nr. 24 des Jahrgangs 1888 unter der Überschrift „**Die Elbschifferfachschulen**“ Mitteilungen über die auf Veranlassung des Magdeburger Schiffervereins mit Unterstützung des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe an der preußischen Elbe in Aken und **Tangermünde** im Jahre 1887 eingerichteten Schifferschulen und in Nr. 18 des Jahrgangs 1889 unter dem Titel „Schifferschulen“ Mitteilungen über den Erfolg dieser Schulen und die Einrichtung weiterer Schifferschulen in Klein-Wittenberg, **Parey** und Lauenburg gebracht. Inzwischen hat sich das Schifferschulwesen an der preußischen Elbe und auch an den anderen preußischen und deutschen Strömen mehr und

mehr entwickelt, und der Umstand, daß am 12. Februar v. J. das Fest des fünfundzwanzigjährigen Bestehens der Schiffersehule in Aken gefeiert werden konnte, gibt begründete Veranlassung, über die Entwicklung des Schifferschulwesens an unseren Strömen, überhaupt weitere Mitteilungen auch in diesem Blatte umsomehr zu machen, als die Vorstände der Königlichen Wasserbauämter als

S. 345 = digital.zlb.de/viewer/image/

Vorsitzende der Schifferprüfungskommissionen amtlich verpflichtet sind, der Ausbildung der dem Schifferstande Angehörigen ihre besondere Aufmerksamkeit zu zuwenden. Die ersten Schifferschulen an der Elbe überhaupt sind im Königreich Sachsen bereits im Jahre 1855 mit der Bestimmung eingerichtet worden, den „mit der praktischen Schiffferei Beschäftigten Gelegenheit zu geben, sich diejenigen Kenntnisse anzueignen, welche 1. zur zweckmäßigen Führung des Geschäfts erforderlich sind und 2. bei der Prüfung der Elbeschiffer und Floßführer vorausgesetzt werden“. In diesen Worten liegt auch heute noch der Zweck der Elbschifferfachsulen und der Schifferschulen überhaupt; es soll in ihnen gelehrt werden, was der Schiffer zur ordnungsmäßigen Führung des Geschäfts bedarf, und was er zur Erlangung des Schiffsführerpatents wissen muß.

Die ersten Schifferschulen an der Elbe überhaupt sind, wie bereits oben gesagt, im Jahre 1855 im Königreich **Sachsen** eingerichtet worden und erhielten den Charakter gewerblicher Fortbildungsschulen. Die Beteiligung am Fortbildungsschulunterricht ist im Königreich Sachsen bis zum 17. Lebensjahre vorgeschrieben nur dies hat den Schulen viele Besucher zugeführt, wenngleich die Mehrzahl der Besucher aus älteren Schiffern bestand, und zwar aus dem Grunde, weil diese sehr bald in dem erfolgreichen Besuch der Schifferschule eine wesentliche Erleichterung zur Erlangung des Schifferpatents erblickten. Im Königreich Sachsen bestehen zur Zeit 7 Schifferschulen, an welchen alljährlich in den Wintermonaten ein im allgemeinen zehnwöchiger Unterricht statt findet. Das Schulgeld beträgt für einen Lehrgang 3 Mark, die hauptsächlichsten Kosten trägt der Staat. Die ersten Schifferschulen waren diejenigen in Schandau, Königstein und Wehlen, die mit einer Schülerzahl von 109 im Jahre 1855/56 eröffnet wurden; ihnen folgte im Jahre 1856 die inzwischen eingegangene Schifferschule in Posta. An diesen 4 Schulen allein sind in den ersten 25 Unterrichtslehrgängen zusammen 1.286 Schiffer mit Erfolg unterrichtet worden. Die Schifferschulen in **Böhmen** bestehen seit dem Jahre 1878, und zwar in Tetschen, Tichlowitz und Aussig; ihre Einrichtung, ihr Lehrplan und die sonstigen Verhältnisse sind annähernd die gleichen wie an den sächsischen und preußischen Schifferschulen, von denen weiter unten die Rede sein wird.

