

MANFRED BLUHM



TEGELER SEE

und

OBERHAVEL

Die Geschichte der
lokalen Personenschiffahrt

Für den Personenverkehr nach der Havel wird zum Sommer eine neue Dampferlinie in Betrieb gesetzt. Der Kapitän Holz in Tegel, Besitzer von drei Dampfern, hat die Konzession erhalten zu regelmäßigen Fahrten zwischen Berlin, Plöckensee, Pafelhorst, Saatzwinkel (auf dem Spandauer Schiffahrtskanal), Tegel und Heiligensee. Täglich wird eine dreimalige Verbindung hergestellt. Die Fahrten sollen am 1. Mai aufgenommen werden. Bisher war der Schiffahrtskanal von Personendampfern noch nicht befahren worden, mit Ausnahme der 50er Jahre, wo das sehr wackelige Dampfschiff „Marie Luise“ mit einem großen Kahn im Schlepptau zweimal wöchentlich von Berlin nach Saatzwinkel fuhr. Dieser Dampfer war, wie gesagt, so wenig zuverlässig, daß häufig zu den Staken gegriffen werden mußte, um ihn und sein Anhängel wieder heimzubringen.

Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung Berlin : Mosse 1893-04-18

Auf der Havel gesunken ist am Sonntag der Personendampfer „Schwan“, der zwischen Tegel und der Kolonie Jörksfelde an der oberen Havel verkehrte. Das dem Kapitän Holz gehörige Schiff war Abends nach 8 Uhr mit zehn Passagieren an Bord von Jörksfelde abgefahren, um zunächst in Tegelort anzulegen und dann nach Tegel zurückzufahren. Während der Fahrt bemerkte der Maschinist, daß Wasser in den Schiffsraum eindrang. Seine Bemühungen, das Leck zu verstopfen, waren erfolglos; der Dampfer füllte sich schnell mit Wasser, und der davon in Kenntnis gesetzte Schiffsführer hielt es für das Sicherste, das Ufer zu gewinnen, und die Passagiere und die Mannschaft zu retten. Er ließ den Dampfer noch vor Tegelort an Land laufen; sämtliche Personen konnten hier das wrack gewordene Schiff, dessen eine Hälfte bald untertauk ungefährdet verlassen. Auf welche Weise das Leck im Schiffsrumpf entstanden war, konnte noch nicht festgestellt werden.

Berliner Tageblatt v. 8.7.1903

— Eine Verschärfung der Kontrolle über die dem öffentlichen Verkehr dienenden Personendampfer auf den Märkischen Wasserstraßen ist schon von der Regierung in Potsdam angeordnet worden. Bisher erfolgten die Prüfung und behördliche Abnahme dieser Fahrzeuge während sie im Wasser lagen; es konnte also nur die innere Einrichtung genauer besichtigt werden; die Beschaffenheit des ganzen Schiffkörpers entzog sich der Beurteilung. Der Ausschuss erregende Untergang des Dampfers „Schwan“, der ohne ersichtliche äußere Einwirkung plötzlich ein großes Leck im Schiffsboden erhielt, sowie andere bedenkliche Vorgänge, haben die Strompolizei veranlaßt, bei der Besichtigung der Schiffe ein anderes Verfahren einzuschlagen. Die Abnahme der Dampfer findet danach fortan nicht mehr im Wasser statt, sondern an Land; die Schiffe müssen zu diesem Zweck vor der Ankunft der kontrollierenden Beamten ans Ufer gezogen werden, damit der ganze Schiffkörper in allen seinen Theilen sowohl von unten als auch nach außen zu untersucht werden kann.

Berliner Börsen-Zeitung v. 1.8.1903

Locales.

— Ueber ein Schiffsunglück auf dem Tegeler See wird uns jetzt gemeldet: Bei Tegelort ist am Sonnabend Abend 9 Uhr der dem Schiffsbeder Holtz gehörige Dampfer „Schwan“ innerhalb fünf Minuten gesunken. Auf dem Schiffe befanden sich 10 Berliner, die von einem Ausflug zurückkamen. Im letzten Augenblick, als das Wasser über Bord stand, legte der Dampfer „Vandler“ zur Seite des Schiffes an und nahm die Passagiere auf.

Berliner Börsen-Zeitung v. Mi. 7. 1903

Berl. Morgenpost 11. Juni 1963

Haveldampfer gerammt

Einen sonnigen Vorgeschmack auf den Urlaub nahmen am Sonntag wieder Hunderttausende von Berlinern. Schon früh am Morgen starteten die meisten. Mit Badehosen, Luftmatratzen und Kartoffelsalat strömten sie in die Freibäder, an die Seen und in die Wälder. Man genoß bei 27 Grad im Schatten einen richtigen Berliner Sommertag — mit überfülltem Badestrand und verstopften Ausflugsstraßen.

Ein schweres Unglück ereignete sich auf der Unterhavel nahe der Insel Imchen. Vormittags stießen dort das Fahrgastschiff „Scharnhorst“ und ein Hamburger Motorfrachter zusammen. Da der 900-Tonnen-Frachter „Klaus Mewis“ ohne Ladung fuhr, lag er ziemlich hoch im Wasser und beschädigte den Aufbau des Ausflugsdampfers. 20 Passagiere wurden dabei verletzt und in nahe gelegene Krankenhäuser gebracht.

Die „Scharnhorst“ konnte mit eigener Kraft zum Anlegesteg Kladow zurückfahren und dort festmachen. Über die Ursachen des Unglücks konnte die Polizei gestern noch nichts sagen.

„Scharnhorst“ prallte gegen Hafenummauer

Schürf- und Schnittwunden bei Passagieren

Mit großer Wucht prallte gestern Abend kurz nach 17 Uhr das Fahrgastschiff „Scharnhorst“ gegen die Kai-mauer an der Tegeler Green-wichpromenade. Neun Passagiere wurden verletzt, sieben von ihnen mußten in Krankenhäuser gebracht werden. Als Unfallursache wird ein Motorschaden vermutet.

Die Fahrgäste standen bereits aussteigebereit auf Deck, als sich die Scharnhorst der Brücke 6 an der Anlegestelle näherte. Nach ersten Erkenntnissen kam es zum Aufprall, weil der Schiffsführer aufgrund eines Motorschadens die Fahrt nicht mehr rechtzeitig

drosseln konnte. Vom Aufprall wurden die Passagiere im Schiffsraum umhergeschleudert. Einige fielen dabei gegen Stühle und andere Gegenstände und zogen sich Schürf- und Schnittwunden zu. Zu schwereren Verletzungen soll es dabei jedoch nicht gekommen sein. Fünf Fahrgäste wurden von Rettungswagen der Feuerwehr, zwei vom Malteser-Hilfsdienst in Krankenhäuser gebracht.

Am Schiff selbst entstand nach Angaben der Feuerwehr mittlerer Sachschaden im Bereich des Bugs. Auch die Anlegestelle wurde beschädigt. Die Wasserschutzpolizei hat die Ermittlungen aufgenommen. tok

„Berlin“ auf Grund

Mit 20 Personen an Bord ist gestern das Motorschiff „Berlin“ auf der Oberhavel in der Nähe der Bürgerablage in Spandau auf Grund gelaufen. „MS Gertraude“ kam der „Berlin“ zu Hilfe und brachte die Fahrgäste an Land.

B. 4p 15.6.1960

„Onkel Paul“ mit Schlagseite

Wegen „Trunkenheit am Ruder“ mußte die Wasserschutzpolizei in der letzten Nacht auf dem Tegeler See das Fahrgastschiff „Onkel Paul“ aufbringen. Der Schiffsführer hatte angeblich das Luxus-schiff „Präsident“ behindert. Einer der 16 Fahrgäste des „Onkel Paul“ wollte dem Steuermann daraufhin ins Ruder greifen. Dabei kam es zum Handgemenge. Die Polizei brachte den Steuermann zur Blutprobe und das Schiff in den Hafen. (DA)

Der Abend 8.7.1967

BM
16. DEZEMBER 1980 - SEITE 3

Seite Deern, Heimat Falke 3

SPREE-NOTIZEN

Leinen gekappt

Die Leinen von drei Fahrgastschiffen der Reederei Bethke kappten Unbekannte in der Nacht von Mittwoch zu Donnerstag. Die Schiffe wurden daraufhin von ihrem Winterlager im Niederneuendorfer See über die „DDR“-Grenze getrieben, wo sie auf Grund liefen. Als sich die Schiffe wieder selbständig machen wollten, nahm sie ein „DDR“-Schlepper an die Leine, und brachte sie wieder bis zur Grenzlinie. Von dort wurden sie von der Wasserschutzpolizei zum Liegeplatz zurück gebracht.

TEGELER SEE und OBERHAVEL

Die Geschichte
der lokalen Personenschifffahrt

Manfred Bluhm
Berlin 2018

2. überarbeitete und erweiterte Auflage

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	9
Die Anfänge der Personenschifffahrt auf dem Tegeler See	10
Die „Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft“ von Paul Haberkern	13
Die Reederei Carl Holtz	18
Allgemeine Entwicklung bis 1907	22
Die „Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft für Oberhavel und Tegeler See“	26
Die Personenschifffahrt bis zum Ende des 1. Weltkrieges	35
Die SHDG Stern am Tegeler See	39
Die Schiffe der nicht am Tegeler See ansässigen Reedereien	43
Der Neubeginn nach 1918	48
Die neue Reederei von Oskar Kosewsky	51
Die Reederei Baltruschat	53
Die Reederei Erich Bigalke	54
Die Reederei Paul Bauer	55
Die SHDG Stern/ Stern und Kreisschiffahrt bis 1918 – 1945	58
Während des 2. Weltkrieges	62
Neubeginn nach 1945, allgemeine Übersicht	63
Die Reedereien, Bigalke/ Bauer/ Kosewsky, Frost	69
Die Reederei und Wert Erich Lahe	73
Die Reederei Haupt	82
Reederei Bethke, die Nachfolger der Reederei Haupt	86
Die kleinen Betriebe 1960 – 1966 und ein Blick in die Gegenwart	94
Die Stern und Kreisschiffahrt 1945 bis heute	98
Kurze Zusammenfassung der nicht am beheimateten Reedereien	99
Die Fähre, ein kurzer Überblick	101
Anhang/ Schiffsliste	114

Titelbild

Am Tegeler See, Otto Lange

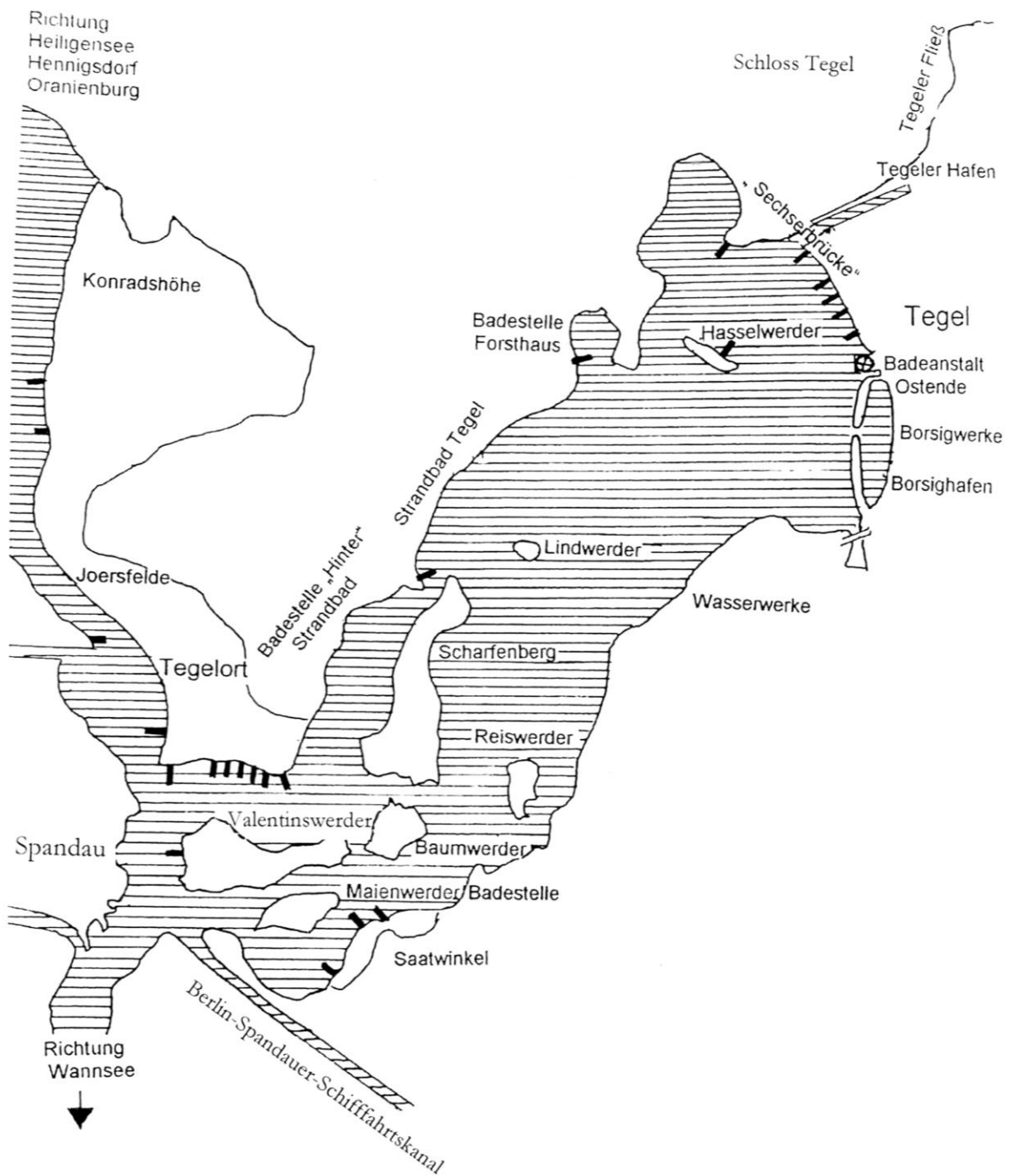
Öl auf Leinwand, 62,50 x 89 cm

© Stiftung Stadtmuseum Berlin (Inv. – Nr. GEM 80/31

Repro Oliver Ziebe, Berlin

Unter dem Namen Am Tegeler See ist die Badestelle in Valentinswerder zu sehen. Das besondere an diesem Bild ist die fast fotogetreue Darstellung der Szenerie. Bei dem Schiff in der Bildmitte handelt es sich um einen der beiden Dampfer von Paul Haberkern. Andere Bilder/ Fotos dieser Schiffe sind von schlechter Qualität bzw. aus ungünstiger Perspektive. Dass Binnenschiffe erkennbar und wirklichkeitsnah auf Gemälden abgebildet werden, wie bei diesem zeitnah gemalten Bild, ist äußerst selten.

Der Tegeler See



Die Anlegestellen sind schwarz gekennzeichnet

Vorwort

Die folgenden Ausführungen sollen keine Geschichte Tegels sein, darüber ist schon viel geschrieben worden. Vielmehr soll hier nur über die doch meistens sehr „stiefmütterlich“ behandelte Fahrgastsschiffahrt auf dem Tegeler See und der Oberhavel berichtet werden. Die vielen, oft sehr kleinen Betriebe mit ihren ebenfalls oft recht kleinen und unscheinbaren Schiffen finden kaum in der Heimatliteratur Erwähnung. Der Tegeler See, der früher ein ziemlich einsamer See war, ist heutzutage zwar von der Großstadt Berlin umklammert, hat jedoch seine besonderen Reize bis in die heutige Zeit bewahrt.

Hier war es auch, wo ich zum ersten Mal eine Dampferfahrt machte. „Fährt der Dampfer schon ab?“, fragten wir Kinder ständig vor lauter Ungeduld, wirkten doch die Wasserbewegungen um das Schiff so, als wenn es schon in Fahrt wäre. Die Eltern antworteten zwar jedes Mal „es geht gleich los“, aber Kinder sind eben ungeduldig und so kam die Frage nach kurzer Zeit meistens gleich noch einmal. Die Motorgeräusche und das Ablegemanöver kündigten dann aber an, dass es wirklich losging. Nun war die Spannung kaum mehr zu ertragen, das Gefühl auf dem Wasser zu sein, war, wenn das Schiff sich immer weiter von der Anlegestelle entfernte, jedes Mal etwas ganz Besonderes. War das Schiff dann in Fahrt, wurde es auch genau inspiziert, man musste schließlich wissen worauf man sich befand. So wurden Dampferfahrten mir jedenfalls nie langweilig. Es gab doch immer wieder viel zu sehen und zu erleben und natürlich auch zu naschen.

Die Fahrt auf dem Tegeler See war und ist aber auch für Erwachsene immer wieder ein schönes Erlebnis, da der See bis heute eine besondere Atmosphäre hat und die vielen Inseln immer wieder neue Ansichten bieten. Aber auch von Land aus lohnt es sich den See zu besuchen, kann man ihn doch fast umwandern, da sich um den ganzen See Uferwege befinden, was für Berliner Seen nicht die Norm ist. Will man den See ganz umrunden, muss man die Fähre von Tegelort bis Saatwinkel benutzen. Das allerdings ist seit 2013 nicht mehr so leicht möglich wie vorher, die Fahrten der Fähre sind ab 2014 stark eingeschränkt worden. Dies bot - und wenn man die Fähre bekommt bietet noch heute bereits die Möglichkeit eine kleine „Dampferfahrt“ zu machen. Hierbei wird man merken, dass der See trotz aller Lebendigkeit auch heute noch ein sehr ruhiger Ort ist. Die einzigen Geräusche, die die Idylle manchmal stören sind außer den Schiffsmotoren, an die man sich aber leicht gewöhnt, eigentlich nur die Flugzeuge, die vom Flughafen Tegel aus starten.

In den letzten Jahren hat sich auf dem Tegeler See viel verändert, die alten regionalen Reedereien sind bis auf zwei verschwunden und Zeitzeugen der vergangenen Jahre sind kaum mehr anzutreffen.

In der vorliegenden Arbeit versuche ich, aus allen mir zur Verfügung stehenden Materialien eine möglichst vollständige und zusammenhängende Darstellung zu schaffen. Leider gibt es in den Archiven und Museen kaum Materialien zur Personenschiffahrt. Besonders, und das ist auf den ersten Blick erstaunlich, je näher wir der Gegenwart kommen, werden die Belege immer dünner. Das mag daran liegen, dass die kleinen Betriebe neben den großen wie der Stern und Kreisschiffahrt und der Reederei Haupt kaum Beachtung fanden.

