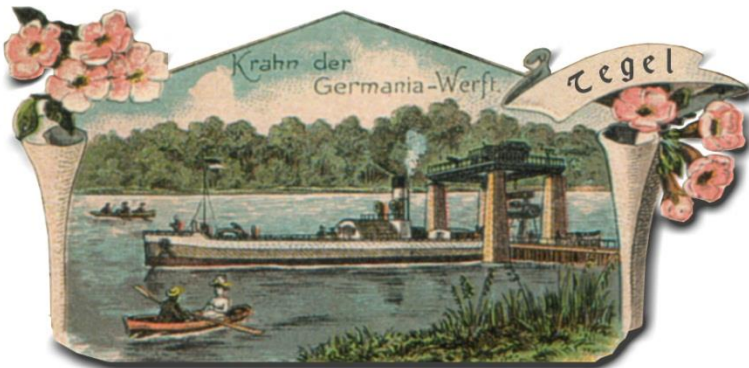


## Die ersten Jahrzehnte der Personenschiffahrt auf dem Tegeler See

Es war eine Entscheidung mit Weitblick, als der Industrielle Franz Anton Egells am 7.5.1836 in Tegel Land kaufte, um bereits am 1.7. d. J. auf dem erworbenen Grundstück südöstlich des Tegeler Sees den Grundstein für eine Maschinenbauanstalt zu legen. Die Fabrik, vom Volksmund später Eisenhammer genannt, lag zwar unweit des in Richtung Hamburg

führenden Handelsweges, doch dieser war damals nur von Berlin (Oranienburger Tor) bis zum Ende der heutigen Scharnweberstraße als Chaussee ausgebaut.

Egells wollte jedoch ohnehin für den Transport der bis zu 400 Zentner schweren Teile nicht nur den Landweg benutzen. Vielmehr ließ er am Ufer des Tegeler Sees einen auf vier Ziegelsäulen ruhenden Kran errichten, mit



*Kran der Germania-Werft um 1900*

dessen Hilfe Schiffe Rohmaterial anliefern und fertige

Waren für den Transport auf dem Wasserweg in Empfang nehmen konnten. In der Zeitspanne von 1840 – 1850 entwickelte sich so auf dem See sowie auf der Oberhavel eine mit Dampfmaschinenkraft betriebene Frachtschiffahrt. Sie löste den Verkehr von Frachtkähnen ab, die sich durch das Setzen von Segeln oder durch Treideln nur langsam fortbewegten. Die Uferstrecke von Heiligensee bis zur Spitze von Tegelort wurde einst auch Treidelweg genannt.

Nur allmählich entstand dann nach einer Zahl von Jahren auf dem Tegeler See auch eine Personenschiffahrt. Sie diente nicht den reisenden Personen, sondern insbesondere den Berlinern, die das Vergnügen in der näheren Umgebung der Stadt suchten. Noch waren es nicht die großen Ausflugsdampfer, die zwischen Spandau, Saatwinkel und Tegel verkehrten. Vielmehr waren **Kähne und Gondeln** im Einsatz. Ihre Nutzung zum Personen-Transport innerhalb des Wasser-Polizei-Bezirks des Königlichen Rentamts zu Spandau regelte eine am 28.2.1857 erlassene Polizei-Verordnung, die wir uns näher ansehen wollen.

Wer Kähne zu jedermanns Gebrauch bereithielt, benötigte eine polizeiliche Erlaubnis. Die Kähne und Gondeln mussten vorab geprüft werden hinsichtlich Tragfähigkeit, zweckentsprechender Einrichtung, Angabe einer Nummer und der Zahl der aufzunehmenden Personen. Als öffentliche Stand- und Landungsplätze waren in Spandau das rechte Ufer der Oberhavel zwischen Damm und Schleusenbrücke, in Saatwinkel das Havelufer und bei Tegel das Ufer des Sees festgelegt. Der Inhaber der Erlaubnis zum Bereithalten der Kähne war gehalten, diese mit zuverlässigen und geschäftskundigen Führern zu besetzen. Es war erstaunlich, dass für die Kahnführer nur ein Mindestalter von 16 Jahren gefordert wurde. Sie mussten mithin trotz ihrer doch verantwortungsvollen Tätigkeit nicht einmal volljährig sein. Allerdings war beim Königlichen Rentamt vorab eine Vorstellung zur Prüfung ihrer Qualifikation erforderlich. Erst dann erhielten sie den Erlaubnisschein, als Kahnführer fungieren zu dürfen. Sie hatten sich stets *„eines anständigen Betragens zu befleißigen, sich reinlich und ordentlich zu kleiden, ihre Fahrzeuge fortdauernd in gutem und brauchbarem Zustande stets reinlich und trocken zu erhalten, dieselben beim Fahren vorsichtig zu leiten und sich dabei des Tabacksrauchens zu enthalten.“* Die Polizei-Vorschrift enthielt auch einen „Tarif zur Erhebung des Personengeldes für die im Bezirk des Rentamtes Spandau Behufs der Personen-Beförderung aufzustellenden Kähne“, nach dem u. a. pro Person zu zahlen waren:

- Für die Fahrt von Spandau nach Saatwinkel oder zurück 2 Sgr. 6 Pf.
- Für die Fahrt von Saatwinkel nach Tegel oder umgekehrt 2 Sgr. 6 Pf.