Die böhmischen Schifferschulen sind von dem Eibeverein in Aussig gegründet worden und werden mittels der vom Staate, vom Lande Böhmen und von der Reihensberger Handelskammer gewährten Beihilfen unterhalten, Aufgenommen wird jeder Bewerber, welcher sich der Schifffahrt oder dem Schiffbau widmet; eine Einschreibegebühr, Schulgeld u. dergl. werden nicht bezahlt. Der Unterricht wird während acht Wochen zweimal wöchentlich zu zwei Stunden von den Fachlehrern der Bürgerschulen (in Tichlowitz von den Volksschullehrern), im Schiffahrtsfache von den Stromaufsichtsbeamten oder praktischen Schiffern erteilt. In der Regel wird ein wenigstens zweijähriger Besuch verlangt. Nach Schluß erhalten die Schüler von der Leitung der Schifferschule Zeugnisse. Der Besuch einer Schifferschule wird für die Zulassung zu der unter dem Vorsitz des Kaiserlichen und Königlichen Elbstromdistriktleiters abzulegenden Prüfung nicht verlangt, doch wird bei der Prüfung selbst das Schulzeugnis berücksichtigt. Auch in Prag hat seiner Zeit eine von der dortigen Handelskammer erhaltene Schifferschule bestanden.

Die ersten Schiffferschulen in **Preußen** waren diejenigen an der preußischen Elbe in **Aken** und **Tangermünde**. Der Magdeburger Schifferverein wandte sich im August 1887 an den damaligen Minister für Handel und Gewerbe, den *Fürsten Bismarck* mit einer Eingabe dahingehend, daß die von Jahr zu Jahr fortschreitende Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Elbe den Verein zu der Erkenntnis geführt hätten, daß die Ausbildung der dem Schiffergewerbe zugehörigen Mannschaften einer festeren und besseren Grundlage bedürfe, und daß hierbei der Wunsch rege geworden sei, nach dem Muster der Königreiche Sachsen und Böhmen auch in Preußen Schiffferschulen mit staatlicher Unterstützung einzurichten. Der Eingabe war ein Unterrichtsplan und eine Zusammenstellung der voraussichtlich erwachsenden Kosten beigegeben. Der Minister ging bereitwilligst auf die Eingabe ein und stellte dem Magdeburger Schifferverein zur Errichtung der Schiffferschulen in Aken und Tangermünde einen einmaligen Zuschuß von 500 Mark und eine Beihilfe bis zu 1.000 Mark jährlich für drei Jahre aus Staatsmitteln unter der Voraussetzung zur Verfügung, daß die beiden Städte die erforderlichen Schulräume nebst Heizung, Beleuchtung und Reinigung unentgeltlich herzugeben hätten, und daß alle aus dem Staatszuschuß beschafften Gegenstände Staatseigentum bleiben sollten, sowie daß eine oder beide Schulen jederzeit vom Staate übernommen werden könnten. Die Städte Aken und Tangermünde waren als Orte für die ersten Schiffferschulen aus dem Grunde gewählt worden, weil in ihnen eine größere Zahl von Schiffen wohne und man glaubte, den Unterricht im Herzen der der Provinz Sachsen zugehörigen Schifferbevölkerung beginnen, und damit von vornherein das Vertrauen zu dieser neuen Einrichtung sich sichern zu sollen.

Wie die weiter unten folgenden Zahlen zeigen, hat sich diese Voraussetzung für Aken in bedeutendem Umfange erfüllt, die dortige Schiffferschule ist von jeher die am zahlreichsten besuchte und am besten geleitete ge wesen und geliebt, während die Schule in Tangermünde in der Folge in vielen Jahren den Unterricht überhaupt nicht aufgenommen hat.

[Abb. 6. Dornröschen. Der Märehenbrunnen im Friedrichshain in Berlin. Abb. 7. Rotkäppchen. Der Märchenbrunnen im Friedrichshain in Berlin.]

S. 346 = digital.zlb.de/viewer/image/

Der Erfolg der Schulen war ein derartiger, daß bereits zwei Jahre später der Magdeburger Schifferverein mit der weiteren Eingabe an den Minister für Handel und Gewerbe herantreten konnte, die Mittel zu drei anderen Schiffferschulen in Klein-Wittenberg, **Parey** und Lauenburg zu bewilligen, und außerdem den Schulvorständen der Schiffferschulen die Berechtigung einzuräumen, denjenigen Schülern, welche einen ein- oder mehrmaligen Unterrichtslehrgang mit Erfolg besucht, durch die Prüfung den Nachweis des erforderlichen Wissens beigebracht und über ihre praktische Befähigung sich ausgewiesen hatten, eine Bescheinigung zur Ausfolgung des Steuermannpatentes durch die Landespolizeibehörde in der ähnlichen Art ausstellen zu lassen, wie es bisher den Bezirkswasserbauinspektoren zustand. Der Minister für Handel und Gewerbe behielt sich die Entscheidung über die erbetene Berechtigung zur Ausfolgung einer durch die Schulvorstände auszustellenden Bescheinigung zunächst vor, entsprach aber im übrigen dieser Eingabe durch Bewilligung der erforderlichen Geldmittel, und somit waren im Winter 1889-90 an der preußischen Elbe fünf staatlich unterstützte Elbeschifferfachschulen in Tätigkeit. Neben diesen staatlichen Schulen entstanden aber der fortschreitenden Erkenntnis ihres Nutzens und dem sich mehrenden Bedürfnis entsprechend weitere sogenannte Privatschiffersehulen mit staatlicher Unterstützung, deren wir heute an der Elbe **19** zählen. Der Unterschied zwischen staatlichen und privaten Schiffferschulen ist inzwischen fortgefallen, alle Elbeschifferfachschulen werden heute in gleicher Weise durch die Staatsregierung unterstützt. Aber auch im Gebiet der **märkischen Wasserstraßen**, an der