Im Anhang werden die Schiffe der Reedereien, die im unmittelbaren Umfeld des Sees ihren Sitz bzw. ihr Hauptbetätigungsfeld haben oder hatten, in Seitenrissen dargestellt, Auf die Schiffe der Reedereien Stern und Kreisschiffahrt, der Reederei Riedel, der Reederei Winkler sowie weiterer Reedereien, die ihre Schiffe im Tegeler Raum einsetzten, wird nur im Text eingegangen. Auf Skizzen dieser Schiffe wurde verzichtet, da es den Rahmen der Arbeit sprengen würde.

Manfred Bluhm
Berlin 2015

Bemerkungen zur 2. Auflage

Das Schiff ist für die Heimatkunde ein schwieriges Thema. Da es sich nicht um einen festen Gegenstand an Land handelt und ein Schiff beweglich ist, kann es überall eingesetzt werden und sich so der Heimatkunde entziehen. So kam ein Tegeler Schiff vom Bodensee, ein anderes fährt jetzt in Prag. Auf dem Tegeler See eingesetzte Schiffe sind für den Moment aber Tegeler und so sollen sie auch betrachtet werden.

Im Wesentlichen unverändert, gibt es bei der 2. Auflage doch einige Veränderungen. Neue Bilder und Informationen konnten eingearbeitet werden. Das Kapitel zur Reederei Lahe wurde vollständig neu gestaltet. Auch konnten neue Ansichten erschlossen werden. Neue Informationen haben auch die Schiffsliste mit neuen Skizzen erweitert.

Auf Jahresangaben bei den Fotos wurde weitgehend verzichtet, da genaue Daten bei Ansichtskarten oder Fotos nicht zu ermitteln sind. Wenn nicht besonders angegeben, sind alle Bilder zeitnah dem Kapitel zugeordnet. Die Schiffsnamen erscheinen in der zweiten Auflage in Großbuchstaben.

Die Anfänge der Personenschiffahrt auf dem Tegeler See.

Der Tegeler See ist mit 380,40 ha (3,8 km²) der zweitgrößte und mit 16 m Tiefe an einer Stelle der tiefste See des heutigen Berlin. Durchschnittlich ist der Tegeler See 7,90 m tief. Im Tegeler See, der gegenüber Spandau-Hakenfelde in die Havel mündet, befinden sich mit Scharfenberg, Valentinswerder, Maienwerder, Hasselwerder, Reiswerder, Baumwerder und Lindwerder sieben Inseln. Neben dem 1322 erstmals erwähnten Dorf Tegel ist das Schloss Tegel, 1558 errichtet, kurfürstliches Jagdschloss und ab ungefähr 1700 im Besitz des königlichen Weinkellermeisters befindlich, eine der ältesten Ansiedlungen am Ufer des Sees (seit 1822 Neubau Humboldtschloss). Von hier aus wurden mit Segelbooten die ersten Lustfahrten auf dem See unternommen.



Das Jagdschloss Tegel von Peter Schenk um 1701, aus diesem Bau entstand 1822 das heutige Schloss Tegel.

Der Tegeler See, heute mit vier Badestellen (Strandbad Tegel, hinter Strandbad, Saatwinkel und Forsthaus) bekannt als Ausflugsgebiet innerhalb Berlins, war um 1800 ein mehr oder weniger abgelegenes, einsames Gebiet. Große, von Wäldern umsäumte Wasserflächen und seine Inseln machten ihn zu einem der schönsten größeren Seen in der Nähe Berlins. Fehlende Verkehrsanbindungen ließen diese Nähe aber recht weit erscheinen. Nahe am See lag nur das Dorf Tegel (1870 ca. 500 Einwohner), schon etwas entfernt an der Oberhavel befand sich das Dorf Heiligensee. Hier gab es seit 1313 eine Fähre mit überregionalem Charakter die aber die Entwicklung des Dorfes Heiligensee kaum berührte.

Mit der Entstehung der zwei deutschen Staaten nach dem Zweiten Weltkrieg endete die Geschichte dieser Fähre 1951. Sie diente als Wagenfähre bis zum Ende des siebzehnten Jahrhunderts dem Verkehr und Handel zwischen Ost (Böhmen) und West, den Wilsnacker Pilgern auf ihrem Weg und auch militärischen Zwecken. Als bei Hennigsdorf eine Brücke erbaut wurde, wurde die Fähre bedeutungslos und nur bei Arbeiten an der Brücke und als regionale Personenfähre weiter betrieben.

Auf der Spandauer Seite der Oberhavel grenzten die nördlichen, dünn besiedelten Teile der Stadt Spandau ans Havelufer. Die Ufer des Sees waren zu dieser Zeit ziemlich menschenleer, so dass es auch keinen Bedarf für eine Personenschiffahrt gab. Außer Fischerbooten auf diesem damals noch fischreichen See und einigen Fracht tragenden Segelschiffen gab es auf der Oberhavel und dem Tegeler See keine nennenswerte



die

Der Kran des Eisenhammers der Germania-Werft. (Tegelportal)
da

Schiffahrt. Allerdings war das jetzige Tegelerort als Tegelscher Ort für die vorbei fahrende Frachtsegelschiffahrt ein Begriff. Da sich dort eine Schifferkneipe befand, war es ein oft angesteuerter Rastplatz.

Ab Ende der dreißiger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts waren es wahrscheinlich Raddampfer der Preußischen Seehandlung, die auf der Oberhavel als Erste den See befuhren. Diese Fahrten können aber nur Zulieferungsfahrten für die Betriebe am Tegeler See gewesen sein, der Kurs der Schifffahrtslinie nach Hamburg ab Potsdam

über Brandenburg führte. Frachtdampfer und Schleppdampfer mit ihren Anhängen brachten den am Ufer des Sees neu gegründeten Betrieben die benötigten Materialien und holten die fertigen Produkte ab. Diese neuen Betriebe waren die Egells'sche Maschinenfabrik (1836/37), später die Märkisch-Schlesische Maschinenbau- und Hütten-AG, die Maschinenbau AG „Germania“, ein Betrieb der Kieler Germaniawerft und 1877 die Berliner Wasserwerke. Auch die 1898 bzw. 1902 am Tegeler See angesiedelten Borsigwerke wur-

den vom Wasser aus beliefert. Mit dem 1905 angesiedelten Gaswerk und dem Bau des Tegeler Industriehafens 1907/08 erreichte die industrielle Besiedlung des Tegeler Sees ihren Höhepunkt.

Ab 1851 wurde die Tegeler Mühle mit getreidelten Kähnen wasserseitig bedient. Die Seepromenade (die heutige Greenwichpromenade) und der Uferweg von Tegel nach Heiligensee waren einmal der Treidelweg, der noch bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges in Benutzung war. Ungefähr ab 1849 begann die Dampfschiffahrt in Berlin sich langsam zu entwickeln. Bis zum ersten dampfbetriebenen Fahrgastschiff auf dem Tegeler See musste bis auf eine Ausnahme aber noch gute zwanzig Jahre gewartet werden. Aber auch zu dieser Zeit wurden von einigen Berlinern schon vereinzelt Bootsfahrten mit Segel- oder Ruderbooten auf dem Tegeler See unternommen.

Dass Tegel für die Berliner Bevölkerung insgesamt noch keine Bedeutung hatte, lag hauptsächlich daran, dass es noch keine Verkehrsverbindung von Berlin nach Tegel gab, lag doch Tegel damals noch ca. 15 km von Berlin entfernt. Um von der Stadt nach Tegel bzw. Spandau zu gelangen, musste man im Besitz eines Pferdewagens, oder in der Lage sein, sich einen mieten zu können. Solche Fahrten konnten nur von wohlhabenden Bürgern unternommen werden, waren aber auch dann noch recht beschwerlich, da die Straßen, wenn überhaupt vorhanden, noch in einem sehr schlechten Zustand waren. Wegen der knappen materiellen Verhältnisse und der eng bemessenen Freizeit der meisten Berliner waren derartige Ausflüge für sie natürlich nicht möglich.

Ab den dreißiger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts entwickelte sich in diesem Gebiet langsam eine Infrastruktur. So war 1833 der Blumeshof in Saatwinkel das erste Ausflugslokal am Tegeler See und sieben Jahre später kam noch ein zweites hinzu. Ganz langsam kamen immer mehr, meist wohlhabende Kulturbürger als Besucher in diese schöne Gegend. Eine frühe Erwähnung der so genannten Lustschiffahrt auf dem See, damals natürlich mit Ruder und Segel betrieben, findet sich in einem 1852 verfassten Gedicht „Am Tegelsee“ von Gottfried Keller, in dem von einer Bootsfahrt auf dem Tegeler See die Rede ist. Die dritte Zeile der letzten Strophe lautet: „Fabr' auf dem nordischen Geistersee.....“ und könnte nach heutigem Maßstab als früherer Werbeslogan gesehen werden.

Nachfolgender Hinweis auf die Personenschiffahrt auf dem Tegeler See stammt vom Landrat des Kreises Niederbarnim zu einer Verordnung für den öffentlichen Kahnverkehr aus dem Jahre 1856:

„Das zahlreiche an letzterem Orte verkehrende Publikum begehrt sehr häufig, von dort auf dem Wasser zu fahren.“

Mit letzterem Ort ist Tegel gemeint, und gefahren wurde auch nur mit Ruder- oder Segelbooten.

Im selben Jahr wird in einem der ersten Berliner Reiseführer, dem „Fremdenführer durch Berlin für 1856“ von Wachenhausen erwähnt, dass es Möglichkeiten gibt, auf dem See nach Saatwinkel und Blumeshof zu fahren. Von Spandau bzw. Tegel nach Saatwinkel z. B. musste man zweieinhalb Silbergroschen für eine Fahrt mit der Gondel zahlen. Eine Gondel konnte ungefähr 15 Personen mitnehmen. Dass ein Bedarf für Lustfahrten auf dem Wasser bestand, ist daran zu erkennen, dass im Jahre 1853 ein Saatwinkler Gastwirt eine „große Corso Fahrt auf dem Wasser“ wie es in der Werbung hieß, veranstaltete, an der etwa 40 Kähne und Boote teilnahmen. 1857 gab es in Tegel, Saatwinkel und Spandau Standplätze für Gondeln, die für jeweils 12, 14 oder 16 Personen Platz boten. Mit der Gründung der Heiligenseer Ortsteile Sandhausen im Jahre 1850, Konradshöhe an der Oberhavel um 1865 und Tegelort, direkt am Tegeler See gelegen, wurde es ab 1872 um den See noch lebendiger. Wenn in zeitgenössischen Berichten in den Zeitungen von Gondeln auf dem Tegeler See berichtet wurde, handelt es sich nicht um den Typ der venezianischen Gondeln, sondern um für den Personenbetrieb eingerichtete Boote. In Berlin waren es Boote, die gestakt wurden und einen überdeckten Fahrgastraum hatten.

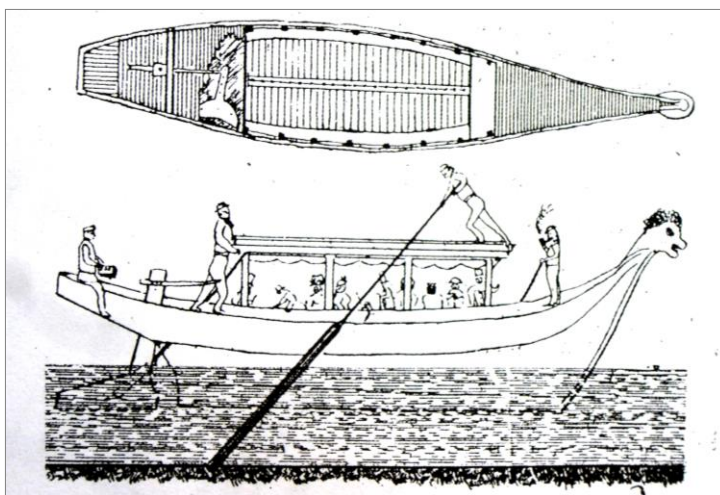


Abbildung aus „Die Moabiter Gondel ‚Mohr‘“ Ch. Voigt: in Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins, 35. Jahrgang, 1918

ten. Ob solche



Vergnügungs-Fahrt.
Das Schrauben-Dampfschiff „Marie Louise“ 1844

Das Dampfschiff „M.L.“ fährt jeden Sonntag und Donnerstag vom Hamburger Bahnhof nach Saatwinkel. Abfahrt vom Hamb. Bahnhof Sonntag Vorm. 8 Uhr
Nachm. 2 Uhr Donnerstag Nachm. 2 Uhr.
Preise Schiff 7 1/2 Sgr., Gondel 5 Sgr
Auch können Vereine und Gesellschaften das Schiff benutzen.

So lautete eine Annonce der Firma Jordan & Comp. vom Juni und Juli 1859 (nicht zum Bild gehörig).

Gondeln in Tegel im Einsatz waren ist nicht bekannt. Es gibt keine zeitgenössische Erwähnung über einen geregelten Gondelverkehr auf dem Tegeler See, wie er in Berlin zwischen Stralau und Moabit existierte. Die dort eingesetzten Gondeln, auch als „Moabiter Gondeln“ bekannt, mögen dem potenziellen Fahrgast nur angezeigt haben, dass es sich um Boote mit mehr Komfort als einfache kleine Ruderboote handelt. Ähnlich wie die Gondel MOHR mögen auch die Gondeln auf dem Tegeler See ausgesehen haben.

1859 erschien mit der MARIE LOUISE das erste maschinengetriebene Fahrgastschiff auf dem See. Von Berlin aus ging es über dem im selben Jahr fertig gestellten Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal zur Havel. Somit war das Schiff auch das erste Fahrgastschiff, das diesen Kanal befuhr. Die in der oben stehenden Anzeige genannte Fahrt war aber nicht nur für den Tegeler See einmalig. Das von der Firma Jordan & Compagnie eingesetzte Schiff, ein Schraubendampfer, machte ähnliche Fahrten auch nach Rüdersdorf und Neue Mühle, wo es jeweils auch das erste Dampfschiff war. Für das Jahr 1860 sind solche Fahrten nicht mehr bekannt. Dieses immerhin 23,50 m lange Schiff wurde 1853 bei der Berliner Eisengießerei und Maschinenfabrik Carl Hoppe in Moabit für die Reederei Jordan & Co erbaut. Eine Besonderheit des Schiffes war der Antrieb von je zwei Schrauben am Bug und am Heck. Die „M.L.“, so wurde das Schiff auch genannt, wurde bis um 1859 erwähnt. Die Abbildung auf der Illustration der Anzeige ist keine verlässliche Darstellung des Schiffes.

Überhaupt muss gesagt werden, dass die Personenschiffahrt auch in Berlin zu dieser Zeit noch nicht entwickelt war. Erste Dampferfahrten gab es zwar schon vorher, so mit den Raddampfern der Preußischen Seehandlung und in Berlin ab 1848 die Fahrten der CONTITUTION des Badeanstaltbesitzers A. Maas. Erst mit dem Erscheinen des kleinen Dampfers WALDEMAR von Louis Sachse 1860 wurde die Zeit der Personenschiffahrt in Berlin eingeläutet. Aus diesem Betrieb wurde 1864 die „Berliner Dampfschiffahrts Gesellschaft“ gegründet. Diese Reederei wurde bis in die 1870iger Jahre der bedeutendste Betrieb. 1888 wurden die Schiffe dieser Reederei von der neu gegründeten SHDG-Stern übernommen und bildeten den Grundstock dieser Reederei, die später als „Stern und Kreisschiffahrt“ bekannt wurde. Die Fahrten dieser ersten großen Gesellschaft fanden aber nur auf der Oberspree etwa von Treptow bis zur heutigen Kongresshalle statt. Die ersten Dampfer auf der Havel fuhren ab 1865 in Potsdam. Tegel und der Tegeler See waren aber noch nicht im Programm dieser neuen Unternehmen. Bis zur Aufnahme einer regelmäßigen Personenschiffahrt auf dem See und der Oberhavel vergingen noch einige Jahre.

Zu der Zeit ab Mitte der siebziger Jahre änderte sich in Berlin einiges, die Stadt wuchs, Industrie siedelte sich an, traditionelle Ausflugsgebiete wurden Teile der Stadt. Etwa um 1875 wurden außerhalb Berlins Siedlungen angelegt. Unternehmer erwarben Land, um dort für ein wohlhabendes Publikum Siedlungen zu errichten, so am Griebnitzsee von den Architekten Ende und Böckmann. Auch in Woltersdorf/Rüdersdorf waren ähnliche Vorgänge spürbar, hier war es aber die Industrie, die der Antrieb war. Bei beiden genannten Orten wurden Schiffahrtslinien eingerichtet. Sie dienten aber nicht in erster Linie der Erholung, sondern waren schlicht Verkehrsmittel. Ähnlich verlief dann auch die Entwicklung am Tegeler See. Die Ortschaften Tegel und die Stadt Spandau wuchsen, wie auch die kleinen Siedlungen rund um den See stetig. Immer mehr Berliner zogen in den Norden von Berlin. Die Verkehrsverhältnisse zum Erreichen dieser damals noch weit von Berlin entfernten Gebiete verbesserten sich allmählich. So konnte man ab 1867 mit der Einrichtung einer Haltestelle bei den von Berlin aus umgesiedelten Artilleriewerkstätten, mit der Eisenbahn nach Spandau gelangen. Auch wuchs Berlin in dieser Zeit unaufhaltsam. Die Wege von der Stadt Berlin nach Spandau und Tegel wurden dadurch kürzer. Immer mehr Menschen besuchten Tegel und wollten hier auch eine Bootsfahrt unternehmen.