Führer von großen Kähnen für mehr als 14 Personen mussten nach Aufnahme der 10.

Person sogleich abfahren. Wünschten weniger als 10 Personen eine sofortige Abfahrt, mussten sie den Preis für 10 Personen entrichten. Entsprechendes galt für kleinere Kähne, wenn weniger als 6 Personen nicht mehr warten wollten. Es konnten zudem Spazierfahrten zu Wasser vereinbart werden. Hierfür waren je Stunde der Hin- und Rückfahrt wie auch für das Warten für große Kähne mit 2 Fahrleuten 15 Sgr. und für kleine Kähne mit einem Führer 7 Sgr. 6 Pf. zu entrichten.

Um den Wert einer Kahnfahrt im Jahre 1857 zu verdeutlichen, seien hier vergleichend drei Lebensmittelpreise genannt. So kosteten: 1 Matjes-Hering 9 Pf., 1 Pfund frische Butter 7 – 8 Sgr. und 1 Pfd. „Dampf-Caffee“ 8 – 10 Sgr.

Die Polizei-Verordnung wurde am 4.3.1876 neu gefasst. Statt von Kähnen war nun von „Böten“ die Rede, der Tarif auf der Havel von dem Dorfe Cladow bis zum Dorfe Tegel jetzt in Mark und Pfennig angegeben. Es wurde auch zwischen Tagesfahrten (7 Uhr morgens bis 10 Uhr abends) und Nachtfahrten unterschieden. So kostete danach z. B. eine Fahrt von Saatwinkel nach Tegel oder umgekehrt tagsüber 25 Pf. und nachts 50 Pf. pro Person.

Zumindest im Sommer der Jahre 1859 und 1860 unternahm ein Dampfboot von Berlin aus mehrere Vergnügungsfahrten nach Saatwinkel. Es trug den Namen „Marie Luise“ und stammte aus der Fabrik von E.C.T. Hoppe, „Mechanikus, Maschinenbau-Anstalt, Eisengießerei-Besitzer und Dampfkesselfabrik“ in der Gartenstr. 9. Als die „Marie Luise“ am Vormittag des 7.8.1859 die Fahrt beginnen wollte, stürzte der Bootsmann bei der Wegnahme der Fallbrücke vom Schiff so auf die Schalungsmauer, dass er sich innerlich verletzte und zurückbleiben musste. Ein ganz anderer Zwischenfall trug sich im Mai 1860 zu. Auf seiner Fahrt nach Saatwinkel durchfuhr der bei Hoppe gebaute Dampfer auch jenen (Berlin-Spandauer Schifffahrts-) Kanal, der zur Havel führt. An der Mündung des Kanals in den Tegeler See befand sich ein sog. Segelbaum-Kran.

Hier musste jeder Führer eines mit einem Mast versehenen Schiffes zum Einsetzen oder Ausheben desselben anlegen. Die Höhe der Abgabe richtete sich nach dem Tarif v. 27.3.1860. Je nach Tragfähigkeit des Schiffes waren zwischen 2 und 5 Sgr. für Tragfähigkeiten zwischen 200 und 1200 Ctr. zu bezahlen. Die vom Kranmeister ausgehändigte Blechmarke mit der Inschrift B.S.C. war dann bei der Steuer-Expedition an der Schleuse in Plötzensee abzugeben. Erst viel später durfte der Kanal offiziell von Dampfschiffen befahren werden. Jeder Dampfer durfte zwei Kähne schleppen. Die Fahrgeschwindigkeit war auf 7,5 km in der Stunde begrenzt. Diese Nachricht datierte vom August 1891.

Für das Dampfboot galt der Tarif von 1860 nicht. Bei der abendlichen Rückfahrt der „Marie Luise“ zeigten sich die übrigen Schiffer so ergrimmt über die Ausnahme, dass sie von ihren Booten aus mit Steinen und Kohlen auf den Vergnügungsdampfer warfen und deren Fahrgäste in erheblichen Schrecken versetzten. Ein auf dem Dampfboot anwesender Schutzmann ließ dieses sofort stoppen und die Kähne, von denen aus geworfen wurde, untersuchen. Doch alle Schiffer waren längst an Land geflüchtet. Es wurden aber „Vorkehrungen zu ihrer Ermittlung und Bestrafung“ getroffen.