Oder und den östlichen Wasserstraßen sind im Laufe der Jahre mit der Errichtung der Elbeschifferprüfungskommissionen weitere Schifferschulen entstanden, ohne daß an diesen Wasserstraßen das Schiffsführerpatent vorgeschrieben ist. Da aber die diese Wasserstraßen befahrenden Schiffer bei ihren Fahrten häufig auch die Elbe berühren, müssen sie schon aus diesem Grunde das Elbeschifferpatent besitzen, während sie im übrigen auch wohl einsichtsvoll genug sind, um zu erkennen, daß ihnen das auf der Schifferschule gelehrt zu ihrem besseren Fortkommen in ihrem Beruf an und für sich zum Vorteil gereicht.

Was die Einrichtung der Schifferschulen und ihren Lehrplan an langt, so kann ich auf die eingangs erwähnten Mitteilungen in diesem Blatt verweisen. Zu erwähnen ist nur, daß zu den Lehrgängen hinzu getreten ist:

1. **Samariterdienst**, d. h. Anleitung über die erste Hilfe bei Unglücksfällen und Unterweisung über die Unfallverhütungsvorschriften;
2. **Verkehrsstatistik**, d. h. Unterweisung über die Ausführungsbestimmungen und Dienstvorschriften zu den Bundesratsbestimmungen vom 25. Juni 1908, betreffend die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen.

Die Schifferschulen an der preußischen Elbe sind seit ihrer Einrichtung von 5.020 Schiffern besucht worden, von denen 1.562 die Schlußprüfung an der Schule selbst mit Erfolg abgelegt haben. Die im Laufe dieser Jahre entstandenen Kosten haben für die beteiligten Städte und Schiffervereine 18.375,26 Mark und für die Staatsregierung 25.176,98 Mark, zusammen also 43.552,98 Mark, mithin im Durchschnitt für den Schüler rund 7,75 Mark, den Prüfling 28 Mark betragen. Zu dem Punkte der oben erwähnten Eingabe, den Schulvorständen das Recht zur Ausstellung von Befähigungszeugnissen auszuhändigen, sei noch erwähnt, daß gelegentlich der neuen Vorschriften über die Anstellung als Elbeschiffer vom 27. Dezember 1890 dem Antrage des Magdeburger Schiffervereins soweit Folge gegeben wurde, als bestimmt wurde, daß die Elbeschifferprüfungsausschüsse außer den regelmäßigen Elbeschifferprüfungen auch Prüfungen zur Erlangung der Anstellungsurkunde am Schlusse der Unterrichtskurse vornehmen sollten. Inzwischen sind, wie bereits oben gesagt, nach dem Muster der Elbeschifferfachschulen in Erkenntnis ihrer Wichtigkeit auch in den anderen Stromgebieten, am Rhein, der Weser, der Saale, im Gebiet der **märkischen Wasserstraßen**, an der Oder und den östlichen Wasserstraßen Schifferschulen entstanden. Während die Schifferschule nun im Laufe der Jahre mit den zur Förderung des Unterrichts als notwendig erachteten Lehrmitteln, als Wandkarten, **Schiffsmodellen** u. a., mehr oder weniger ausgestattet waren, fehlte es noch immer an einem geeigneten **Lehrbuch**. Gelegentlich der jährlich stattfindenden Zusammenkünfte der technischen Vertreter der Elbuferstaaten wurde wiederholt dem Wunsche Ausdruck gegeben, den Unterricht in den Elbeschifferfachschulen und die bei den Prüfungen zu stellenden Anforderungen tunlichst gleichmäßig zu gestalten und hierbei die Beschaffung eines »Leitfadens« für den Unterricht als geeignetes Mittel erachtet. Die von diesem Gesichtspunkte aus unternommenen Nachforschungen nach einem geeigneten Werke blieben ohne Ergebnis, und es wurde deshalb bei der Beratung am 25. Juni 1900 beschlossen, daß die Vertreter vom Königreich Sachsen, Geheimer Oberbaurat Weber, [Abb. 8. Rübezahl. Der Märchenbrunnen im Friedrichshain in Berlin.]