Die neue Zeit am Tegeler See begann 1875. Mit den beiden Dampfern EUGEN und SOPHIE nahm Paul Haberkern die Personenschiffahrt auf.
(Foto Slg. Groggert/ Bluhm)

Die „Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft“ von Paul Haberkern

Das erste Unternehmen auf dem See war dann aber ab 1875 die Dampferlinie von Paul Haberkern. Der Bauunternehmer Paul Haberkern erwarb 1874 die Insel Valentinswerder. Paul Haberkern wurde am 1. 5. 1837 in Potsdam geboren, wo er später als Baumeister tätig war. Im Laufe der so genannten „Gründerjahre“ verlegte er seinen Wohn- und Wirkungssitz nach Berlin am Schlesischen Tor, wo er Grund und Boden erwarb und im späteren Kreuzberg eine gewisse Bedeutung bekam. Ihren Sitz hatte die Haberkern'sche Wohnungsgesellschaft in Kreuzberg in der Lübbener Straße 16. Dort war auch die Direction der Reederei angesiedelt. Das Baugelände, das Haberkern bebaute, war das so genannte Haberkernsche Viertel im Bereich der Straßen am Görlitzer Bahnhof zwischen Skalitzer-, Wrangel- und Görlitzer Straße. In der Sorauer Straße (ehemals Görlitzer Straße) befand sich der von den Bewohnern „Haberkern Hof“ genannte Wohnblock. In der Wrangelstraße 39, Ecke Lübbener Str. 16 befand sich auch die Wohnung von Paul Haberkern, der dort mit Frau Sophie und seinem Sohn Eugen wohnte.



In dieser für Berlin so bewegten Zeit erwarb er die Insel Valentinswerder. Sie wurde von ihm parzelliert und bebaut. Es entstand bis 1874 eine kleine Landhauskolonie mit kleinen, villenartigen Häusern. Diese kleinen Landhäuser wurden als Sommerfrische verkauft. Auf der Insel befanden sich zu dieser Zeit auch schon eine Gaststätte und ein Laden. Bei Haberkern erhielt die Gaststätte den Namen „Golf von Napoli“. Zum Erreichen der auf der Insel gelegenen Grundstücke und der anderen für Gäste interessanten Einrichtungen richtete er eine Dampferlinie von Spandau, Tegel und Saatwinkel nach Valentinswerder ein. Am 10.5.1875 wurde die Linie mit den beiden neu erbauten Dampfern EUGEN und SOPHIE eingeweiht. Die Schiffe wurden nach dem Sohn und der Ehefrau Haberkerns benannt.

Am 9.5.1875 erschien dazu im Anzeiger für das Havelland folgende Annonce:

„Dampfschiffahrt zwischen Spandau (Schleuse), Valentinswerder (Saatwinkel), Tegel (Dorf). Eröffnung am 10. Mai 1875. Im Anschluß an alle in Spandau haltenden Eisenbahnzüge von und nach Berlin. Die angenehmste Wasserfahrt auf der Oberhavel nach der im Tegeler See, vis a' vis von Saatwinkel, romantisch gelegenen Insel Valentinswerder. Großartiges Vergnügungs-Etablissement, Badeort, Molken-Anstalt, herrliche Villenanlagen...“

Bei der Fahrplangestaltung wurde darauf geachtet, dass es in Spandau Anschluss zur Eisenbahn nach Berlin gab. Neben den Fahrten zur Villenkolonie (Soweit man die kleinen Häuser Villen nennen konnte) gab es am 5.8.1876 ab Spandau 20.30 Uhr die erste „Mondscheinfahrt“, die um 23.30 wieder in Spandau endete und 75 Pfennige kostete. Ab 1877 hatten auch die Saatwinkler Lokale einen Dampferanschluss und ab 1878 wurden stündliche Abfahrten an Sonn- und Feiertagen nach Tegel und Spandau angeboten, sonst gab es von Spandau 6 und von Tegel 5 Fahrten pro Tag.

Zu dieser Zeit gab es aber auch Hindernisse für den Verkehr auf dem See. Die Staatliche Geschütz-Gießerei- und Artilleriewerkstatt in Spandau errichtete nämlich im Tegeler Forst einen Artillerieübungsplatz für die Erprobung weitreichender Geschütze. Auf diesem Platz, aus dem später der Flughafen Tegel wurde, fanden an bestimmten Werktagen Schießübungen statt. Einige Granaten schlugen auch im Tegeler See ein, es war also nicht nur laut, sondern auch gefährlich. Viele Anwohner des Sees beschwerten sich durch Eingaben und andere Proteste, konnten aber nichts erreichen, da das Militär einigen einflussreichen Tegeler Bürgern für die Übungen gutes Geld zahlte. Diese Zustände hatten zur Folge, dass die Schifffahrt nach Tegel stark eingeschränkt werden musste. Da sich die bisher recht einsame Gegend ab den siebziger Jahren schnell belebte, hatten die Proteste aber doch bald Erfolg, denn ab 1877 war von derartigen Dingen nicht mehr die Rede.

„Bezüglich der Haberkernschen Dampfschiffahrt nach Tegel vom Artillerie-Schießplatz drohenden Gefahr während der Schießübungen ist die Einrichtung getroffen worden, dass beim Vorhandensein einer solchen diese von der auf dem Schießplatz stationierten Matrosenabteilung den Dampfern signalisiert wird, welche dann auf der entgegengesetzten Seite der kleinen Inseln einen Cours einschlagen, der für sie ohne jede Gefahr ist.“

Aus „Anzeiger für das Havelland“ 17.7.1875

In der Vossischen Zeitung inserierte Haberkern 1877:

„Regelmäßige Dampfschiffahrt zwischen Spandau und Valentinswerder. Anschluß an Eisenbahnzüge von Berlin nach Spandau. Überfahrt nach Saatwinkel, eventl. nach Tegel. Bei schönem Wetter Vergnügungsfahrten zwischen Spandau-Valentinswerder-Saatwinkel-Tegel. An Wochenenden Nachm. Von Spandau 2,35 und 4,45 Uhr. Sonntags und an Feiertagen stündlich ein Dampfer.“



EUGEN und SOPHIE, der Anhängerkahn MURPHY und ein Schleppdampfer (möglich: D FÜRST BISMARCK von Frost) im Winterlager auf Valentinswerder. Nach Aussage des Enkelsohnes Haberkerns war das Dach der Kajüten mit Dachziegeln gedeckt, was aber nicht zutraf. Diese Ziegelkonstruktion war nur eine Winterabdeckung, wenn die

Von der Unterbaumbrücke (heute Reichstag) aus fuhr ein Dampfer mit 200 Personen zum Tegeler See. Die Fahrgäste konnten auf die Haberkernschen Dampfer in Saatwinkel umsteigen. Eine ähnliche Linie mit zwei Dampfern war auch kurzzeitig 1902 /03 in Betrieb. Leider gibt es zu diesen Schifffahrtslinien keine weiteren Hinweise.

In einem Zeitungsartikel aus der Spandauer Zeitung vom 10.2.1945 ist unter der Überschrift „Dampferomnibusse schon vor 60 Jahren“ (erstaunlich an was die Presse zu dieser Zeit dachte....) zur Haberkernschen Dampferlinie folgendes zu lesen. *„Als im vorigen Jahre die ersten BVG- Dampfer ihren Dienst..... begannen und Umsteiger vom Lande zu Wasser verkauft wurden, nahmen die meisten Berliner es für eine Erstmöglichkeit, auf diese Weise zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen. Dabei ist diese (kriegsbedingte) Verkehrsverbindung nicht neu für Berlin, denn schon vor mehr als sechzig Jahren gab es solche Dampferomnibusse nach Saatwinkel (Hier müsste es heißen Valentinswerder) und Tegel hinaus. Die Strecke wurde von einem Spandauer Reeder (Haberkern) mit den beiden Schraubendampfern „Eugen“ und „Sophie“, je mit Verdeck und 120 Personen Tragfähigkeit, befahren und führte von der Spandauer Schleuse nach Tegel. Hier war der See damals noch mit einer Barriere abgesperrt und enthielt nur eine sehr primitive Dampferbrücke. Alltags verkehrte ja auch gewöhnlich..... nur ein Dampfer alle zwei Stunden, während der andere jeden Mittwoch um 12 Uhr die Militärvache von Spandau nach dem damals in Niederneuendorf befindlichen Pulvermagazin transportierte. Am Sonntag fuhren die Berliner mit beiden Dampfern (Hierbei handelte um die oben erwähnten.) vom Hamburger Bahnhof... , ab und stiegen auf Grund ihres gelösten Umsteigers in Spandau aus, um von der Schleuse aus die Reise nach dem Tegeler See mit dem Dampfer fortzusetzen. In Saatwinkel wurde dabei als „Haltestelle“ das Restaurant Kranhaus, dessen Eigentümer die Stadt Berlin war, benutzt.....“* Dieser Bericht zeigt, wenn auch leicht fehlerhaft, (siehe Einschübe), einiges über die Aufgaben der ersten Reedereien am Tegeler See.

Für Ausflügler war zuerst Spandau der Ausgangspunkt zu Dampferfahrten auf dem Tegeler See, da man mit der Eisenbahn recht einfach nach Spandau kam. Das änderte sich erst nach 1881 mit dem Bau der Pferdestraßenbahn nach Tegel. Von nun ab war auch Tegel ein relativ leicht zu erreichender Ausgangspunkt. Die Anbindung Tegels an das öffentliche Verkehrsnetz Berlins steigerte auch die Fahrgastzahlen der Schiffe der „Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft“, wie sich die Haberkernsche Linie nun nannte. Bei Bedarf konnte auch der Schleppkahn MURPHY zum Personentransport angehängt werden. Hierzu wurde wahrscheinlich ein Schleppdampfer angemietet, wenn die beiden Dampfer EUGEN und SOPHIE im Einsatz waren. 1882 konnte das Angebot der „Spandauer Dampfschiffahrt“ erweitert werden. Die Schiffe der Reederei fuhren nun auch täglich zweimal von Spandau nach Heiligensee und nach Niederneuendorf. Mit der Gründung der Reederei Holtz 1881/82 in Tegel bekam Haberkern nun auch Konkurrenz. Der Betrieb entwickelte sich aber trotzdem so, dass bis zum Jahre 1890 Tegelort, Konradshöhe und Joersfelde in den Sommermonaten von den Dampfern angesteuert werden konnten. Zu den Bewohnern der Insel Valentinswerder und ihren Besuchern kamen nun immer mehr Ausflügler aus Berlin, was auch zur Folge hatte, dass immer mehr Ausflugslokale entstanden. Die Besitzer der Gartenlokale waren darauf bedacht einen eignen Anleger zu haben, um die Fahrgäste an sich zu binden. So hatte z.B. der Gastwirt Rohmann aus Konradshöhe seinen Nachbarn die Benutzung seiner eigenen Anlegestelle verboten. Der Anleger in Spandau lag in einer Bucht oberhalb der Spandauer Schleuse. Es wurde aber auch vom „Torfgraben“ in der Nähe des heutigen Wrohmännerpark abgefahren. Die Chemische Fabrik am Spandauer Salzhof wurde auch von Haberkern angelaufen, um Arbeiter zur Arbeit zu transportieren. Dieser Service wurde bis 1914 noch von der Stern- Reederei eingehalten. Die Eröffnung der Kremmener Eisenbahn von Berlin nach Kremmen 1893, mit Halt in Tegel und Heiligensee war dann ein weiteres Ereignis, das es den Berlinern ermöglichte, schneller und leichter nach Tegel zu kommen. Dieses Ereignis eröffnete auch für die Personenschiffahrt neue Perspektiven. Es zeigte sich, dass eine Fahrgastschiffahrt auf dem Tegeler See zu guten Unternehmensgewinnen führte. Für die Zukunft waren Steigerungsraten zu erwarten.

(Vom 1 Mai 1895) (Direction der Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Berlin S.O., Lübbenerstr. 16)

von Spandau				An Werktagen:											
Klaf.	Rückf.	12:0	3:0	5:35	7:55	*10:10	...	Ab Spandau	An	11:50	2:40	5:15	7:35	...	*10:35
30 Pf.	50 Pf.	12:20	3:20	5:55	8:15	*10:30	...	Valentinswerder	A	11:30	2:20	4:50	7:10	...	*9:45
40 „	60 „	*	3:30	6:5	*8:25	...	...	Saatwinkel	A	...	*	4:40	7:0	...	*9:35
50 „	80 „	...	3:55	6:30	*8:50	...	...	An Tegel	Ab	...	...	4:15	6:35	...	*9:10

* nach Niederneudorf Ankunft ungefähr 1:10; — Rückfahrt von Niederneudorf 1:30
 * Nur bei günstiger Witterung
 Fahrpreis 30 Pf., Rückfahrkarte 60 Pf.
 An Sonn- und Festtagen: Abfahrt von Spandau 10:0, 12:0 von 2:0 ab stündlich
 Festtagen: Abfahrt v. Tegel 11:0, 1:0, ... von 3:0 ab stündlich
 Wochentags Vergnügungsfahrten auf der Oberhavel, Tegeler See, Heiligen See, Nieder-Neudorf und Potsdam nach Bedarf
 W = Werktagen. F = Sonn- und Festtagen 124

Anzeige der Gesellschaft von Haberkern im Reichskursbuch von 1895. Die Herausgabe eines eigenen gedruckten Fahrplanes der Reederei ist nicht bekannt.

Die Fahrpreise um 1893 von Tegel nach Seeschlößchen (über Tegelort) betragen 20 Pfennige, nach Joersfelde 25, nach Konradshöhe 30 und nach Heiligensee 40 Pfennige. In den Pfingsttagen wurden von der Reederei bis zu 28000 Personen befördert.

Über die Haberkernsche Dampferlinie gab es aber auch immer wieder Beschwerden. Einerseits reichten die Kapazitäten der kleinen Dampfer nicht aus, um alle Fahrgäste aufzunehmen, zum andern wurden auch die Abfahrtszeiten nicht sonderlich pünktlich eingehalten. Die Reederei ging 1896 in Liquidation, die Schiffe aber fuhren noch bis 1901, wahrscheinlich unter Regie von Ewald Frost und Hermann Hille. Dadurch zeigte sich, dass eine Entwicklung der Reederei bzw. Neugründungen von Nöten waren. Mit Übernahme der Schiffe und der Anlegestellen durch die 1901 neu gegründete „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel und Tegeler See“ stellte die Reederei Haberkern ihren Betrieb ein.

Die Eröffnung der Haberkernschen Dampferlinie war ein typischer Ausdruck der Gründerzeit gewesen. Zur selben Zeit (1876) gründeten die Architekten Ende & Böckmann im Süden Berlins die Villenkolonie Babelsberg. Hierzu richteten sie eine Dampferlinie ein, die ebenso wie die von Haberkern eine Erschließungslinie, also keine Ausflugslinie, war. In Tegel hat die Schönheit der Seenlandschaft diese Aufgabenstellung gesprengt. Da Haberkern eigentlich kein richtiger Reeder war, sondern hauptsächlich Geschäftsmann bzw. Makler, und auch nicht auf Valentinswerder wohnte, entwickelte sich der Betrieb der Schiffe relativ selbstständig. Um keine Verluste einzufahren, bzw. diese so gering wie möglich zu halten, wurden die Dampfer immer mehr auch zu Ausflugs- und Sonderfahrten genutzt. Folgender Artikel dazu erschien im Spandauer Anzeiger für das Havelland:

„Geradezu klägliche Zustände herrschen an den Landungsbrücken der Oberhavel, wenn man am Abend mit einem Haberkernschen Dampfer von Tegel oder Saatwinkel zurückfährt, und in Tegel den Landungssteg entlanggeht, findet man nicht eine einzige Laterne. In faustdicker Finsternis tappt man sich die Treppe auf dem Dampfer hinunter. Daß der Eigentümer dieser Linie einen großen Wert auf die Dampfschiffverbindung legt, geht schon daraus hervor, daß er, sobald er in persona oder eines seiner Familienmitglieder den Dampfer betritt, eine eigene Flagge hissen läßt, die dann, sobald er das Schiff verlassen, wieder heruntergeholt wird. Ja die Selbstherrlichkeit des Unternehmers geht so weit, daß wenn er von Berlin kommt, den fahrplanmäßigen Dampfer so lange warten läßt, bis er selbst am Havelufer eingetroffen ist.....“

Soweit der Artikel des „Anzeigers“ vom 27.7.1890, in dem noch einmal sehr bildreich eine Szene der damaligen Verhältnisse am See geschildert wurde.

Abfahrtszeiten der Dampferlinie
 Von Haberkern aus dem Jahr 1900

Aus
 Berliner Verkehrs-Lexikon
 Sommer 1900
 Verlag Max Schildberger

Spandau-Tegel (Lübbenerstr. 16).
 an Wochentagen.

3 00	5 40	8 10	ab Spandau	an	2 30	5 30	8 0	—
3 20	6 05	8 30	- Tegelort	A	2 10	5 10	7 45	—
3 30	6 15	8 40	- Valentinswerder		2 00	5 00	7 35	*10 05
3 40	6 25	*8 50	- Saatwinkel		—	4 50	7 21	*9 55
4 15	6 50	*9 25	an Tegel	ab	—	4 25	7 00	*9 30

Fahrpreise: Tegel bis Valentinswerder 20 Pf., bis Spandau 40 Pf. Kinder die Hälfte. Zwischenstationen 20 Pf.
 * Nur bei günstiger Witterung.
 An Sonn- u. Feiertagen: von Spandau nach Tegel am 10 Uhr, ab Tegel nach Spandau 11:30. Von 1:30 bei günstiger Witterung von Spandau und Tegel und zurück stündlich Letzte Fahrt von Tegel um 9:00.

Die Konkurrenz mit der Reederei Holz konnte Haberkern wahrscheinlich deshalb so gut überstehen, weil er zum Erreichen der Insel das alleinige Recht hatte. Auch knüpfte er Verbindungen zu den Tegeler Schiffseignern Hille und Frost, mit denen er sich wohl gut verstand. Nach Verkauf der Schiffe an Hille und Frost übernahmen diese bzw. die später von ihnen gegründete „Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft für Oberhavel und Tegeler See“ neben inzwischen eingerichteten Fähren die Versorgung der Insel Valentinswerder. Der Inselbesitzer und Schiffseigner Paul Haberkern starb am 22. 8. 1915. Die Insel befindet sich noch heute - 2014 - im Besitz der Familie Haberkern, die aber nicht mehr in Berlin ansässig ist.

Aktuelle, zeitgenössische Berichte über die frühe Zeit der Personenschiffahrt auf dem Tegeler See und der Oberhavel gibt es mehrere. In den meisten dieser Berichte wird über Unzulänglichkeiten und über Unpünktlichkeit geklagt. Die Notwendigkeit der Schifffahrt und die Schönheit der Fahrten bekommen aber auch viel Platz.