Am 9.4.1875 berichtete dann der Anzeiger für das Havelland folgendes:



*Tegel. Vom 1. Mai ab wird zwischen hier und Spandau eine Dampfschiff-Verbindung mit der Zwischenstation Saatwinkel eingerichtet werden; wir haben deshalb für den nächsten Sommer neben den Besuchen des Berliner Publikums auf reichen Zuzug von Spandau zu hoffen und unsere Gastwirthe schmunzeln schon jetzt, daß ihnen dadurch neue Einnahmequellen erwachsen.*

*Die Gastwirtschaft von C. Pump in Tegel 1897*

# Dampfschiff = Fahrt

zwischen

Spandau, (Schleuse) Valen-  
tinswerder, (Saatwinkel)  
Tegel (Dorf).

Eröffnung

am 10. Mai 1875.

Im Anschluß an alle in Spandau fahr-  
planmäßig haltenden Eisenbahnzüge von  
und nach Berlin.

Die angenehmste Wasserfahrt auf der  
Oberhavel nach der im Tegeler See, vis-  
a-vis von Saatwinkel, romantisch ge-  
legenen Insel Valentinswerder. Großar-  
tiges Vergnügungs-Etablissement, Badeort,  
Molken-Anstalt, herrschaftliche Villen-An-  
lagen. Einzelne Villen zu Kauf und Miete.

Für Sommer- und Badegäste sind  
Fahrkarten zu bedeutend ermäßigten  
Preisen für einen Monat oder für die  
ganze Sommersaison, zu allen zwischen  
Berlin und Spandau kursierenden Per-  
sonenzügen gültig, sowohl an der Billet-  
kasse der Hamburger- wie Leichter Bahn  
zu haben.

Täglich 14malige Verbindung mit Berlin.

Fahrzeit von Berlin über Spandau  
nach Valentinswerder 45 Minuten; von  
Berlin mit Pferdebahn über Tegel nach  
Valentinswerder 60 Minuten. Zu Ver-  
gnügungsfahrten an den Wochentagen  
auf der Oberhavel, dem Tegeler See,  
Heiligensee etc. stehen stets Dampfer be-  
reit und werden stets Meldungen angenommen:  
in Berlin bei Herrn L. Werner, Schützen-  
straße 68.

in Spandau a. d. Schleuse bei Herrn  
Breckwinkel, Behnitz Nr. 3.

Anzeige

Tatsächlich war es dann der 10.5.1875, an dem die Dampfschiff-Fahrt zwischen Spandau (Schleuse), Valentinswerder (Saatwinkel) und Tegel (Dorf), eröffnet wurde. Die Tegeler Anlegestelle für die Fahrzeuge war eine primitive Landungsbrücke, die sich in Höhe der Gaststätte von Siebert bzw. dessen Nachfolger C. Pump (Grundstück von Ziekow) befand.

Einen Fahrplan und Fahrpreise veröffentlichte der Anzeiger für das Havelland in seiner Ausgabe v. 20.6.1875. Das Unternehmen begann seine Fahrten mit den beiden in Greifswald erbauten, mit einem Verdeck versehenen und 120 Personen tragenden Schraubendampfern „Eugen“ und „Sophie“. Wenige Tage später, am 1.6., eröffnete auf dem „Bade- und Kurort Valentinswerder“ im Tegeler See eine Molkerei und Schwimm- sowie



Badeanstalt. 30 „Abonnementsbillets“ für das Herrenbad waren mit 3 ½ Talern billiger als solche für das Damenbad, die 4 Taler kosteten. Die Billets berechtigten auch zur Hinfahrt nach Valentinswerder und zur Rückfahrt nach Spandau oder Tegel.

Ein Jahr später berichtete das Niederbarnimer Kreisblatt in seiner Ausgabe v. 1.4.1876, dass am 9.4. die Dampfschiffahrt zwischen Tegel und Spandau eröffnet wird. Die Dampfer verkehrten von Tegel aus nun um 9.25, 13.30, 16.00 und 21 Uhr zu einem Preis von jetzt 50 Pf. für die ganze Tour. Auch Retourbillets waren mit 80 Pf. teurer geworden. Für die halbe Tour nach Valentinswerder waren 30 Pf. (im Vorjahr 25 Pf.) zu bezahlen. Außerdem gab es Abonnementbillets. In Saatwinkel war zunächst keine Haltestelle vorhanden, aber eine große Fähre von dort nach Valentinswerder. Ab Juni d. J. legten die Dampfer dann aber auch in

Saatwinkel (Rest. „Kranhaus“) an. Zwar nannte das Niederbarnimer Kreisblatt nicht den Namen der Reederei, doch es handelte sich eindeutig um die „**Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft**“. Die Gesellschaft war in Berlin SO, Lübbener Str. 16 Ecke Wrangelstr. 45 ansässig, ihr Direktor Paul Haberkern.