S. 347 = digital.zlb.de/viewer/image/

und vom Königreich Preußen, Elbstrombaudirektor Geheimer Baurat Höffgen, einen solchen Leitfaden bearbeiten möchten. Der preußische Minister für Handel und Gewerbe erklärte sich auf den ihm zur Sache gehaltenen Vortrag damit einverstanden und verlangte, nur, daß ihm der Leitfaden vor seiner Einführung zur Prüfung vorgelegt werde. Der »Leitfaden« ist dann durch den Regierungs- und Baurat Düsing in Koblenz, früher bei der **Elbstrombauverwaltung**, bearbeitet worden. Das Buch ist in fast allen Schifferschulen im Bereich der

deutschen Bundesstaaten im Gebrauch (s. 1907 d. Bl. S. 111 und 1911 S. 103). Die in Arbeit befindliche 3. Auflage wird den inzwischen eingetretenen Änderungen auf den verschiedensten Gebieten Rechnung tragen und insbesondere auch die neue Reichsversicherungsordnung berücksichtigen. Magdeburg. Düsing, Regierungs- und Baurat.

Theodor Kozlowski (* 5. Januar 1824 in Berlin; † 24. November 1905 in Eberswalde; vollständiger Name Paul Jakob Theodor Kozlowski) war ein deutscher Bauingenieur und preußischer Baubeamter, der das Amt des **Elb-Strombaudirektors** ausübte. Unter seiner Leitung erfolgten umfangreiche Strombaumaßnahmen in der Elbe.

wikipedia.org/wiki/Theodor_Kozlowski

Es erfolgte dann im März 1862 seine Berufung zum Bauinspektor. Zugleich wurde ihm die Leitung der **Wasserbauinspektion Genthin** übertragen. Hier oblag ihm die Projektierung des **Ihlekanals** und insbesondere der Schleusen **Bergzow**, Ihleburg und der ersten Schleuse Niegripp.

Nachruf: Zentralblatt der Bauverwaltung, Ausgabe 1905 digital.zlb.de/viewer/image/
Am 24. November d. J. starb in Eberswalde der Geheime

Oberbaurat a. D. Kozlowski.

Mit ihm ist wieder einer aus der kleinen Zahl unserer noch lebenden Altmeister des Wasserbaues dahingegangen. Kozlowski war am 5. Januar 1824 in Berlin geboren. Nach Erledigung der üblichen Vorbereitungen zum Staatsbaudienst wurde er 1856 bei der Regierung in Magdeburg als Landbaumeister angestellt, auf besondere Befürwortung dieser Behörde aber bereits im März 1862 zum **Wasserbauinspektor in Genthin** befördert. Auch hier bewährte er sich in dem Maße, daß er schon nach vier Jahren, im März 1866, mit den Geschäften der neugegründeten Strombaudirektorstelle für die Elbe in Magdeburg betraut und im folgenden Jahre zum Strombaudirektor ernannt wurde. Zu dieser Stellung verblieb Kozlowski über vierzehn Jahre. Wie erfolgreich sein Wirken bei der Regulierung der Elbe war, erhellt am besten aus der Tatsache, daß sich in dieser Zeit die Tragfähigkeit der größten Elbkähne von 200 Tonnen auf 700 Tonnen erhöhte. Es konnte daher nicht ausbleiben, daß Kozlowski in Magdeburg hervorragendes Ansehen genoß, und da sich mit der dienstlichen Befriedigung das Glück eines schönen Familienlebens verband, konnte Kozlowski diese Magdeburger Zeit mit Recht als die schönste seines Lebens bezeichnen. So war es erklärlich, daß er nur ungerne und widerstrebend der im Jahre 1880 erfolgten Berufung in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten folgte, wo er zunächst als Geheimer Baurat und von 1886 ab als Geheimer Oberbaurat die wasserbau-lichen Angelegenheiten der Provinzen Westpreußen und Posen bearbeitete, bis er zu seiner Freude im letztgenannten Jahre das Referat über „seine“ geliebte Elbe erhielt. Auch in dieser Stellung hat Kozlowski sein umfangreiches Wissen und seine großen Erfahrungen mit allseitig anerkanntem Erfolg verwertet. So konnte er bei seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst am 1. Januar 1899 mit voller Befriedigung auf seine amtliche Tätigkeit zurückblicken, für die ihm zahlreiche Ehrungen zuteil geworden sind. Besonders erfreut hat es ihn, als zu seiner Ehre „Dem ersten Elbstrom-Baudirektor“ 1900 in Magdeburg ein Denkmal errichtet ward, durch welches die an der Elbschiffahrt beteiligten Kreise ihren Dank für seine großen Erfolge ausdrücken wollten. Und diese Dankbarkeit war voll berechtigt: war doch, wie die Festrede bei der Enthüllung zum Ausdruck brachte, seit dem Beginne seines Wirkens an der Elbe die Leistungsfähigkeit des Stromes derartig gesteigert worden, daß sich die Zahl der Schleppdampfer von 18 auf 170 vermehrt und die Tragfähigkeit der größten Elbkähne von 200 auf mehr als 1000 Tonnen vergrößert hatte. Mit Kozlowski ist ein ganzer Mann dahingegangen, ein Mann von