Dass Haberkerns Schifffahrtslinie in der Hauptsache Valentinswerder galt, war für andere Gründer eine Gelegenheit für eigene Initiativen. So war die zweite Reederei am Tegeler See dann die von Carl Holtz.

Die Entwicklung einer regelmäßigen Personenschifffahrt auf dem Tegeler See und der Oberhavel wurde also zuerst von außerhalb betrieben. Das Unternehmen von Jordan mit seiner MARIE LOUISE aus Berlin und Haberkern, der „Immobilienmensch“ aus Berlin Kreuzberg, waren die ersten, die mit ihren Schiffen den Tegeler See befuhren. Im Unterschied zu Jordan, für den es nur um ein Ausprobieren der Möglichkeiten eines lukrativen „Geschäftes“ ging, war Haberkerns Dampferlinie durch die Siedlung auf Valentinswerder zwangsläufig am Tegeler See angesiedelt.

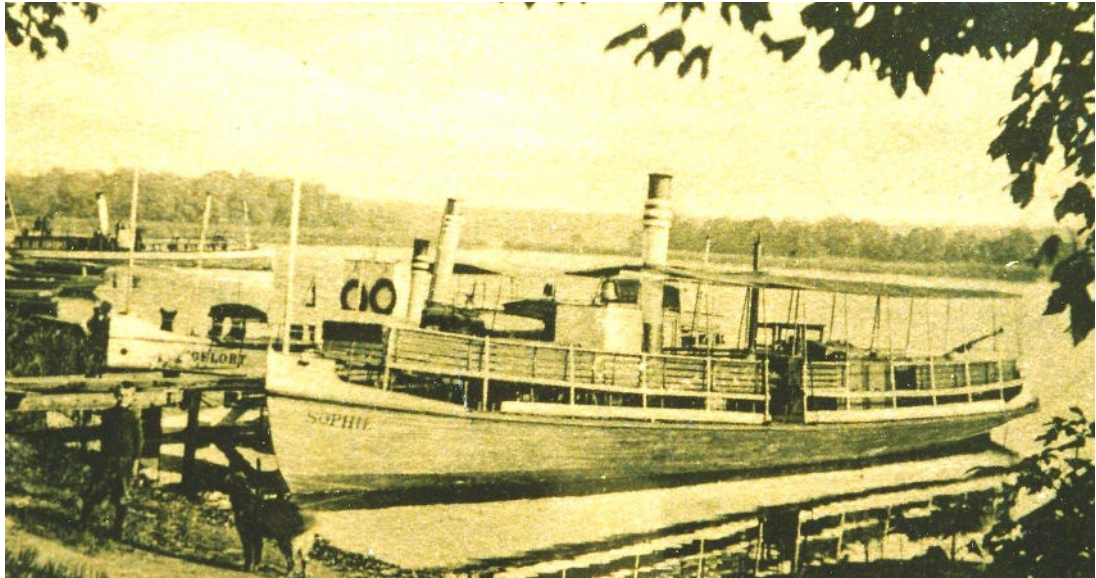
Anzunehmen ist, dass die Haberkernsche Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft mit Sitz in der Lübbener Str. in Kreuzberg ab um die Jahrhundertwende 1900 eine enge Zusammenarbeit mit den Schiffseignern Hille, Annusat und Frost hatte. Die Schlepper dieser Reedereien halfen öfters bei Haberkern aus, so konnte daraus auch die spätere Sp.D.G. entstanden sein, deren Schiffspark im Grundstock aus der Dampferlinie von Haberkern hervorging. Der Dampfer MARIE gehörte vor Gründung dieser neuen Reederei Ewald Frost und Hermann Hille.



Der Tegeler See um ungefähr 1895 gemalt von Johann Lange. Das sehr wirklichkeitsnahe Gemälde des ansonsten unbekanntesten Künstlers zeigt eines der beiden Haberkernschen Dampfboote EUGEN oder SOPHIE im Originalzustand und, was besonders interessant ist, auch in der ursprünglichen Farbgebung. (Foto /Ausschnitt, Berliner Stadtmuseum)



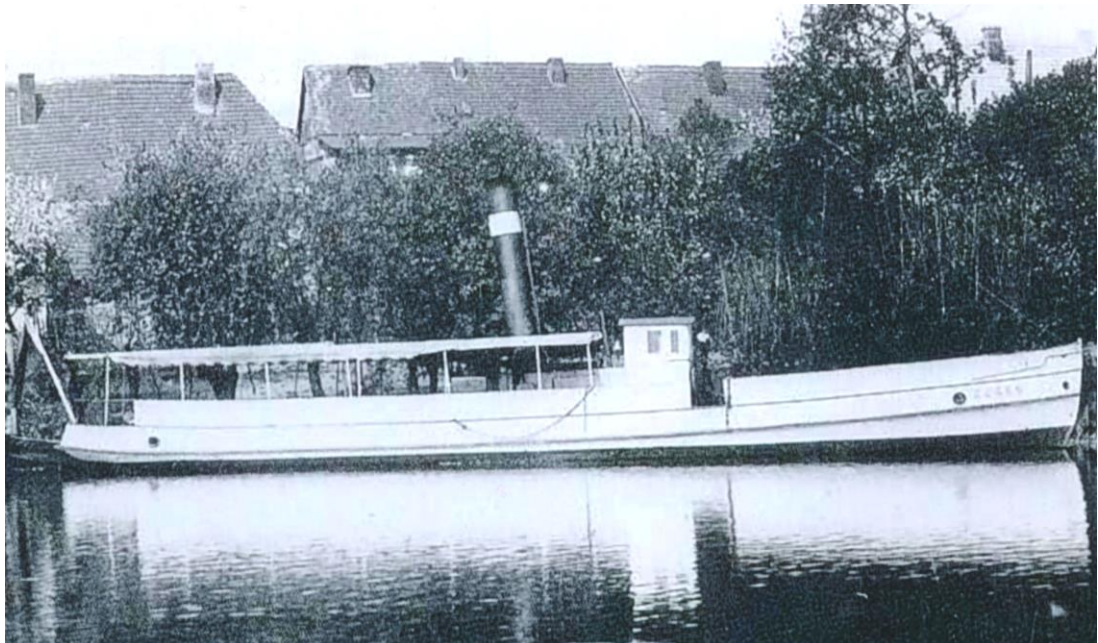
Dampfer SOPHIE am Anleger in Tegel. Nach einem Umbau wurde das Schiff zum Glattdecker, das heißt, dass beide Kajüten verschwanden und das Schiff stattdessen ein durchgängiges Deck bekam. (Tegelportal)



Dampfer SOPHIE um 1902 nach dem Umbau. Hinter der SOPHIE sind der Bug und Teile der Aufbauten vom D TEGEL-ORT zu sehen. Im Hintergrund links der Dampfer FLORA. (AK Slg. Bluhm)



Der Anhängerkahn MURPHY, der von der Reederei bei Besonders großem Andrang und größeren Transporten eingesetzt wurde. (Slg. Bluhm, Bildausschnitt)



Ebenso wie die SOPHIE wurde auch der EUGEN umgebaut. Beide Kajüten wurden abgebaut. Die Schiffe wurden zu Glattdeckern. Umbauten dieser Art wurden oft vorgenommen, dadurch konnte die Fahrgastzahl erhöht werden und die Zustiegsituation verbessert werden. Einen weiteren Umbau bekam der EUGEN nach dem Verkauf an die Müritz. Denn im Gegensatz zur SOPHIE, die von der Sternegesellschaft übernommen wurde, kam der EUGEN 1907 zur Reederei Krüger nach Röbel.. (Slg. Groggert/ Bluhm)

Die Reederei von Carl Holtz.

Ein Mann, der die Situation auf dem Tegeler See beobachtete und richtig einschätzte, war Carl Holtz. Er erkannte, dass die Haberkernschen Dampfer für die neuen und wachsenden Anforderungen bei weitem nicht ausreichten und sah darin die Möglichkeit zur Gründung eines eigenen Betriebes. Carl Holtz war kein Reeder, also insofern fachfremd, er war auch kein Immobilieneigner wie Haberkern. Er war Werkmeister bei der Germaniawerft in Tegel, der früheren Egells'schen Maschinenfabrik. Die Germaniawerft in Tegel war ein Zulieferbetrieb der Kieler Germaniawerft. Das war für Holtz wohl auch die Verbindung zur Schifffahrt. Mit der Möglichkeit zur Anschaffung des betagten, verhältnismäßig großen Seitenraddampfer FINKENWERDER aus Lauenburg, der bei Holtz den Namen STERN bekam, gründete er 1881 am Kran der Germaniawerft, nahe dem Restaurant Klippenstein, seine Reederei, die als „Petroleum-Dampfer, A. & C. Holtz in Tegel“ in das Handelsregister eingetragen wurde. Zur Bedeutung des Wortes Petroleum im Firmennamen ist keine Erklärung bekannt, ebenso für das „A. &“ im Namen der Gesellschaft. Die Reederei Holtz begann mit der Linie Tegel-Tegelort-Heiligensee. Dass Holtz als Seiteneinsteiger keine Erfahrungen der nautischen Bedingungen auf engen Binnengewässern hatte, war schon an der Anschaffung dieses Dampfers zu erkennen. Dieser relativ große Seitenraddampfer mag zwar für die Bedingungen der Unterelbe geeignet gewesen sein, auf der Linie Tegel-Joersfelde und Heiligensee bewährte er sich jedoch nicht. Um durch die Scharfenberger Enge zu kommen, musste er mehrmals vor und zurück manövrieren, außerdem schlingerte er bei Wellengang so stark (was wohl so nicht stimmt), dass er beim Publikum nicht beliebt war und 1885 durch den Schraubendampfer SCHWAN ersetzt wurde. Der Seitenraddampfer STERN war übrigens der einzige Raddampfer auf dem Tegeler See. In einem Aufsatz zur Schifffahrt auf dem Tegeler See im Jahrgang 1934 der Zeitschrift des Vereins für die Geschichte Berlins heißt es: *Ein ständiges Hindernis für ihn war die „Scharfenberger Enge“, die bis zu ihrer Verbreiterung im Jahre 1905 so schmal war, dass ein Riemenvierer mit ausgelegten Riemen knapp hindurchkam. Dem alten Raddampfer gelang dies nur selten, und Kapitän Holtz musste oft mehrmals rückwärts und vorwärts manövrieren, bis ihm die Durchfahrt gelang. Hierbei hat der alte „Schwan“ (es müsste heißen „Stern“) sich den Verdienst erworben, mit seinen Triebrüdern Baggerungen an den Ufern ausgeführt und dadurch die Fahrgänge in einer bestimmten Breite erhalten zu haben.* Nach seiner Stilllegung lag er noch einige Jahre neben dem Kran der Germaniawerft und wurde, wie es in einem Zeitungsbericht hieß, zur Herberge von Mäusen und Ratten, was man als Hinweis auf einen sehr störenden Anblick deuten kann.

Später kamen noch weitere Dampfer bei Holtz in Fahrt. Der Dampfer LUCI war ein Neubau und wurde 1885 aus zweiter Hand erworben, die kleine Dampfbarkasse WITTENBERGE kam 1886 zur Flotte. Das kleine Dampfboot LÄNDLER (auch DER LÄNDLER), 1870 erbaut als Dampfyacht für Prinz Friedrich Karl von Preußen wurde ab 1886 eingesetzt, 1890 kam die FRANZISKA zur Reederei. 1891 wurde die GREBIN aus Danzig erworben, so dass nach Ausscheiden des Raddampfers STERN die Reederei Holtz über eine Flotte von sechs kleineren Dampfern verfügte. Bis auf den Dampfer STERN mit einer Länge von 31 m war keines seiner Schiffe länger als 20 m



Kein Gemälde von Caspar David Friedrich, sondern der Raddampfer STERN in Tegel. (AK Tegelportal)

Holtz bediente den Verkehr zu den inzwischen neu entstandenen Ausflugslokalen in den neu gegründeten Ortschaften Tegelort und Joersfelde. Die weiteren Stationen waren Konradshöhe, Sandhausen und Heiligensee. Alle Stationen lagen an der nördlichen Seite des Sees, die südlichen Ufer bei Saatwinkel waren das Revier, das von Haberkern bedient wurde. Die Dampfer der Holtzschen Reederei waren auch für die damalige Zeit, da es keine Neubauten waren, klein und wenig komfortabel. Obwohl es auch an Zuverlässigkeit

mangelte, zeigte es sich aber, dass es einen Bedarf für die Personenschiffahrt auf dem Tegeler See gab. Nach Errichtung der Pferdebahn nach Tegel wollten immer mehr Menschen zum Tegeler See. Dieser Entwicklung Rechnung tragend verlegte Holtz seine Anlegestelle in die Nähe der Siebertschen Badeanstalt. Als es 1901 zu einer neuen Reedereigründung kam, begann für die Reederei Holtz ein erbitterter Konkurrenzkampf. Um diese Zeit errichtete er am Bollwerk vor dem Strandschloss, dem nördlichen Teil der heutigen Greenwichpromenade eine neue Anlegestelle. Dieser Konkurrenzkampf wird in alten Berichten als für die Fahrgäste ziemlich lebensgefährlich bezeichnet. Es gab Zusammenstöße und Drängeleien der Dampfer an den Anlegestellen. Da sie meist im Besitz der Gaststätten waren, es noch keine Regeln zu deren Benutzung und keine Fahrpläne gab, wollte jeder als erster dort anlegen. Der erste bekannte Zwischenfall war am 18.5.1896, als ein Holtzscher Dampfer der FLORA von Hille und Dressel derart in die Flanke fuhr, dass sie sank. Das geschah vor Tegelort in Höhe des Restaurants von Hermann Hille. Später war Holtz nicht mehr der „Täter“, sondern wurde seinerseits das Opfer dieses Konkurrenzkampfes um die Fahrgäste. So wurde DER LÄNDLER in Joersfelde von einem Spandauer Dampfer gegen die Landungsbrücke gedrückt, Tische und Bänke gingen über Bord. Die GREBIN wurde am 23. August 1902 bei der Scharfenberger Enge vom größeren Dampfer NEPTUN gerammt und sank, die 15 Fahrgäste des sinkenden Schiffes konnten alle gerettet werden. Umgekehrt war es dann am 15.10.1902, als der SCHWAN mit voller Kraft gegen die MARIE aus Spandau fuhr. Wie den Leuten auf der GREBIN erging es ein Jahr später den Gästen auf dem Dampfer SCHWAN, der am 17.8.1903 vor Tegelort zum Sinken gebracht wurde. Alle Fahrgäste konnten vom LÄNDLER aufgenommen werden. Der Dampfer konnte wieder gehoben werden, wobei die Kosten von der Versicherung gedeckt wurden.

Vossische Zeitung 6. August 1903:

„Die auf dem Tegeler See verkehrenden vier Personendampfer des Kapitän Holtz, wovon schon drei infolge Havarie unter Wasser gelegen haben, sind von der Versicherungsgesellschaft gestrichen worden. Die Hebungskosten für den kürzlich untergegangenen Dampfer „Schwan“ hat die Versicherungsgesellschaft noch bezahlt. Am letzten Sonntag hat sich mit einem der Schiffe dieser Linie wieder ein aufregender Zwischenfall ereignet. Der Dampfer „Grebin“ hielt plötzlich mitten auf dem See, weil die Maschine ihren Dienst versagte; alle Bemühungen, das alte Fahrzeug wieder in Gang zu bringen, waren vergebens. Ein anderer Dampfer musste das Schiff ans Ufer schleppen.“

Abfahrtszeiten der Dampferlinie
 Von Carl Holtz aus dem Jahr 1900
 Aus
 Berliner Verkehrs-Lexikon
 Sommer 1900
 Verlag Max Schildberger

Tegel Heiligensee-Niederneuendorf.
 (Petroleum-Dampfer, A. & C. Holtz in Tegel)
 Vom Tegeler Seeschlösschen in Tegel täglich von 8⁰⁰ bis 8⁰⁰ stündlich nach Tegelort in (15 Min.), Leuchtturm (20 M.) Joersfelde (25 Min.), Waldburg-Conradshöhe (30 Min.), Sandhausen (45 Min.), Papenberge (50 Min.), Heiligensee (60 M.), bis Niederneuendorf. Zurück ab Heiligensee stündlich von 3 bis 9⁰⁰. Tegel bis Leuchtturm 15 Pf., bis Joersfelde 20 Pf., b. Waldburg 25 Pf., b. Sandhausen 30 Pf., b. Papenberge 30 Heiligensee 35 Pf., bis Niederneuendorf 35 Pf.

Die Gemeinde Tegel verpachtete 1906 beide Anleger, die bis dahin von Holtz genutzt worden waren, an die „Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft Oberhavel und Tegeler See“ und ließ dort den kleinen, heute noch umgebaut vorhandenen Strandpavillon bauen, in dem die Fahrkarten der Spandauer Gesellschaft verkauft wurden. Holtz trat dem neuen Pachtvertrag nicht bei und bestand darauf, seine bisherigen Anlegestellen weiter anzulaufen. Seine Anleger wurden mit einem Zaun versperrt, der von unwilligen Bürgern (ein früherer Bürgerprotest!) wieder niedergerissen wurde, die auf die Dienste von Holtz nicht verzichten wollten. Bei den Tegelern war Holtz's Betrieb wohl recht beliebt. Diese Anteilnahme der Bevölkerung, die durch die drohenden Veränderungen vor zu großen Preissteigerungen Angst hatte, konnte den Niedergang der kleinen Reederei mit ihren nicht immer zuverlässigen, kleinen und mittlerweile altersschwachen Schiffen aber nicht mehr aufhalten. Auf Grund dieser Vorfälle und natürlich auch auf Grund des Gesamtzustandes der Schiffe sanken die Fahrgastzahlen so sehr, dass Holtz aufgab und im Frühjahr 1907 seinen Betrieb an die Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft verkaufte oder verkaufen musste.