Der weitere Verlauf des Jahres erwies sich für die Schiffsgesellschaft als sehr ungünstig. Bereits in der letzten Juni-Woche war der Verkehr auf dem Tegeler See am Montag von 8 – 11 Uhr, am Dienstag ebenso und von 13 Uhr bis gegen Abend, am Mittwoch desgleichen, am Donnerstag von 8 Uhr bis zum Nachmittag, am Freitag und Sonnabend von 7 – 11 Uhr und am Nachmittag durch Schießübungen auf dem nahen Artillerieschießplatz gesperrt. Die Dampfschiffe durften nur zwischen Spandau und Saatwinkel verkehren. Die Regelung galt bis Ende August. Während dieser Zeit hatte Tegel „die härtesten Nachteile“, weil auch die Straße nach Spandau gesperrt war.



# Dampfschiff-Fahrplan

zwischen

## Spandau, Valentinswerder u. Tegel.

### Abfahrt von Spandau:

(Schleuse)

Morgens 8 Uhr, 10 Uhr, 12 Uhr 10 Minuten.

Nachmittags 2 Uhr 15 Min., 4 Uhr 10 Min., 6 Uhr 10 Min., 8 Uhr.

### Abfahrt von Tegel (Dorf):

Morgens 9 Uhr, 11 Uhr.

Nachmittags 1 Uhr 10 Min., 3 Uhr 10 Min., 5 Uhr, 7 Uhr, 9 Uhr.

### Von Spandau

## Sonntag und Donnerstag Nachmittags

### stündlich ein Dampfer.

### Billet-Verkauf

in Spandau beim Kaufm. Hrn. Predewinkel, Behnitz 3, | an den betreffenden  
in Valentinswerder beim Inspektor Hrn. Eriebel, | Landungsbrücken.  
in Tegel beim Restaurateur Hrn. Siebert,

### Preise:

Ganze Tour 40 Pf. Ganze Tour (Retourbillet) 60 Pf.

Halbe " 25 " Halbe " 40 "

(Nur in Spandau und Tegel sind Retourbillets zu haben.)

### Auf dem Dampfer findet ein Billet-Verkauf nicht statt.

Für Gesellschaften, Vereine u. stehen Dampfer miethsweise jederzeit zur Verfügung. Näheres beim Inspektor Eriebel auf Valentinswerder oder beim Kaufmann Haberkern in Berlin, Lübbenerstraße 16.

Anzeiger für das Havelland v. 20.6.1875

Haberkerns  
Dampfer

konnten mithin nur sonntags wie geplant verkehren. Doch auch hier kam es zu Zwischenfällen. So kreuzte am 16.7. kurz nach der Abfahrt in Spandau ein Kahn das Dampfschiff. Der Kahn, in dem sich eine aus 10 Personen bestehende Taufgesellschaft befand, kippte durch den Wellenschlag um. Nur weil sich ein auf dem Dampfboot mitfahrender Leutnant „mit Todesverachtung“ in den Strom warf, konnten der Täufling, die Eltern, die Hebamme, kurzum alle Personen der Taufgesellschaft gerettet werden. Die Hebamme bedankte sich später öffentlich für die mutige Tat.

Hingegen endete eine 14 Tage danach durchgeführte Dampferfahrt von Tegel nach Spandau tragisch. Steuermann Lehmeier stürzte in die Havel und ertrank. Auch hier sprang ein Soldat vom Dampfer aus in die Fluten, doch konnte er den Verunglückten nicht mehr retten.

Im Folgejahr berichtete eine Berliner Zeitung am 19.6.1877:

*Die Sperrungen der Havel und andere Belästigungen durch die Schießübungen auf dem Artillerieschießplatze haben die Direction der Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*



veranlaßt, die regelmäßigen Fahrten zwischen Spandau und Tegel via Valentinswerder vorläufig ganz einzustellen.

Aus dem Jahre 1878 ist eine Saisonöffnung zum 1.5. mit täglich vier Verbindungen zwischen Spandau und Tegel via Valentinswerder und Saatwinkel überliefert. An Sonntagen führen die Dampfer wie auch schon an den Osterfeiertagen gar stündlich.