außergewöhnlicher Gutherzigkeit und persönlicher Bescheidenheit, dabei aber in der Verfolgung der von ihm als richtig erkannten Ziele von rastloser Tätigkeit und von zäher Tatkraft. Jeder, der ihm persönlich nahe getreten ist, wird ihm ein treues und gutes Andenken bewahren. Höffgen.

LHA-SA = recherche.lha.sachsen-anhalt.de/

Signatur: C 24 Genthin

Benutzungsort: Magdeburg

Titel: Wasserstraßenamt Genthin

Laufzeit/Datum (detailliert): (1836 -) 1939 - 1949 (- 1964)

Findhilfsmittel: Findkartei von 1963 und Nachträge

Registraturbildner: Wasserbauinspektion/ Wasserbauamt/ Wasserstraßenamt Genthin und Wasserstraßenamt Rathenow

Das Wasserstraßenamt Genthin unterstand der **Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen** in Potsdam seit seiner Gründung. Der Zuständigkeitsbereich des Wasserstraßenamtes Rathenow ging für den Zeitraum 1941-1945 an das Wasserstraßenamt Genthin über.

Bestandsinformationen: Neben den wenigen Akten aus einer älteren, nicht mehr belegbaren Übernahme setzt sich der Bestand v.a. aus Abgaben der Wasser- und Schifffahrtsämter Magdeburg (1995, 1996) und Brandenburg (2002, 2008) zusammen.

Zusatzinformationen: 103 Karten aus dem Zugang 75/12 sowie Atlanten (Inventarbücher, Umfang: 0,80 lfm) aus dem Zugang 40/15 sind noch unerschlossen.

LHA-SA = recherche.lha.sachsen-anhalt.de/

Signatur: Z 118, Nr. 284

Frühere Signaturen: S Nr. 12

Titel: Aufstellung einer Statistik über den Schiffsverkehr auf den Wasserstraßen Anhalts

Enthält/ Darin: Enthält v.a.: Bestimmungen und Bericht über die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen von 1871, Druckschrift. - Nachweise der Wasserstände am Elbepegel bei Roßlau von 1862-1871 und 1877. - Verzeichnis der verliehenen Schiffspatente in Anhalt. - **Übersicht über die Flußfahrzeuge von 1872** in Anhalt mit Angabe der Tragfähigkeit. - Elbstromregulierungen in Anhalt und Angabe der entstandenen Kosten. - Verzeichnis der **1877 in Anhalt vorhandenen Flußschiffe**. - Beschreibung des Wasserlaufs der Elbe innerhalb von Anhalt, aufgestellt durch Wasserbauinspektor Heine, 1878. - Beschreibung der anhaltischen Saale mit Bernburger Schleuse, 1878. - Überprüfung anhaltischer Flußschiffe von 1878. - Angabe der Lage über dem Meeresspiegel von Bernburg, Ballenstedt und Harzgerode. Laufzeit/Datum (detailliert): 1871 – 1881

LHA-SA = recherche.lha.sachsen-anhalt.de/

Signatur: Z 118, Nr. 285

Frühere Signaturen: W Nr. 2 Bd. 2

Titel: Aufstellung einer Statistik des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen, Bd. 2

Enthält/ Darin: Enthält v.a.: Durchführung laufender Erhebungen auf den Wasserstraßen Anhalts mit genauen Beschreibungen von Zu- und Abflüssen, Übersicht der Wasserstände, Tarif der Benutzung der Schiffsschleusen, Aufstellung der durchfahrenden Schiffe nach Tragfähigkeit und Ladung. - Verzeichnis der Schiffseigner.

Laufzeit/Datum (detailliert): 1881 - 1892