Zum Ende der Reederei Holtz muss aber noch gesagt werden, dass nicht, wie meistens geschrieben wird, die Schiffe von Holtz alle „alte Klapperkisten“ waren. Das kann man so nicht bestätigen, da, obwohl bei Holtz keine Neubauten in Fahrt kamen, die Schiffe bei Übernahme von Holtz bis auf den LÄNDLER nur zwischen zwei und fünf Jahre alt waren. Sie waren zwar klein aber nicht veraltet. Im Fahrgastschiffbau hatte sich bis nach der Jahrhundertwende nicht allzu viel bewegt. Die Schiffe der Sp.D.G. waren bis 1903 nicht wesentlich besser bzw. jünger, hier war zum Anfang sogar das Gegenteil der Fall. Der Schiffspark der Spandauer Gesellschaft hatte, bis auf die Größe einiger Schiffe, einen ähnlichen Standard wie der von Holtz. Der Hauptgrund für das Ende der Holtzschen Reederei lag wahrscheinlich darin, dass Holtz nicht aus der Binnenschiffahrt kam, seine Schiffe eine zu geringe Kapazität hatten und der Konkurrenzkampf mit der Sp.D.G. zu hart war. Die Gründer der Sp.D.G. waren sämtlich erfahrene Binnenschiffer und mit den harten Bedingungen des Geschäfts bestens vertraut. Sie waren alle aus Tegelort und Spandau und hatten sehr gute Beziehungen zu den jeweiligen Gemeinderäten. Außerdem war z.B. Hermann Hille auch ein äußerst kampfbereiter Widersacher, der sich oft und gerne auch vor Gericht um sein Recht bzw. was er dafür hielt, stritt. Hier hatte Holtz, der in Tegel nicht dieselben Wurzeln und Verbindungen wie Annusat, Frost und Hille hatte, sozusagen „schlechte Karten“.

Die schlechte Presse, die Holtz bekam, mag auch hierin ihren Grund gehabt haben. Die Tegelorter H. Hille und E. Frost waren sehr eng mit der Obrigkeit verbunden und wahrscheinlich in der Lage, einige dieser für Holtz nicht gerade günstigen Meldungen an die Presse zu geben.

Zum Tegelers Dampfer STERN, dem ersten Schiff von Holtz, sollte man noch bedenken, dass es sich nicht um ein seeuntaugliches Fahrzeug gehandelt haben kann, da es für den harten Dienst auf der Elbe zwischen Hamburg und Lauenburg gebaut wurde. Es war dort fast zwanzig Jahre im Einsatz und war der Grundstein des Erfolges der Reederei der Gebrüder Burmeister in Lauenburg. Für den Tegeler See mag der Dampfer aber nicht geeignet gewesen sein, da er zu groß war und wahrscheinlich zu tief ging. In diesem flachen Gewässer war er wahrscheinlich schlecht manövrierbar. Dass er, wie es in der Presse hieß, bei Scharfenberg unfreiwillige „Baggerarbeiten“ machte, dürfte eher der Legende angehören.

Hierin sieht man, dass die Presse auch damals schon sensationellen Berichten vor gut recherchierten den Vorrang gab. Holtz wurde dem Spott preisgegeben, über die später gegründete Sp.D.G. wurde nicht in derselben Art berichtet. Hier gibt es kaum Pressemeldungen.

Nach Aufgabe seiner Reederei war Holtz noch bis zu seiner Krankheit mit dem Dampfer CÄCILIE auf dem Tegeler See anzutreffen. Zum Tode von Holtz schrieb das Niederbarnimer Kreisblatt am 1.9.1907:

„Der Begründer der Personenschiffahrt auf dem Tegeler See, Kapt'n Holtz ist nach schwerem Krankenlager mit 65 Jahren verstorben. Noch in diesem Jahr hat er seine Reederei mit der Spandauer Dampfschiffahrts - Ges. vereinigt. Bis Juli fuhr er noch den Dampfer „Cäcilie“ auf der Strecke Tegel Heiligensee.“

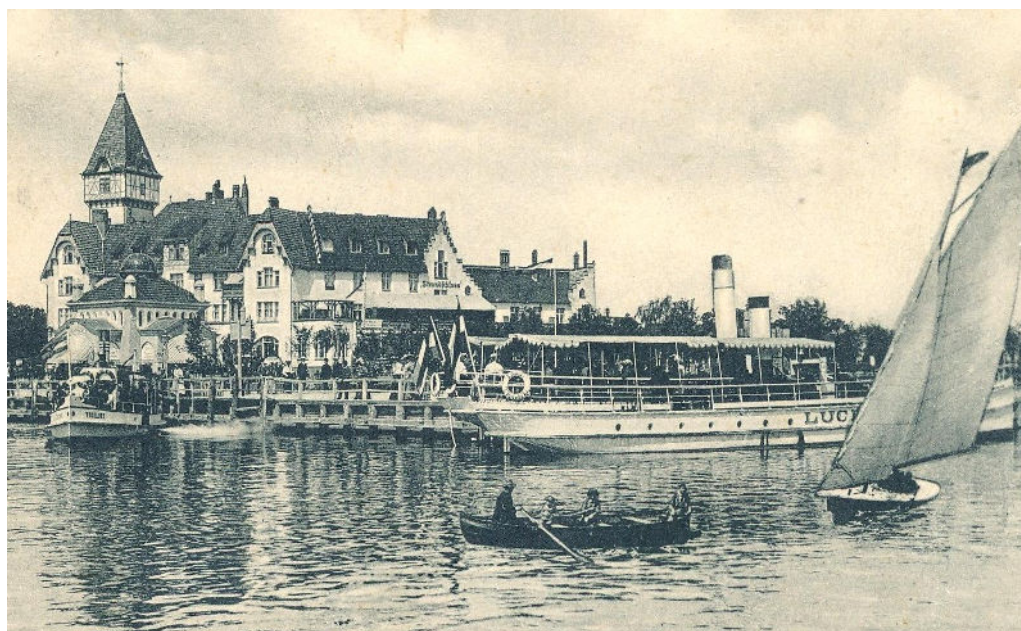
Nicht alle Dampfer von Holtz verschwanden vom See. Das Bild wurde aber anders. Die Schiffe wurden größer und in den folgenden Jahren trat ein Prozess der Konzentration ein. Bis zur Übernahme der 1901 gegründeten Sp. D. G. durch die S.H.D.G.- Stern passierte aber noch einiges.



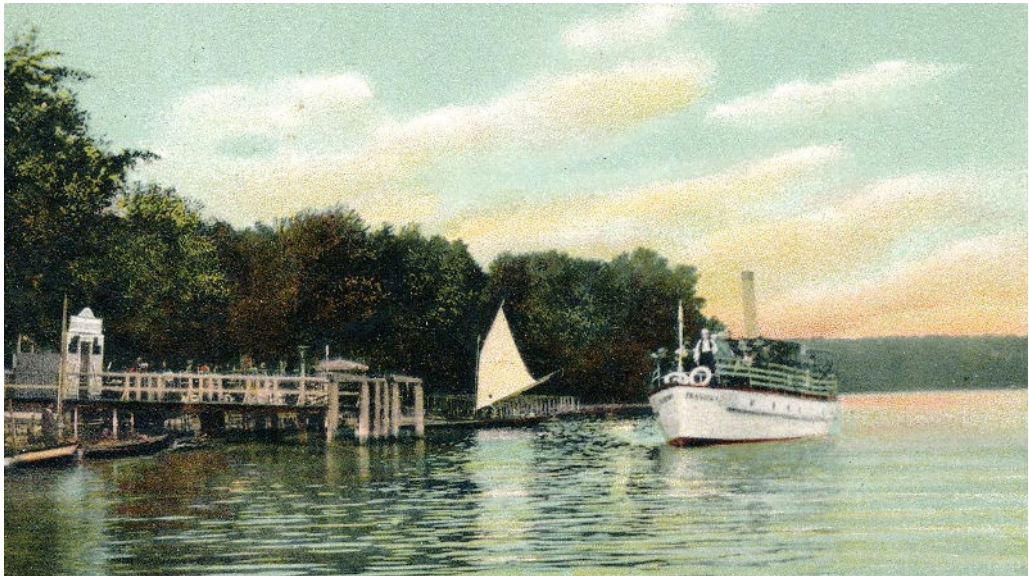
Der Taucher steigt zur Dichtung des Lecks in den Dampfer hinab

Da gehört es nicht hin, unter Wasser, das kam aber auf dem Tegeler See vor. Dieses Bild der Bergung des Dampfers SCHWAN der Reederei Holtz zeigt, dass es mit den fast abenteuerlichen Geschichten auf dem Tegeler See kein Seemannsgarn war.

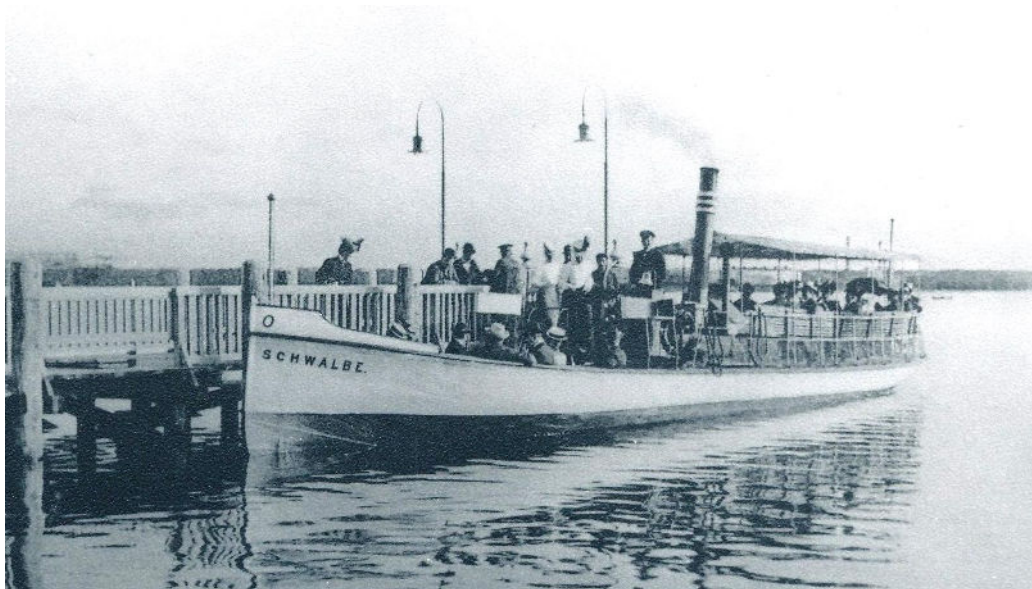
(Foto Slg. Groggert/Bluhm)



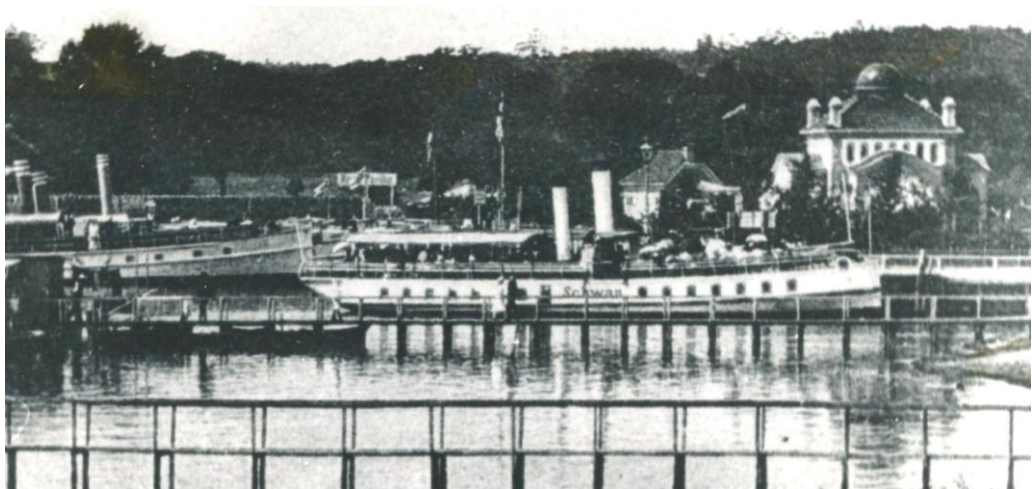
Der Dampfer LUCI an der Anlegestelle in Tegel. Rechts ist der Dampferpavillon zu erkennen. Das schlossartige Gebäude dahinter ist das Restaurant „Strandpavillon“, das seinen Namen wohl zu Recht trug. Vor dem Strandpavillon ist der Dampfer TEGELORT zu sehen. (AK Slg. Bluhm)



Der Dampfer FRANZISKA kurz vor dem Erreichen einer Anlegestelle in Tegelort.. Dort hatte fast jede Gaststätte einen eigenen Anleger. (AK Slg. Bluhm)



Der kleine Dampfer GREBIN nach 1907 als SCHWALBE, nun bei der Sp.D.G. (AK, Slg. Groggert/ Bluhm Bluhm)



Auf der Havel bei Heiligensee, eine der wenigen Ansichten des Dampfers SCHWAN. (AK Tegelportal)

Allgemeine Entwicklung

Außer den beiden schon genannten Reedereien von Haberkern und Holtz, die in der wärmeren Jahreszeit den Verkehr zu bewältigen versuchten, entstanden in den späten achtziger Jahren einige kleinere Betriebe, meistens nur mit einem Schiff, wie der FLORA des Restaurantbesizers Dressel. Auch Hermann Hille, Reeder und Gaststättenbesitzer aus Tegelort, der mit seinen Schleppdampfern meist auf der Oder beschäftigt war, hatte mit den kleineren Dampfern MARIE und FRIEDERIKE zwei Fahrgastschiffe auf dem Tegeler See in Fahrt. Im Jahre 1898 wurde mit der MARIE zwischen Torfgraben in Spandau und Tegelort eine Probefahrt unternommen, zu der zehn Gäste eingeladen waren. Magistrat und Stadtverordnete der Stadt Spandau fanden sich im Mai 1899 am Lindenufer ein „um mit dem Hillschen Dampfer nach dem Nonnendamm zu fahren“. Diese Fahrt galt der Besichtigung der Siemens Baustelle. 1901 wurden die Mitglieder der britischen „Institution of electrical engineers“ mit dem Dampfer zum Siemensgelände gebracht. 1901 bis 1905 war für 192 Siemensarbeiter das Dampfschiff die beste Möglichkeit, zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen. Ein einem Gaststättenbesitzer in Wilhelmsruh gehörendes Dampfschiff VICTORIA war Mitte der neunziger Jahre auf dem See in Fahrt. Zu den Besitzern von Ausflugslokalen kamen in dieser Zeit aber auch andere gewerblich Schifffahrtstreibende, die sich zu ihren Fracht- und Schleppdampfern noch ein Fahrgastschiff zulegten. Georg Annusat und Ewald Frost aus Spandau gehörte der Dampfer VON ZIETHEN, auch war Frost mit Hermann Hille Teilhaber beim Dampfer FLORA. Neben diesen Schiffen setzten diese Betriebe auch immer wieder eigene Schleppdampfer ein, die nach provisorischer Umrüstung bei Bedarf als Fahrgastschiffe dienten. Auch wurden Schiffe von Reedereien angemietet, die nicht am Tegeler See und dessen Einzugsgebiet beheimatet waren. Leider gibt es zu diesen „Aushilfsschiffen“ keine brauchbaren Belege. Diese nicht im Einzugsgebiet des Sees beheimateten Reedereien setzten ihre Schiffe immer wieder bei verschiedenen Reedereien der Oberhavel ein.



„Rundfahrt der Flora auf dem Tegelersee“ ist als Unterschrift auf dieser Werbekarte für das Restaurant von Wilhelm Dressel zu lesen (AK Slg. Groggert/ Bluhm)

Ab ungefähr 1890 wurde vom Restaurant Zwörner in Plötzensee (am Spandauer Schifffahrtskanal, noch im jetzigen Bezirk Reinickendorf) eine Schiffsverbindung nach Heiligensee angeboten. Sie führte über Saatwinkel und Tegelort und kann somit als eine frühe Dampferlinie für die Oberhavel und den Tegeler See angesehen werden. Die Initiatoren dieser Linie kamen aber nicht aus der Gegend. W. Wallis gab seinen Wohnsitz mit Barth in Pommern an. Dort gab es die Reederei J.J. Wallis & Sohn, die von Barth aus die Halbinsel Zingst anlief. Wie die Verbindung zu Berlin bzw. dem Umland von Berlin zustande kam, ist ungeklärt. Anzunehmen ist, dass es sich um verwandtschaftliche Beziehungen handeln könnte. Das Schiff, welches in Plötzensee eingesetzt wurde, war der Dampfer PREROW. Möglich ist eine Verbindung zur Reederei der Gebr. Tempelhof (später Paul Tempelhof) aus Plötzensee, die um 1925 vom reinen Schleppgeschäft zur Personenschifffahrt wechselte. Ab 1904 wird von Wallis das Schiff FREIA eingesetzt. Da der D PREROW und ab 1904 der D FREIA baugleich waren, ist anzunehmen, dass es sich um eine Umbenennung handelte.

Plötzensee-Heiligensee. W. Wallis, Barth i. P.

Von Plötzensee (Restaurant Zörner) nach Haselhorst, u. Saatwinkel, an Wochentagen bis Tegelort, Waldburg u. Heiligensee, Sonntags ab Plötzensee 9, 1, 4, 820, ab Saatwinkel 10 30, 2 30, 700, 910. Wochentags (ausser Sonnabend) ab Plötzensee 2 00. Rückf. ab Heiligensee 730, ab Schützenhaus 740, ab Waldburg 800, ab Görsfelde 820, ab Tegelort 810, ab Saatwinkel 880. Preise: Von Plötzensee bis Haselhorst 30, bis Saatwinkel 40, bis Tegelort, Görsfelde, Waldburg 50, bis Schützenhaus, Heiligensee 60 Pf. Hin- und Rückfahrten 30 Pf. mehr.

Abfahrtszeiten der Dampferlinie von W. Wallis von 1900
Aus Berliner Verkehr-Lexikon, Sommer 1900 Verlag
Max Schildberger

Eine Fährlinie zwischen Saatwinkel und Tegelort wurde 1891 von Max Lahe eingerichtet. Zuerst mit einem Handkahn, wurde sie ab 1906 mit einem SAATWINKEL genannten Motorboot betrieben. Mit diesem Boot wurden oder konnten aber auch im kleinen Stil Ausflugsfahrten unternommen werden. Aus diesem bescheidenen Beginn entstand später die Reederei Lahe, die nach dem Zweiten Weltkrieg eine der größten auf dem See wurde.