Über die Insel Valentinswerder sei an dieser Stelle berichtet, dass in der Winterzeit die Überwachung der Villen dem Dampfschifführer Franke oblag. Hier war es in der Vergangenheit bereits mehrfach zu Einbrüchen gekommen. Am Nachmittag des 15.2.1881 bemerkte die 31-jährige Ehefrau des Schifführers geöffnete Fensterläden an der Villa Nr. 3 und erwischte in flagranti einen Einbrecher, der sich hier einquartiert hatte und gerade im Keller an einer Flasche Wein labte. Die Frau überstand mit Energie und Geistesgegenwart einen längeren Ringkampf mit dem Einbrecher, nachdem auch Hilferufe ihren Ehemann und eine dritte Person alarmiert hatten. Der Einbrecher, es war ein gewisser Posamentiergehilfe Lemin, der gerade erst eine Zuchthausstrafe von acht Jahren verbüßt hatte, wurde auf einem Schlitten gefesselt nach Spandau gebracht.

Wenden wir uns nun wieder der Schifffahrt zu. 1882 kursierte ab Mai an den Sonntagen stündlich je ein Dampfer zwischen Spandau und Tegel, wochentags verkehrten dreimalig Schiffe in beiden Richtungen.

Auf der Havel fährt von Spandau aus an Wochentagen Mittags 12 und Nachm. von 3 Uhr ab zweistündlich, an Sonntagen Vorm. 10 u. 12 und Nachm. von 2 Uhr ab stündlich, im Anschluss an die von Berlin kommenden Eisenbahnzüge ein Dampfer nach Valentinswerder-Saatwinkel-Tegel. Die Hamburger und Lehrter Eisenbahn verkaufen direkte Billets nach Valentinswerder à 60 Pf. resp. 80 Pf., nach Saatwinkel à 75 Pf. resp. 1 Mk., nach Tegel à 90 Pf. resp. 1,10 Mk. pro III. resp. II. Cl. Billets zur Rückfahrt auf allen Dampferstationen.

Blicken wir jetzt nach Tegel. Das Dorf erhielt am 4.6.1881 eine Pferdestraßenbahn-Verbindung, die dafür sorgte, dass Berliner in ständig wachsender Zahl Ausflüge nach Tegel unternahmen. Für **Carl Holtz**, Werkmeister bei der

1883 Germania-Werft, wie die eingangs erwähnte Egelssche Fabrik jetzt hieß, wohnhaft in der

Spandauer Str. 13 (heutiger Eisenhammerweg), schien dies ein günstiger Zeitpunkt zu sein, durch Gründung einer Reederei und Kauf eines Dampfers Ausflugsfahrten auf dem Tegeler See anbieten zu können. Der Standort seiner „Reede“ war am Kran der Germania-Werft, die Landungsbrücke war die am Restaurant „Seeschlößchen“, das von Julius Klippenstein betrieben wurde (heute wäre dies nahe Veitstr. und Borsighafen). August Wietholz, Chronist von Tegel, berichtete, dass Holtz anfangs einen alten Raddampfer namens „Schwan“ nutzte, der bei Fahrten bis nach Heiligensee stark schlingerte, schwer zu manövrieren war und die Scharfenberger Enge bis zu ihrer Verbreiterung im Jahre 1905 nur schlecht passierte.

Da der „Schwan“ zudem oft seinen Dienst versagte, musste ihn Holtz außer Dienst stellen.

Das Wrack stand noch Jahre am Ufer und diente Mäusen und Ratten als Quartier, während Holtz den ebenfalls schon alten Schraubendampfer

„Schwalbe“ sowie ein kleines Dampfboot namens „Ländler“ einsetzte. Letzteres gehörte zuvor angeblich Kaiser Friedrich III.



Der Dampfer „Schwalbe“ an der Anlegestelle in Tegel 1903



Am 28.7.1928

*Dampfer-Anlegestellen in Tegel 1904* berichtete die

Tegel-Hermsdorfer Zeitung in dem Beitrag „Die erste ‘Dampfer-Flotte’ auf der Oberhavel“ ohne Angabe eines Autors abweichend und ergänzend zu Wietholz, dass Holtz seine Reederei (erst) 1889 gegründet hatte. Das Dampfboot „Ländler“, von Holtz anfangs erworben, soll danach aufgrund des siegreichen Krieges von 1870/71 ein Geschenk der Stadt Stettin an den Prinzen Friedrich Carl gewesen sein, der es an der Pfaueninsel stationiert hatte.

Im Jahre 1890 wurde die Dampfschiff-Saison zwischen Tegel und Spandau über Saatwinkel – Valentinswerder am 30.4. eröffnet. Nachmittags fuhr dreimal ein Schiff auf der genannten Strecke, während an Sonn- und Feiertagen stündlicher Betrieb erfolgte. Außer den regelmäßigen Touren beförderte das Dampfschiff „Ländler“ nach Bedarf das Publikum namentlich nach Heiligensee.