„Kiesslings Berlin Verkehr“ von 1890 ist zu entnehmen, dass auf der Havel von Spandau aus an Wochentagen um 12 Uhr, 3 Uhr, 5.25 Uhr und 7 55 Uhr, und Sonntags um 10 und 12 Uhr und ab 2 Uhr stündlich, im Anschluss an die von Berlin kommenden Eisenbahnzüge ein Dampfer nach Valentinswerder- Saatwinkel- Tegel fährt. Fahrpreis nach Tegel 50 Pf., hin und zurück 80 Pf. Zwischen Spandau, Wilhelmsruh, Leuchtturm und Tegelort gab es ab 1898 eine regelmäßige Verbindung. Die Fahrpreise auf dieser Strecke betragen einfach 20 Pf. und 30 Pf. für die Hin- und Rückfahrt.

Aus einigen Zeitungsmeldungen des Niederbarnimer Kreisblatt 1896 - 1907:

18.5.1896

Samstag nachts 11 Uhr wurde unweit Tegelort der Dampfer „Flora“ von Dressel von einem Holtz'schen Dampfer in der Flanke gerammt und sank kurz vor dem Hille'schen Lokal in Tegelort.

14.6.1896

Das kleine Dampfboot „Friederike“, das zwischen Spandau und Tegelort verkehrte und der Wirtin des Restaurants Tegellort gehörte, geriet in Brand und brannte aus.

29.7.1896

Schiffsunglück auf dem Dampfer „Victoria“ in Tegelort. Herr Dressel, Restaurantbesitzer des Restaurants Wilhelmsruh bei Tegelort, hatte um 11 Uhr nachts einige Gäste nach Spandau gefahren. Bei der Rückfahrt blieb die Schiffsmaschine stehen. Als ein Matrose an die Reparatur gehen wollte, setzte sich die Maschine plötzlich in Bewegung, so daß der Matrose erschlagen wurde.

15.10.1902

Dampfer „Schwan“ von Holtz fuhr mit voller Kraft gegen das Schiff „Marie“ der Spandauer Dampfschiffahrts - Ges.

17.12.1902

Der Betrieb auf der Germanianwerft soll gänzlich eingestellt werden und nach Kiel verlagert werden. Ein großer Teil der Beamten und Arbeiter übersiedelt nach Kiel. Ein Teil der Lehrlinge wurde von Borsig übernommen.

30.11.1902

Die Drehbrücke bei Spandau soll beseitigt werden, die Gleise der Lehrter Bahn abgebrochen und nur noch die der Hamburger Bahn erhalten bleiben.

9.7.1902

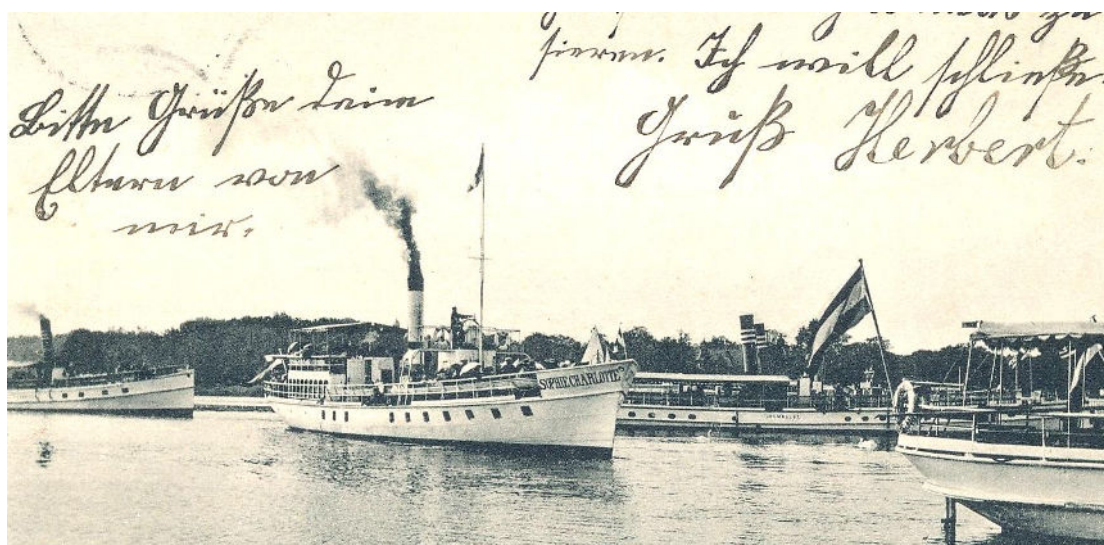
Der Dampfer „Schwan“ von Holtz ist gesunken. Der Maschinist bemerkte während der Fahrt, daß Wasser in den Schiffskörper strömte. Der Kapitän konnte das Schiff in flachem Wasser auf Grund setzen. Die Fahrgäste wurden vom Dampfer „Der Ländler“ übernommen.

6.8. 1903

Motorschaden des Dampfers „Grebini“, die Fahrt mußte abgebrochen werden und die Fahrgäste auf ein anderes Schiff umsteigen.

14.9.1907

Die Dampfer „Geier“ und „Neptun I“, beide von der Spandauer Dampfschiffahrts - Ges. sind bei starkem Nebel zusammengestoßen.



Die großen Dampfer der Spandauer Dampfschiffahrts- Gesellschaft SOPHIE CHARLOTTE und VON HUMBOLDT (Mitte) mit seinen ovalen Bullaugen, links am Bildrand Dampfer HABICHT. (AK: Tegelportal)

Plötzensee-Heiligensee. W. Wallis, Barth i. P.

Von Plötzensee (Restaurant Zörner) nach Haselhorst, u. Saatwinkel, an Wochentagen bis Tegelort, Waldburg u. Heiligensee, Sonntags ab Plötzensee 9, 1, 4, 8²⁰, ab Saatwinkel 10 30, 2 30, 7⁰⁰, 9¹⁰. Wochentags (ausser Sonnabend) ab Plötzensee 2 00, Rückf. ab Heiligensee 7³⁰, ab Schützenhaus 7⁴⁰, ab Waldburg 8⁰⁰, ab Görselfe 8⁰⁵, ab Tegelort 8¹⁰, ab Saatwinkel 8²⁰. Preise: Von Plötzensee bis Haselhorst 30, bis Saatwinkel 40, bis Tegelort, Görselfe, Waldburg 50, bis Schützenhaus, Heiligensee 60 Pf. Hin- und Rückfahrten 20 Pf. mehr.



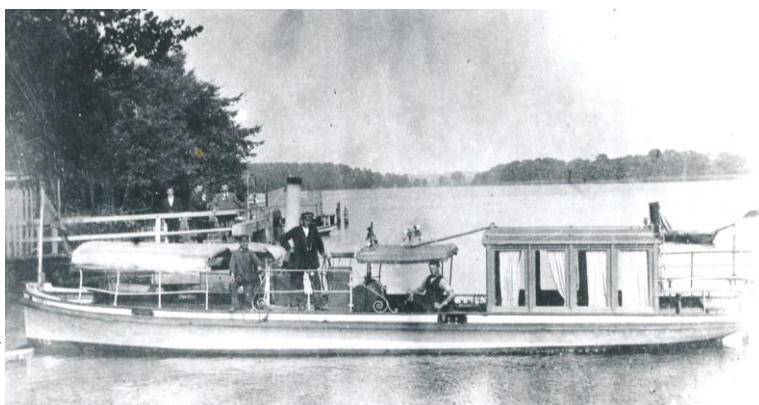
Die FLORA war ein eher kleines Schiff, mit seinem langen offenen Vorschiff auch sehr auffällig. Es wurde häufig fotografiert. Bevor es zur Sp.D.G. kam, war es schon einige Jahre auf dem Tegeler See in Fahrt. (AK Slg. Bluhm)



Ein recht auffälliges, fast schon kurios aussehendes Schiff war die MARIE. Auch dieses Schiff befuhr den Tegeler See schon bevor es dem Schiffspark der Sp.D.G. einverleibt wurde. (Slg. Bluhm)



Dampfer FREIA um 1910 bei der Station „Am Torfgraben“ in Spandau. Zu dieser Zeit befand sich das Schiff in Charter der Sternegesellschaft. (AK. Slg. Bluhm)



Das kleine Dampfboot ANNA, hauptsächlich zu Privatzwecken des Eigners verwendet, wurde aber auch als reguläres Fahrgastschiff eingesetzt. (Foto Slg. Kramer/ Bluhm)

Die Eintragung in das Handelsregister der neuen Spandauer Reederei von Hermann Hille, Ewald Frost und Georg Annusat.

Geschäftsnummer:
H. R. St. 375
Auf Anordnung des königlichen Amtsgerichts werden Sie benachrichtigt, daß
am 3 ten April 19 01
die — offene Handelsgesellschaft ~~Kommanditgesellschaft~~ *Spandauer Dampf-,
Schiffahrt- u. Anfallsschiffahrt Oberhafen in Fingelshafen*
in Spandau
unter Nummer *375*
in das Handelsregister, Abteilung A, eingetragen worden ist.

Als persönlich haftende Gesellschafter sind eingetragen worden:

In Vertretung der *Georg Annusat Spandau*
Hermann Hille, Tegelort u. Tegel
Ewald Frost, Spandau.

Ueber die Rechtsverhältnisse der Handelsgesellschaft ist Folgendes eingetragen worden:

Offene Handelsgesellschaft.
In Gesellschaft seit am 1. April 1901 be-
gannen.
Zur Vertretung der Gesellschaft sind
mit Georg Annusat und Hermann
Hille gemeinschaftlich ermächtigt.

An

In Vertretung der
Herrn Ewald Frost
Sinn
Spandau, den 3 ten April 19 01
Stroie.

Gerichtsschreiber des königlichen Amtsgerichts.

R. S.

No. 48. Bekanntmachung der Eintragung einer Gesellschaft in Abteilung A des Handelsregisters an einen Antragsteller (§ 130 H. G. B.).

Die „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft für Oberhavel und Tegeler See“

Die schon erwähnten Bürger Ewald Frost und Georg Annusat aus Spandau, ein Onkel von Ewald Frost, und Hermann Hille aus Tegelort, waren schon ab 1885 bzw. 1895 mit eigenen Fahrgastschiffen im Bereich des Tegeler Sees tätig, und gründeten 1901 die „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft für Tegeler See und Oberhavel“. Diese Reederei wurde der erste „Platzhirsch“ in diesem Gewässer.

Ewald Frost sammelte Erfahrung in der Personenschiffahrt. Er war beteiligt am Dresselschen Restaurant und mit dem Tegelorter Bürger und späteren Fährenbesitzer Oskar Kosewsky bekannt und später auch verwandtschaftlich verbunden. Mit dem 1889 erworbenen Schlepp- und Personendampfer VON ZIETHEN, der von ihm auch in beiden Eigenschaften eingesetzt wurde, und der Beteiligung am Dampfer FLORA von Dressel war er 1901 schon ein erfahrener Dampfschiffsbesitzer. Georg Annusat aus Spandau war im Besitz von einigen kleineren Schleppdampfern, mit denen er wenn nötig in der Saison auch bei der



Die Gesellschafter der Spandauer Gesellschaft, als Beifahrer Ewald Frost und hinten Hermann Hille. Der dritte, Georg Annusat, ein Onkel von Frost fehlt. (Foto Slg. Groggert/ Bluhm)

Reederei Haberkern aushalf, so mit dem kleinen Schleppdampfer FÜRST BLÜCHER. Als er 1885 den Dampfer SOPHIE CHARLOTTE erwarb, besaß er das größte Schiff auf dem Tegeler See. Mit einem Oberdeck ausgestattet war es seiner Zeit um 40 Jahre voraus. Hermann Hille war Eigner einer Reederei und Gaststättenbesitzer. Seit 1890 besaß er das Restaurant Tegelort. Als Reeder war Hille Eigner mehrerer Schleppdampfer. Er befuhr in den neunziger Jahren mit seinen Schleppdampfern die Havel und Oder, bevor er 1895 mit dem kleinen Dampfer FRIEDERIEKE ein eigenes Fahrgastschiff erwarb, das aber meist

privat genutzt wurde. Wahrscheinlich war auch der kleine meist als Privatboot benutzte Dampfer ANNA in seinem Besitz. Zwei Jahre später tat er sich mit Ewald Frost zusammen und erwarb den Dampfer MARIE. Nachdem diese drei Dampfschiffsbesitzer ihre Schiffe erfolgreich einsetzen konnten und die allgemeine Situation in den Tegeler und Spandauer Gewässern beobachteten, wurde ihnen klar, dass die Reederei Holz mit ihrem Angebot den steigenden Bedarf nicht befriedigen konnte. So reifte bei ihnen um die Jahrhundertwende der Entschluss, ihre Betriebe zusammenzulegen und mit Unterstützung von Oskar Kosewsky und der Übernahme der Reederei von Paul Haberkern eine neue und größere Reederei zu gründen, die den veränderten Bedingungen der Zeit entsprach. Neben diesen, nun insgesamt sieben Schiffen, verfügten die Teilhaber der neuen Gesellschaft auch über viel Erfahrung und, was nicht weniger wichtig ist, auch über gute gesellschaftliche Beziehungen. Pfingsten 1900 beförderten die Schiffe dieser Spandauer und Tegelorter Dampfschiffsbesitzer zusammen über 28000 Fahrgäste. Diese bis dahin noch lose Zusammenarbeit führte dann am 1.4.1901 zur Gründung einer neuen Reederei. Diese Reederei bekam den Namen „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel und Tegelsee“, folgend nur noch Sp.D.G. genannt. Als Erstes wurde gleich 1901 mit dem Erwerb von vier älteren Dampfern der Schiffbestand erweitert. Bei diesen Schiffen handelte es sich um die kleineren Dampfer FREIA und TEGELORT, das auch als größeres Fährschiff nutzbare NEPTUN 2 und das neben der SOPHIE CHARLOTTE zweite größere Fahrgastschiff auf dem Tegeler See, die NEPTUN. Dieser Dampfer entsprach dem Typ der als „Vulcan“ Klasse bezeichneten Schiffe der SHDG Stern und wurde auch wie diese Dampfer in den siebziger Jahren erbaut. 1902 verschärfte sich der Konkurrenzkampf gegenüber der Holtzschen Flotte. Die Sp.D.G. verdrängte die Holtzschen Dampfer von den Anlegestellen, in dem sie diese pachtete oder auch mit ihren größeren Schiffen die kleineren der Reederei Holz von den Anlegestellen abdrängte.



Nach dem Erwerb des D GEORG von der Berliner Krangesellschaft 1903, war die Reederei im Besitz von 13 Dampfern, zu denen bei Bedarf noch 7 Schiffe hinzukamen. Diese Schiffe waren meist Schleppdampfer im Besitz der Teilhaber bzw. angemietet. An Feiertagen wurden bis zu 80000 Fahrgäste befördert. Auch wurde in diesem Jahr ein fest ausgedruckter Fahrplan angeboten. 1903 und 1904 zeigte sich die Reederei technisch recht fortschrittlich und ließ zwei Motorboote bauen, die als EWALD und JACZO in Fahrt kamen. Zwei große Dampfer aus Holland konnten 1904 erworben werden. Sie kamen als VON HUMBOLDT und VON BISMARCK in Tegelort in Fahrt. 1906 wurde der Betrieb nochmals mit dem Kauf zweier Schiffe vom Rhein vergrößert, diese kamen als GEIER und HABICHT zum Einsatz. Zuletzt kamen 1907 mit den Dampfern FALKE und SPERBER 1907 die ersten Neubauten der Reederei in Fahrt.

Die Reederei verfügte in ihrem Fahrgebiet zwischen Spandau, Tegel und Heiligensee über mehrere Anlegestellen. In Tegel zum Beispiel wurde für die Reederei mit Hilfe der Tegeler Verwaltung eine eigene Anlegestelle errichtet. Die Spandauer Anlegestelle wurde von der Wasserbauverwaltung wegen des Umbaus der Schleusen (Erste Erwähnung 1258 als Mühlenschleuse, 1816 Neubau) Ende 1905 eingestellt. Die neue Anlegestelle wurde in Höhe des heutigen Hafenplatzes errichtet. 1906 betrieb die Sp.D.G. ihre Linien nach einem behördlich genehmigten und auch ausgedruckten Fahrplan. In diesem Jahr kam auch die Privatyacht ANNA

von H. Hille zur Spandauer Gesellschaft. Nach Übernahme der Reederei Holz wurden im letzten Betriebsjahr der Reederei nochmals zwei Neubauten in Dienst gestellt. Die Betriebsführung der nunmehr doch beachtlich gewachsenen Reederei wurde für die hauptbeteiligten Partner Annusat, Frost und Hille immer aufwändiger, so dass nach zähen Verhandlungen die Reederei für 565000 Mark an die Spree-Havel-Dampfschiffahrtsgesellschaft Stern (SHDG Stern) verkauft wurde.

Von den ehemaligen Teilhabern der Gesellschaft war Ewald Frost noch weiter in der Fahrgastschiffahrt tätig. 1908 ließ er mit dem MS SAATWINKEL und 1909 mit der NORMANNIA sogar zwei Neubauten bauen.

Hermann Hille war mit seinem Schlepsschiffahrtsbetrieb weiterhin bis mindestens Ende des Ersten Weltkrieges auf der Oder beschäftigt. Zu seiner Flotte gehörten unter anderem die drei bei Cesar Wollheim in Breslau erbauten Schraubendampfer HILDEGARD HILLE, GERTRUD HILLE und der Heckraddampfer ZUKUNFT. Diese Schiffe waren aber wenn überhaupt nur äußerst selten auf dem Tegeler See zu sehen. Ihr Revier war die Oder und die Elbe. Das Restaurant wurde 1905 verkauft.



D VON ZIETHEN zwischen zwei kleinen Schleppdampfern. Der Dampfer links war später, nach dem zweiten Weltkrieg noch als AJAX in Fahrt, rechts die ERNA wurde von der Reederei Zolchow gechartert.
(Foto Slg. Groggert/Bluhm)

Ausflug auf Dampfer FREIA um die Jahrhundertwende 1900. Die Mode der Damen war schon recht abenteuerlich, besonders die Hüte. Viel Wind könnte bei dieser Fahrt einige Probleme mit sich bringen. (Foto Slg. Bluhm)



Hermann Hille war ein respektable Reedereibesitzer. Diese drei Aufnahmen mögen dies bestätigen.



D GERTRUD HILLE 1910 in Cosel auf der Werft von Cesar Wollheim erbaut. Als Schleppdampfer meistens auf der Oder in Fahrt. 1914 wurde das Schiff nach Russland verkauft.
Länge 38 m, 480 PS
(Foto Slg. Bluhm)



D HILDEGARD HILLE, über diesen Schleppdampfer der Reederei Hille ist leider nichts weiter bekannt. Ungefähr um die selbe Zeit erbaut wie die beiden anderen, wurde er bei Bedarf auf dem Tegeler See auch als Fahrgastschiff eingesetzt
(Foto Slg. Bluhm)



D ZUKUNFT 1910 in Cosel auf der Werft von Cesar Wollheim erbaut. Der Heckradschlepper war später in Hamburg in Fahrt. Um 1950 endete sein Dampferleben auf dem Rhein.
Länge 50,36 m, 650 PS
(Foto Slg. Bluhm)

Briefkopf der Reederei von Hermann Hille.

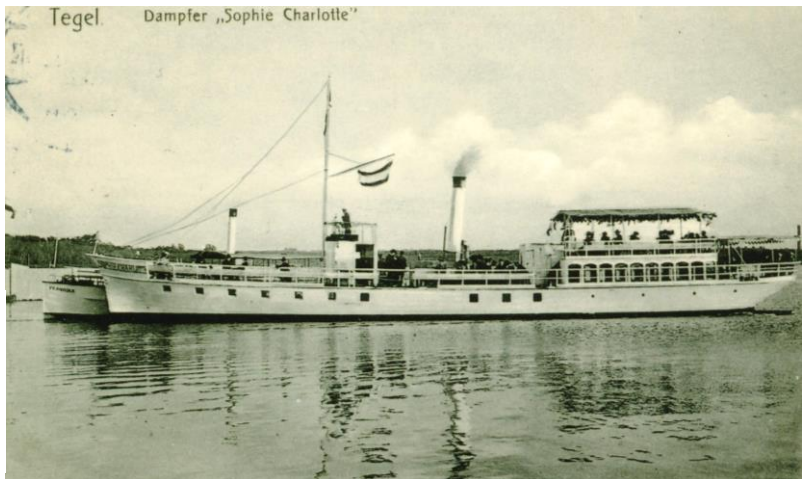


Gemäss Ihrer Karte vom 31.v.M.teile ich Ihnen mit,dass der Dampfer „Zukunft“

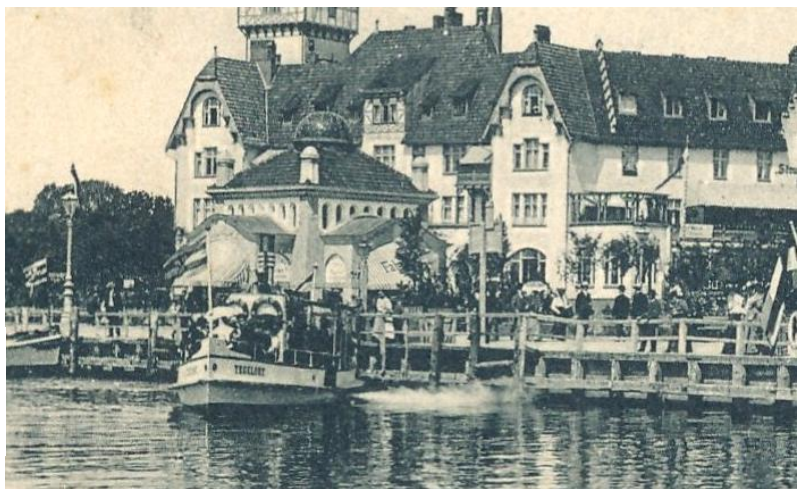
Auf dem Rhein vor der Festung Ehrenbreitstein bei Koblenz die SOPHIE CHARLOTTE als STADT VALENDAR, wie das Schiff vorher hieß.
(Slg. Schubert/ Bluhm)



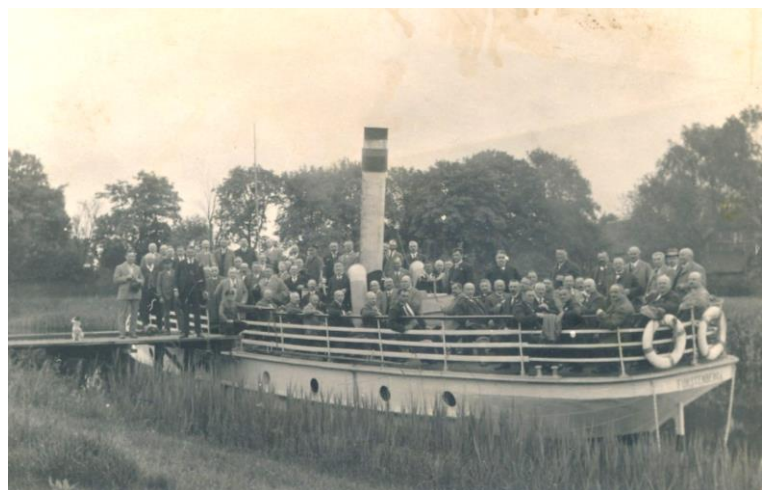
Nun um 1905 als SOPHIE CHARLOTTE auf dem Tegeler See. Als FÜRST BLÜCHER war der Dampfer bei der SHDG Stern in Fahrt.
(AK Tegelportal)

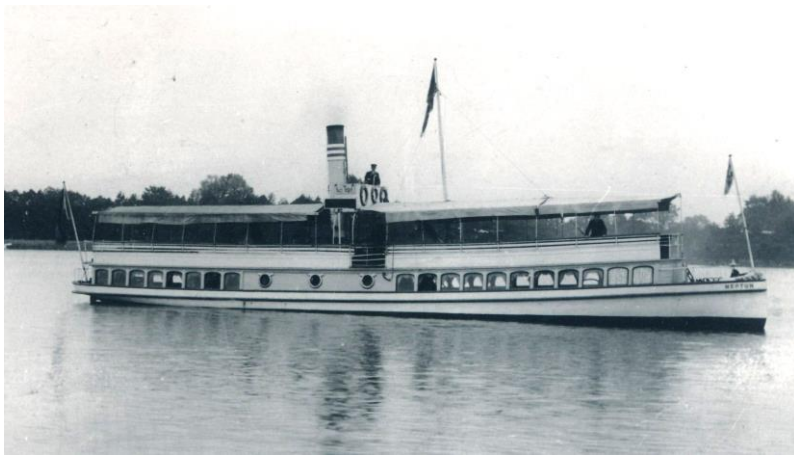


Das fotografisch selten dokumentierte kleine Dampfboot TEGEL-ORT.
(AK Slg. Bluhm, Ausschnitt)



Der Dampfer FREIA, hier als VATERLAND in Fürstenberg, von diesem Schiff gibt es aus der Tegeler Zeit kaum verwertbare Aufnahmen.
Notgeld der Stadt Fürstenberg, 1921
(Foto Slg. Bluhm)





Der Dampfer NEPTUN ähnelte den Schiffen der Kaiser Klasse, man kann dieses Schiff aber auch als Schwesterschiff dieser Schiffe betrachten, da es zur selben Zeit auf der gleichen Werft in Stettin erbaut wurde.
(Foto Tegelportal)



D GRUNEWALD der Berliner Krahnengesellschaft in Spandau. Als D GEORG war er bei der Spandauer Gesellschaft auf der Oberhavel in Fahrt. Die Spandauer Schleuse war damals die Grenze der Aktivitäten der Sp. D. G
(Slg. Groggert/ Bluhm)



Sp. D. G.
TEGELORT
HEILIGENSEE
NIED-NEUENDORF.
oder umgekehrt
Auf Verlangen vorzuziehen
während d. Fahrt aufzubewahren
keine **Fahrtunterbrechung**

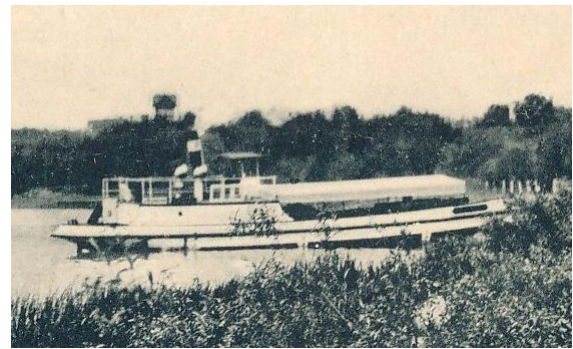
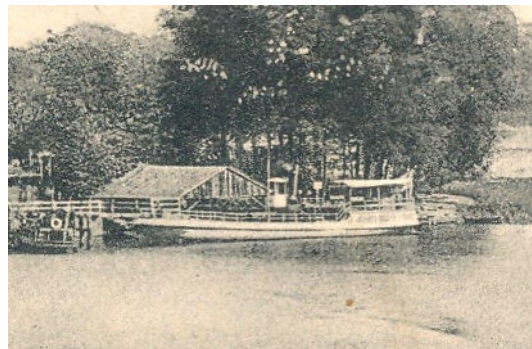
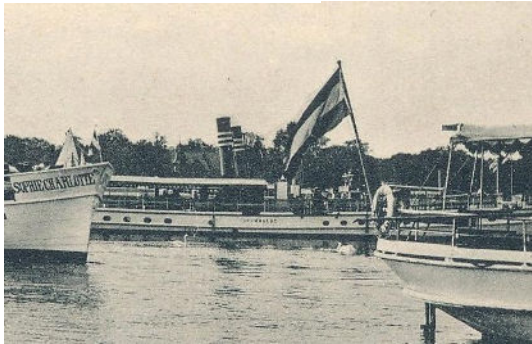
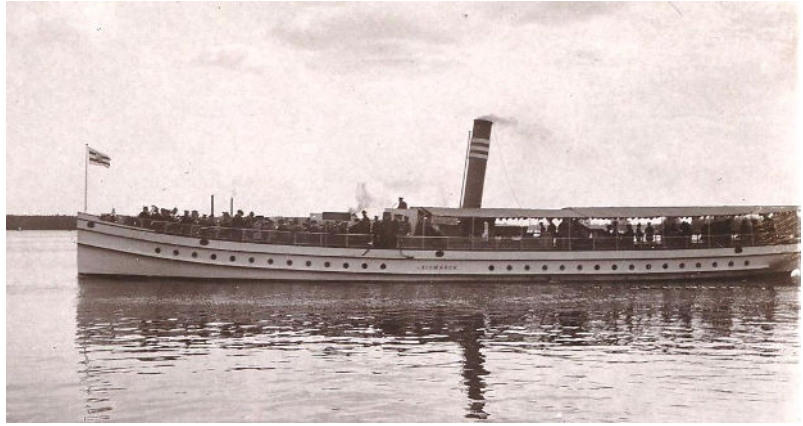
Das MS ORION, war bei der Sp.D.G. als JACZO in Fahrt und wurde von der Stern Gesellschaft. auf der Linie nach Hennigsdorf eingesetzt.
(AK, Slg. Bluhm)



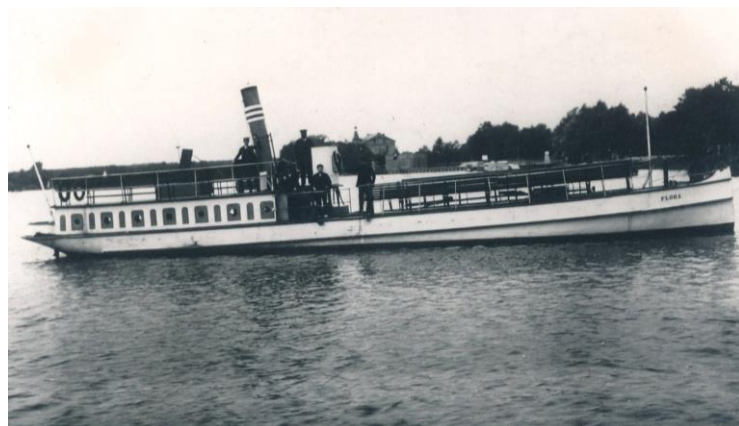
MS EWALD, auch dieses Boot wurde 1907 von der SHDG Stern übernommen, es bekam dort den Namen SIRIUS
(Foto Slg. Lothar Strecke)

VON BISMARCK war eines der größten Schiffe auf dem Tegeler See. (Foto Slg. Bluhm)

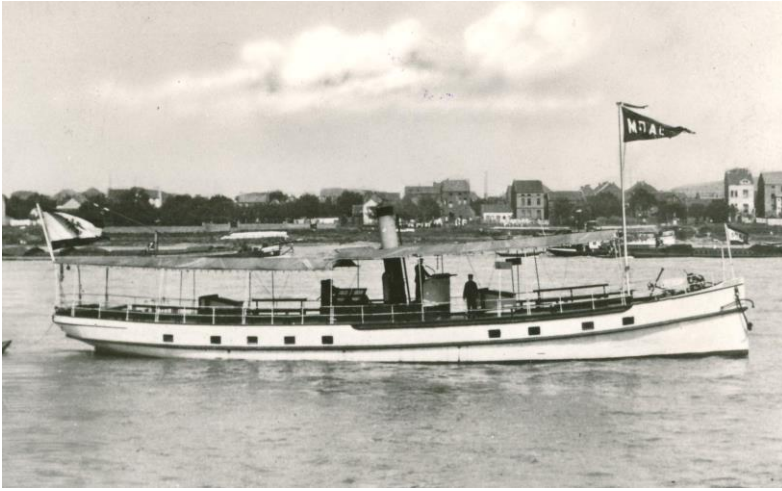
Dampfer VON HUMBOLDT wurde sehr selten fotografiert. Aus seinen Tegeler Jahren vor einem Umbau ist dieses Bild das ihn am besten zeigt. Besonders gut zu erkennen sind die ovalen Fenster, die für in Holland erbeute Schiffe üblich waren. Nach Umbau, neue Fenster und Verlängerung, als VON LÖSCHEBRAND auf dem Scharmützelsee. (AK Slg. Bluhm)



Das Feuerwerks-Laboratorium auf Eiswerder mit dem Dampfer NEPTUN 2. Dieses Schiff war vielseitig nutzbar. Als Fahrgastschiff ebenso wie als Transporter und Trajektfähre. Nach einem Umbauten sogar als Inselversorger an der Nordseeküste. (AK Slg. Bluhm, Ausschnitt)



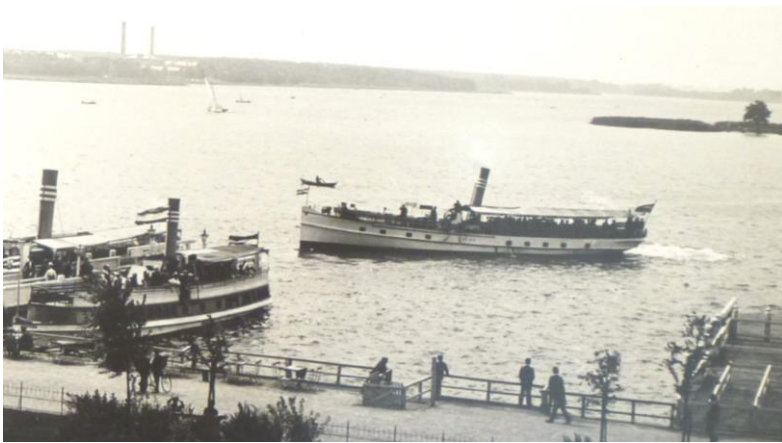
Der Dampfer FLORA war schon vor Gründung der Sp. D. G. auf dem Tegeler See in Fahrt. Die Spandauer Gesellschaft übergab ihn zwar noch der Stern Gesellschaft, diese jedoch verkaufte ihn gleich weiter. Nach mehreren Stationen, so auf dem Werbellinsee kam es wieder nach Berlin zurück und war dann als Schlepper noch in Fahrt. Hier als Schwimmbagger der Tiefbaufirma Ernst Meyer in den fünfziger Jahren. (Foto Tegelportal/ Foto rechts Slg. Bluhm)



Dampfer GEIER im Originalbauzustand, hier noch als D VOLAPÜCK IV auf dem Rhein bei Mülheim.
(Slg. Schubert/ Bluhm)



D HABICHT auf dem Tegeler See. Die Dampfer HABICHT und GEIER waren baugleich, weshalb sie auf Fotos schwer zu unterscheiden sind.
(AK Slg. Bluhm)



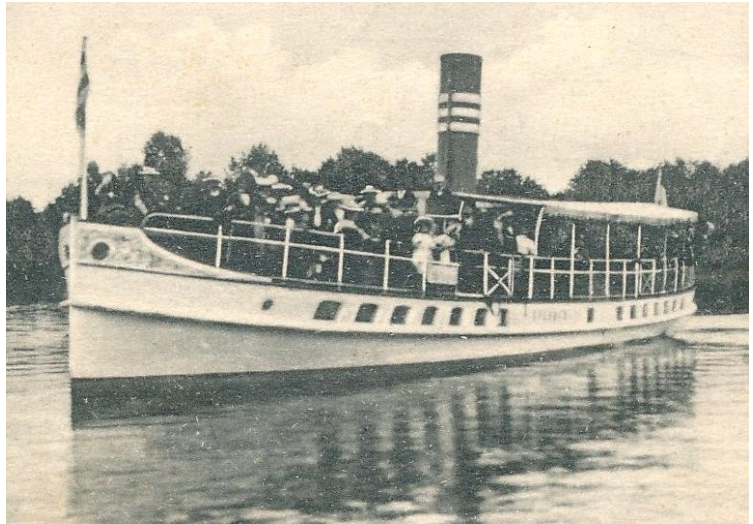
Die Tegeler Seepromenade mit Blick auf die Insel Hasselwerder um 1906. Bei dem abfahrenden Dampfer handelt es sich um D GEIER, am Steg liegen vorne der Dampfer NEPTUN und hinten D VON HUMBOLDT.
(AK, Tegelportal)



Um 1906, der kleine Dampfer SCHWALBE vor Tegel.
(AK, Tegelportal)

Dampfer SPERBER der Sp. D. G. mit den Streifen am Schornstein im ersten Betriebsjahr 1907. Noch im selben Jahr zierte der Stern den Schornstein des Schiffes.