In der Vorort-Zeitung v. 14.8.1894 war über die Schifffahrt auf dem Tegeler See sowie über Holtz folgendes zu lesen:

**Tegel.** Die Dampfschiffahrt auf dem Tegeler See und der Oberhavel bis Heiligensee hat in diesem Jahre einen erheblichen Aufschwung erhalten. Die Eisenbahnzüge bringen zahlreiches Publikum nach Tegel, das mit den Dampfern nach Tegelort, Joersfelde, Conradshöhe, Sandhausen und Heiligensee weiter eilt. Der Unternehmer Holtz hat daher noch einen großen Raddampfer namens „Stern“ angeschafft, der etwa 300 Personen aufnehmen kann, so daß nunmehr die vielen Beschwerden darüber, daß die Dampfer sämtliche Fahrlustige nicht befördern konnten, verschwinden werden. Die Fahrt von Tegel nach Heiligensee bietet aber auch viel Interessantes und findet immer mehr Liebhaber in der Berliner Bevölkerung.

Kurt Groggert schreibt in seinem Buch „Spreefahrt tut not!“, dass die Reederei Holtz nach Aufnahme der Personenschifffahrt in den frühen achtziger Jahren im Laufe der Zeit 5 Schraubendampfer mit den Namen „Schwan“, „Franziska“, „Greb“, „Wittenberge“ und „Der Ländler“ einsetzte. Unfälle und Attacken anderer Unternehmen blieben nicht aus. So wurde der noch unbesetzte „Ländler“ von einem anderen Dampfer so gegen einen Jörsfelder Landungssteg gedrückt, dass alle unbefestigten Gegenstände, die sich auf dem Schiff befanden, ins Wasser fielen. Am 23.8.1902 rammte ein Dampfer in Höhe der Scharfenberger Enge den Holtz-Dampfer „Greb“ so, dass dieser sank. Alle 15 Fahrgäste konnten zum Glück gerettet werden. Ein Jahr später, am 17.8.1903, konnte „Der Ländler“ alle Passagiere übernehmen, als der vollbesetzte Dampfer „Schwan“ gerammt und auf den Strand gesetzt wurde.

Die Ausflügler wollten sich natürlich während einer Dampferfahrt keiner Gefahr aussetzen und mieden mit der Zeit immer mehr die kleinen, veralteten Holtzschen Dampfer. Sie fuhren lieber mit den zahlreichen Dampfschiffen verschiedener Größe der um die Wende zum



20. Jahrhundert gegründeten „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel - Tegeler See“ (vgl. weiter unten), die mit ihren Fahrzeugen am 1886 errichteten Tegeler Bollwerk anlegten. Die auch als Bohlwerk bezeichnete über 100 m lange Anlage befand sich zwischen dem Eiswerkkanal und dem Mühlenfließ in der Nähe des einstigen Restaurants Strandschloß. Nun verlegte auch Holz seine Anlegestelle in die Nachbarschaft zur Siebertschen Badeanstalt, also in Richtung Uferbollwerk. 1904 erbaute die Gemeinde Tegel am Bollwerk zwei Landungsbrücken und einen Strandpavillon, der für den Fahrkarten- und Imbissverkauf an die Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“ verpachtet wurde, über die weiter unten noch zu berichten sein wird.

Carl Holz verkaufte im Januar 1907 sein Unternehmen an die Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel – Tegeler See, führte selbst noch als Kapitän zuletzt den Dampfer „Cecilie“ und ahnte nichts von dem schweren Schicksalsschlag, der ihn wenige Wochen später treffen sollte. Der bisher stets rüstige und gesunde Mann erkrankte, musste sich in einem Berliner Krankenhaus mehreren Operationen unterziehen, die sein Leben jedoch nicht erhalten konnten. Holz wurde am Nachmittag des 30.8. auf dem gemeindeeigenen Friedhof zur letzten Ruhe geleitet. Zahlreiche Trauergäste aus Berlin, Tegel, Tegelort, Heiligensee und Spandau hatten sich eingefunden, unter ihnen auch die Vereinigung der Dampfschiffsbesitzer der Oberhavel und natürlich das Personal der Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Unsere Betrachtungen wenden sich nun wieder der Haberkernschen Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu. Die Reederei befand sich bereits 1888 in Liquidation, führte aber unter Haberkern als Liquidator trotzdem noch über eine Reihe von Jahren Dampferfahrten durch. Bester Beweis hierfür ist folgender Zeitungsbericht aus der Vorort-Zeitung v. 29.8.1890. Hier hieß es:

**Tegel.** Der „A. f. d. H.“ (damit war der „Anzeiger für das Havelland“ gemeint) schreibt: *Wenn man am Abend mit einem der Haberkernschen Dampfer von Tegel oder von Saatwinkel zurückfährt und beispielsweise in Tegel den Landungssteg entlang geht, findet man nicht eine einzige Laterne. In faustdicker Finsterniß tappt man die Treppe auf den Dampfer hinunter. Da die Fahrt nach Tegel und retour 80 Pf. kostet, wofür man mit Leichtigkeit nach Berlin fahren kann, und dieser Preis ein jedenfalls recht anständiger ist, so darf das Publikum schließlich auch etwas von dem Unternehmer verlangen. Eine Laterne, die bei Ankunft des Dampfers herausgehängt und bei der Abfahrt wieder hereingezogen wird, kostet soviel nicht, die Ausgabe ist Angesichts der Höhe des Fahrpreises erträglich. Aber erst dann vielleicht, wenn das Kind in den Brunnen gefallen, wird hier Abhilfe geschehen. Vielleicht findet sich im nächsten Frühjahr ein intelligenter Unternehmer, der die nicht uninteressante Fahrt nach Saatwinkel und nach Tegel dadurch etwas verlockender macht, daß er civile Preise feststellt und für die nothdürftigsten Ansprüche des Publikums in*

*größerem Maße sorgt, als es bisher auf der Oberhavel der Fall gewesen ist.*

1900 gab Haberkern die Firma endgültig auf, indem er seine Schiffe an das kurz zuvor gegründete Unternehmen Hille & Frost verkaufte, das schon als weitere Konkurrenz den Tegeler See befuhr. Noch in demselben Jahr nannten Hille & Frost ihren Betrieb in **Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel – Tegeler See** um. Die Folgezeit nutzte die Reederei, um ihre stattliche Flotte

weiter auszubauen. Nach den beiden bereits 1904

gekauften Dampfern „von Bismarck“ und „von Humboldt“ folgten im Frühjahr 1906 die



*Dampfer-Anlegestelle Valentinswerder 1913*

Dampfer „Geyer“ und „Habicht“. Sie hatten einen Rauminhalt, der dem des bereits vorhandenen Salondampfers „von Bismarck“ entsprach, waren aber breiter und nicht so lang. Sie ließen sich dadurch besser an den Spandauer Landungsbrücken einsetzen. Außerdem ließ die Gesellschaft eines der kleinen alten Schiffe in ein Motorfahrzeug umbauen. Für die kommende Saison war nämlich die Eröffnung eines ununterbrochenen Motorbootbetriebes zwischen Tegelort – Rust – Valentinswerder – Saatwinkel vorgesehen. Im Juni 1906 entstand auf Valentinswerder am westlichen Ufer ein neuer Landungssteg, von dem aus ein gerader, fester Weg direkt zur Restauration führte. Der alte Anlegesteg an der Bucht wurde aber weiter für Dampferausflüge von Gesellschaften und Vereinen wie für die Tourendampfer benutzt. Zu diesem Zeitpunkt setzte die Gesellschaft wochentags 16-18 vorwiegend für Vereine und Schulklassen und sonntags 22 Dampfer für den „Massenverkehr“ ein. 14 gehörten der eigenen Reederei, während der Rest im Bedarfsfall gemietet wurde.

1907 kamen zwei weitere Salondampfer, auf der Werft von J. W. Klawitter in Danzig erbaut, hinzu. Sie wurden auf die Namen „Falke“ und „Sperber“ getauft, zeichneten sich durch „vornehme Eleganz und stilvolle Ausstattung“ aus und waren sogar in den Kajüten und auf dem Hinterdeck abends elektrisch beleuchtet. Die Sitzplätze an Deck waren *ebenso praktisch und bequem wie in den neuen modernen Straßenbahnwagen*.

Nur am Rande sei erwähnt, dass auch ein Tegeler Gastwirt namens Dressel (damals Berliner Str. 102, Restaurant Treffpunkt) einen kleinen Dampfer „Flora“ für Ausflugsfahrten auf dem Tegeler See einsetzte. Das Schiff wurde 1902/03 bereits durch die Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel – Tegeler See genutzt.

Am 8.8.1888 wurde die **Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“** gegründet. Sie hatte ihren Sitz in Berlin SO 16, Brückenstr. 13, später Brandenburger Ufer 1 im „Marinehaus“. Vorsteher war anfangs A. Gebhardt. Die Gesellschaft verfügte 1904 über ein Kapital von 750.000 Mark, eine Reserve von 35.882,64 Mark, erreichte einen Umsatz von 446.665,05 Mark und zahlte eine Dividende von 2 %. Langjähriger Direktor war jetzt Johannes Kins. Am 13.11. 1907 trafen sich die Gesellschafter zu einer außerordentlichen Generalversammlung. Auf der Tagesordnung standen u. a. 1) die Genehmigung zum Kauf der Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel - Tegeler See und 2) die Erhöhung des Grundkapitals von 750.000 Mark um 250.000 Mark durch Neuausgabe von 250 Stück Aktien á 1000 Mark auf 1.000.000 Mark. Die Generalversammlung beschloss dies einstimmig.

Die Stern-Gesellschaft war nun weitgehend der einzige Betreiber der Personenschiffahrt auf dem Tegeler See und der Oberhavel. Im Februar 1908 wurde bereits in der Zeitung auf eine Verteuerung des Ausflugsverkehrs durch steigende Kohlepreise und



„Lohnaufbesserungen“ hingewiesen. Längere Fahrten von Tegel nach Heiligensee oder Spandau sollten im Preis um 5 Pf. steigen, kleine Touren wie z. B. Tegel – Tegelort aber unverändert bleiben, Rückfahrkarten ganz wegfallen, Blöcke mit 12 Fahrtscheinen und Monatskarten zu mäßigen Preisen dafür neu angeboten werden.

1909 erweiterte die Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“ ihren Betrieb umfangreich. Es wurden auch Fahrten auf dem Großen Storkower- oder Dolgensee durchgeführt und billige Sonderfahrten von Tegel über Tegelort und Spandau nach Brandenburg a. H. Die Sonderfahrten im Zeitraum v. 28.6. – 20.8.1909 fanden montags und donnerstags um 6.55 Uhr ab Tegel statt, kosteten 2 Mark für Erwachsene und 1 Mark für

*Fahrtscheinblock aus der Zeit um 1913*



Kinder von 4 – 12 Jahren. Die Rückfahrt erfolgte von Brandenburg aus um 17 Uhr. Im gleichen Jahr verfügte die Gesellschaft übrigens über eine Reserve von 55.644,11 Mark, hatte einen Umsatz von 814.830,28 Mark und konnte bereits 4 % Dividende bezahlen. Eine Betriebsinspektion und Werft befand sich seit 1908 in Tegelort, Scharfenberger Str. 23. Für die Nutzung der Dampferanlegestellen in Tegel musste die Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“ 1914 folgende Jahresentgelte an die Gemeinde Tegel bezahlen:

- |   |            |
|---|------------|
| 1. Anlegegebühr für 3 Dampferlandestellen | 1800 Mark, |
| 2. Pacht für 3 Landungsstellen            | 2000 Mark, |
| 3. Gewinnanteil                           | 400 Mark,  |
| 4. Pacht für 3 Billet-Verkaufsstellen     | 300 Mark.  |

Zu einem Rückblick auf die ersten Jahrzehnte der Personenschiffahrt auf dem Tegeler See, der ohnehin keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, würden Fährunternehmer und Bootsverleiher gehören, die ebenfalls der Personenschiffahrt dienten. Teilweise bestand auch hier ein aggressiv geführter Kampf um die Gunst des Publikums. Nur ein Geschehen vom 7.8.1907 sei erwähnt. Seit einiger Zeit herrschte in Tegelort in Höhe des Restaurants

**Fahrpreise auf der Oberhavel und dem Tegeler See.**

von	Tegel	Tegelort	Wilhelmsruh	Spandau	Rückfahrpreise Tegel—Tegelort u. zurück 30 Pf. Tegel—Spandau u. zurück 60 Pf.
Tegel	—	20	25	40	
Tegelort	20	—	10	20	
Wilhelmsruh	25	10	—	20	
Spandau	40	20	20	—	

Kinder bis zu 4 Jahren sind frei. Kinder von 4—12 Jahren zahlen halbe durch 10 teilbare Fahrpreise.

„Leuchtturm“ Feindschaft zwischen dem Bootsverleiher Meyer und einem Arbeiter der Schiffsbauerei Gebr. Buller, der den Fährdienst zwischen dem Spandauer Ufer und Tegelort versah. Der Fährmann erboste sich darüber, dass sein Kontrahent immer wieder Personen über die Havel setzte, wenn er selbst nicht schnell genug zur Stelle war. So kam es am genannten Tag auf dem Bootssteg beim „Leuchtturm“ zwischen beiden zu einem Ringkampf. Der Steg zerbrach, die Streithähne fielen ins Wasser. Der Fährmann

*Fahrpreise 1924*

drückte den Kopf des anderen unter Wasser und schlug roh auf diesen ein. Erst durch das Eingreifen eines Sommergastes endete der Kampf. Der blutende

Bootsverleiher konnte sich nur mit Mühe in seine Wohnung begeben. Ob der Vorfall eine Fortsetzung hatte, ist nicht überliefert.

Gerhard Völzmann

Bildnachweis:

Anzeiger für das Havelland - Stadtgeschichtliches Museum Spandau, Zeitungsarchiv.  
Alle anderen Abbildungen - Sammlung des Verfassers.