(AK Slg. Bluhm)



Hier ist der Dampfer SPERBER um 1920 zu einer Betriebsfahrt auf dem Tegeler See unterwegs, genau wie heute waren Schiffsvermietungen an Firmen, Vereine oder Schulen ein wichtiges Geschäft. Als einzige Veränderung am Schiff ist nur der Schornstein zu erkennen, er trägt nun den Stern, das Logo der SHDG Stern.

(Foto Slg. Bluhm)



Nun wird's voll. Der Dampfer FALKE in den zwanziger Jahren. Die Fahrgäste drängen auf das Schiff, die beliebtesten Plätze waren die auf dem Vorschiff.

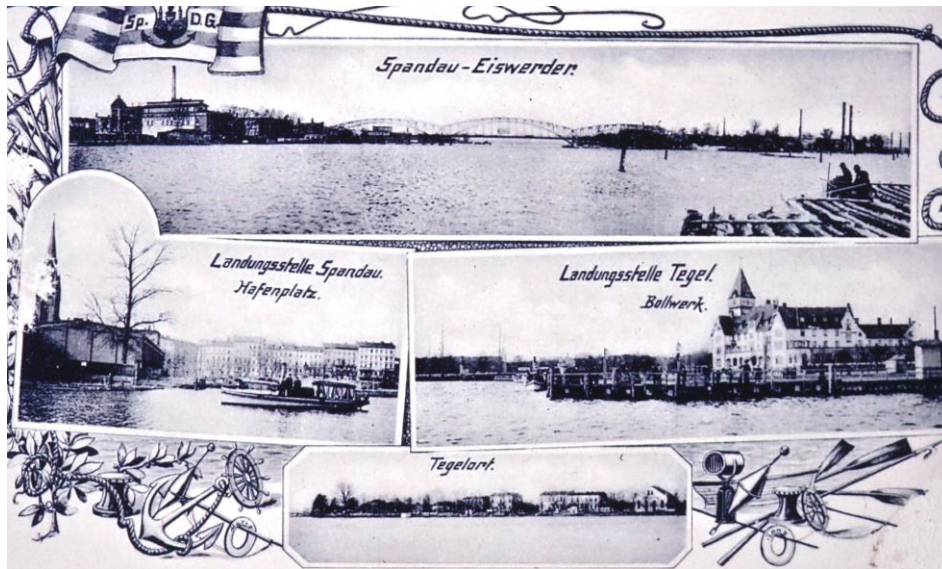
(Slg. Bluhm/Groggert)



Auch außerhalb konnte mit Fahrgastschiffen Geld verdient werden. Wenn sie stark genug gebaut wurden waren sie auch als Eisbrecher einsetzbar, wie hier der Dampfer FALKE.

(Slg. Bluhm/Groggert)





Werbeansichtskarte der Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft, bei dem Schiff links handelt es sich um den kleinen Dampfer ANNA. (Tegelportal)



Um 1910 an der Tegeler Anlegestelle, im Hintergrund die Insel Hasselwerder. Von links, Dampfer ALICE, Dampfer HUBERT, Dampfer NEPTUN, D FREIA, nicht erkennbar, ein Dampfer der „Kieler Prinzen“ Klasse, Dampfer HERTA, Reederei List aus Hennigsdorf. (Foto Tegelportal)



Hafenstimmung an der Tegeler Anlegestelle. Zu erkennen sind die beiden Dampfer SPERBER und FALKE. Im Vordergrund der Dampfer mit dem schwarzen Rumpf kommt aus Hennigsdorf und heißt EMILIE-ELISE. (AK Tegelportal)

Die Personenschiffahrt bis zum Ende des 1. Weltkrieges.

Obwohl der Ausflugsverkehr auf der Oberhavel und dem Tegeler See ab der Jahrhundertwende 1900 immer mehr an Bedeutung gewann und in Tegel die sich enorm entwickelnde Stadt Berlin immer mehr bemerkbar machte, waren die Verkehrsverhältnisse um den Tegeler See herum noch sehr unterentwickelt. Tegel auf der einen Seite und Spandau auf der anderen des Sees entwickelten sich rapide, dennoch mussten von der Personenschiffahrt in der Folgezeit weiterhin mehrere Aufgaben wahrgenommen werden, so die Erschließung der am See liegenden Orte, mit der Verbindung Spandau-Saatwinkel-Tegel-Tegelort-Heiligensee (Nahverkehr, Erschließungsverkehr) und dem Badeverkehr. Die Inselversorgung wurde hauptsächlich von Fähren geleistet.

Für die Anwohner des Sees war die Schiffahrt bis 1913 das einzige Nahverkehrsmittel. Zu Fuß, was zu dieser Zeit noch die häufigste Fortbewegung war, waren es doch beträchtliche Entfernungen und selbst mit einem Pferdewagen war es beschwerlich, da die Wege noch nicht in dem heute gewohnten Zustand waren. Um die notwendigen Besorgungen zu machen und für die Versorgung der Anwohner und Inselbewohner überhaupt wurde die Schiffahrt immer wichtiger.

Diese mannigfaltigen Aufgaben wurden von den oben genannten Reedereien so leidlich erfüllt. Die Mischung von Ausflugsverkehr und Nahverkehr, das heißt auch Ausflugsnahverkehr, boten aber auch noch anderen Betrieben wie Badeanstaltbesitzern und Bootsverleihern ein Einkommen.

Als 1901 von Carl Pieper das Seebad Ostende eröffnet wurde, setzte er auch mit der OSTENDE (später ONKEL PAUL III, siehe Reederei Bauer) ein Motorboot ein. Zu diesem Boot kamen später dann noch drei hinzu, 1902 das MS TEGEL, etwas später das MS FRIDA (auch FRIEDA) und das aus einem hölzernen Rettungsboot umgebaute POMMER. Pieper fuhr auch von den Tegeler Landungsbrücken wie später Ernst Haupt zur Insel Hasselwerder. Bis um 1922 wurde der Betrieb aufrecht erhalten, dann schloss die Badeanstalt.

Die Badeanstalt Ostende um 1902, bei dem Boot rechts handelt es sich um das Motorboot TEGEL (19. Slg. Bluhm)



Das kleine MS FRIEDA. Das Boot gehörte Carl Pieper und bekam um 1905 eine kleine Kajüte.
(AK Slg. Bluhm)



Dieses hölzerne, in Klinkerbauweise gebaute Motorboot POMMER, ein ehemaliges Rettungsboot, gehörte dem Badeanstaltbesitzer Pieper. Hier ist es bei Forsthaus Tegel zu sehen.
(AK ,Ausschnitt, Tegelportal)





Die Bilder zeigen weitere Ansichten der Boote des Badeanstaltbesitzers Carl Pieper.

Die drei oberen Bilder zeigen das BADELEBEN bei Forsthaus Tegel. In Tegel hieß es „Überfahrt zum Walde“ – hier befinden wir uns im Walde, wie die Bilder zeigen. Selbst heute ist man hier, nahe dem städtischem Tegel, mitten im Wald.

Die Ansichten zeigen die Anlegestelle der Reederei Pieper mit der POMMER, unten ist das MS OSTENDE zu sehen.

(AK, Tegelportal)



Drei Boote von Pieper liegen hier an der Badeanstalt: TEGEL (1), FRIEDA und POMMER, von dem nur das Vorschiff zu sehen ist. Nur OSTENDE fehlt, vielleicht ist es gerade im Walde?

(Ak Tegelportal)

Auch die andere Badeanstalt in Tegel, die von Siebert, war Ausgangspunkt einer kleinen Fahrgastschiffahrt. Hier war es Erich Bigalke, der mit einem Motorboot um 1911 Fahrten auf dem Tegeler See aufnahm. Bigalke heiratete 1909 die Tochter Sieberts und experimentierte 1910 mit einem Motorschlitten, mit dem er bei zugefrorenem See (es ist deshalb anzunehmen, das 1910 ein strenger Winter herrschte), Rundfahrten auf dem See unternahm. Diese Aktionen waren natürlich sehr auffallend, was nachvollziehbar war. So eine Art, sich auf dem See zu bewegen, war und blieb einzigartig, sie war ja auch nur bei einer geschlossenen Eiskecke möglich. Vom Erfolg ermutigt setzte Bigalke im Sommer ein Motorboot ein. Der Erste Weltkrieg beendete diese Aktivitäten fürs Erste.

Nachdem die Spandauer Gesellschaft von der Sterngesellschaft übernommen worden war, erwarb Ewald Frost, der ehemalige Teilhaber und Maschinist der Spandauer Gesellschaft, zwei Schiffe, 1908 das kleine MS SAATWINKEL, das er als Übersetzboot einsetzte und 1909 den Dampfer NORMANNIA, den er fast ausschließlich in Miete bei der Sterngesellschaft beschäftigte.

Es entwickelte sich nun ein reger Badebetrieb am Tegeler See. Mehrere kleine, hauptsächlich mit dem Lokalbetrieb beschäftigte Reedereien befuhren den See. Von diesen kleinen und oft nur kurzzeitig existierenden Reedereien gibt es kaum Zeugnisse. So fuhr Julius Bachhöfer von Saatwinkel aus mit den Fahrgastmotorschiffen HELVETIA und FRANKONIA und den Fährbooten HERMES und HERKULES, die beide 1916 verkauft wurden. Mit dem MS GERMANIA, das 1916 von der Heeresverwaltung übernommen wurde, versuchte sich auch Julius Bachvogel aus Tegel. Vielleicht etwas zu spät kam 1916 der Versuch von Georg Hoffmann aus Tegel, mit dem MS HOFFNUNG eine Reederei zu gründen, da zu dieser Zeit schon der Erste Weltkrieg tobte. Wie lange Hoffmann mit diesem Boot einen Betrieb aufrechterhalten konnte ist leider nicht zu klären. Leider ist über Georg Hoffmann kaum etwas zu erfahren, aber nach dem Krieg war er wieder da. Aus demselben Jahr ist eine weitere kleine Reederei zu vermelden. Mit einem TIP TOP genannten Motorschiff versuchte sich ein Herr Schröder aus der Spandauer Laubkolonie Rust. Was aus diesem Betrieb wurde ist leider nicht zu ermitteln.

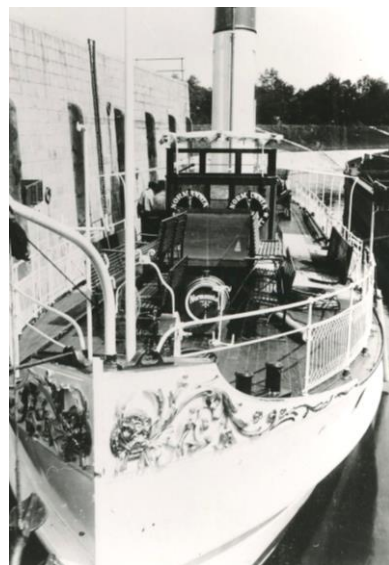
Neben den Badefahrten wurden die meist kleinen Fahrzeuge auch zu Rundfahrten eingesetzt. Zu den Badeanstalten wäre noch zu sagen, dass die Badeanstalt Ostende bis 1922 Bestand hatte und die zweite von Pieper angelegte Anstalt sich 1922 - 1936 in der Nähe der Sechserbrücke befand.

Während des Ersten Weltkrieges wurde zumindest bis 1916 mit reduziertem Programm auf den See gefahren. Es gab Versuche neue Reedereien zu gründen, was aber wegen der immer schwieriger werdenden Verhältnisse nicht zu bleibenden Erfolgen führen konnte. Die SHDG Stern fuhr auf jeden Fall bis 1916/17 mit reduziertem Programm. Inwieweit der Verkehr im Laufe des Jahres 1917 aufrechterhalten werden konnte, ist nicht bekannt. Für die Saison 1917 gab die SHDG Stern jedenfalls noch einen Fahrplan aus. Die Schiffe wurden auch zu Sonderfahrten mit Verwundeten und Kindern herangezogen. Auch wurden Schiffe zu Kriegsschauplätzen abkommandiert. Ab 1918 gab es dann, bis auf die wichtigsten Fähren, die natürlich nach Bedarf weiterhin in Betrieb gehalten wurden, keine Erwähnung der Personenschiffahrt mehr. An der Front wurden Kohle, Dieseltreibstoff und natürlich Menschen, die wohl am meisten, gebraucht. Damit fehlte es zum Betreiben der Schiffe an allem, hauptsächlich aber an Personal, was dringend für die Schützengräben an der Westfront benötigt wurde. Die Personenschiffahrt kam in Tegel wie auch im gesamten Stadt- und Einzugsgebiet zum Erliegen.

Die Ereignisse des Ersten Weltkrieges sind für den Tegeler See und die Oberhavel nicht speziell festzustellen und da es keine Kampfhandlungen auf deutschem Territorium gab, wurde die Personenschiffahrt, außer Betriebseinschränkungen nicht weiter berührt.



Dampfer NORMANNIA der Reederei Frost in Charter der Stern Gesellschaft. (Fotos (2) Slg. Groggert/ Bluhm)



CAESAR WOLLHEIM
 WERFT UND RHEDEREI
 IN COSEL BEI BRESLAU.

Telephon No. 2998, 2997, 2998.
 Telegramm-Adresse:
 Caesar Wollheim, Breslau.

Reichsbank Giro-Conto.
 Postcheck-Conto No. 1697.

W/Sch. BRESLAU 17, DEN 19. August 1910.

Herrn
 E. Frost, Dampfschiffsbesitzer,
 Tegelerort b/Tegel.

=====

In Erledigung des mir von Herrn H. Haase, Berlin, zu-
 gegangenen Schreibens vom 16. cr. teile ich Ihnen heute höflichst mit
 dass der Preis für die auf dem Dampfer "Normannia" vorgesehenen
 Ausrüstungsgegenstände, welche für Passagiereinrichtung erforderlich
 sind, als Feldstühle, Sonnenselt, Geländer mit Geflecht, Bänke und
 Diverses Mark: 2800 - 3000.- ca. beträgt.

Mitteilung über den Aufpreis der Fahr-
 gasteinrichtungen für den Dampfer
 NORMANNIA. (Slg. Groggert/ Bluhm)



Das Motorboot SAATWINKEL von
 Ewald Frost. Dieses Schiff fährt heute
 noch, ist allerdings nicht mehr wie-
 derzuerkennen. Nach vier großen
 Umbauten ist es heute als NEPTUN
 bei der Stern und Kreisschiffahrt auf
 Citytouren unterwegs (Foto Mette/
 Lahe).



Obwohl der Name des Schiffes und der
 Ort bekannt sind, HOFFNUNG und
 Saatwinkel, gibt es zum Schiff keine
 weiteren Informationen. Zeitpunkt der
 Aufnahme um 1910. (Foto Slg. Mette)

CARL STEIN, BRANDENBURG a/H.
 Personen- & Schleppschiffahrt



Gruss vom Dampfer „Deutschland“.

Der Dampfer DEUTSCHLAND der
 Reederei Carl Stein aus Brandenburg im
 Ursprungszustand. Unter demselben Na-
 men kam er zur Reederei Frost nach Tegel.
 Später, mehrfach umgebaut und umbe-
 nannt, war er als RUDOLF und als
 ROLAND VON BERLIN in Fahrt.
 (AK Slg. Bluhm, Repro Slg. Rohr)



Fahrplan 1909
 Spandau - Valentinswerder - Saatwinkel - Tegel
 ↔ tägl. 20 - 30 Fahrten
 Ab Plötzensee 2 Uhr, Mo. + Do. - Tegelort
 Di. - Joersfelde, Mi. - Heiligensee, Fr. - Papenberge

Nachstellung einer Fahrplanannonce.

Die Anlegestelle Valentinswerder mit dem D GEIER um 1910. Die Idylle von einst kann man heute noch erleben. Eine Anlegestelle gibt es hier aber nicht mehr
 AK, Tegelportal



Frühjahrs- und Herbstfahrplan.
Tegel—Tegelort—Wilhelmsruh—Spandau.
 Gältig vom 2. April bis einschließlich 7. Mai 1916 und vom 13. August bis einschließlich 1. Oktober 1916.

Abfahrtszeiten:										Abfahrtsstellen:		Abfahrtszeiten:														
720	815	1015	1215	115	215	315	415	515	615	715	815	Ab Tegel	An	715	808	955	1155	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1905	2005	
738	—	—	—	133	—	333	—	433	533	—	715	Ab Tegelort (Baidokat)	↑	658	751	—	938	1138	1238	1338	1438	1538	1638	1738	1838	
—	839	1039	1239	—	—	—	—	—	—	—	—	Tegelort (Bäckmann)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
749	837	1037	1237	137	237	337	437	537	637	737	837	Tegelort (Leuchtturm)	—	653	—	933	1133	1233	1333	1433	1533	1633	1733	1833	1933	
746	840	1040	1240	140	240	340	440	540	640	740	840	Wilhelmsruh	—	650	746	930	1130	1240	140	240	340	440	540	640	740	840
—	844	1044	—	—	—	—	444	—	—	721	844	Valentinswerder	—	646	—	926	1126	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	852	1052	—	—	—	—	452	—	—	721	—	Salzhof	—	638	—	918	1118	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	900	1100	—	—	—	—	500	—	—	721	—	An Spandau	↓	630	—	910	1110	—	—	—	—	—	—	—	—	

Sonntags werden bei gutem Wetter die Fahrten von 9 Uhr vorm. ab Tegel, nach dem Sommer-Fahrplan bis Heiligensee u. Spandau ausgedehnt.
 Bei Nebel werden die Fahrten eingestellt.

Winter-Fahrplan 1916—17. Gältig vom 2. Oktober 1916 bis auf weiteres.

Abfahrtszeiten:				Abfahrtsstellen:		Abfahrtszeiten:			
—	815	438	—	Ab Tegelort (Bäckmann)	An	—	701	1042	—
652	819	437	721	Ab Tegelort (Leuchtturm)	—	652	—	1038	721
655	822	440	711	Wilhelmsruh	—	—	655	1035	721
—	826	444	711	Valentinswerder	—	—	616	—	1031
—	834	452	721	Salzhof	—	—	638	—	1023
—	842	500	721	An Spandau	↓	Ab	630	—	1015

Sonntags findet bei gutem Wetter von 9¹⁵ vorm. bis 9¹⁵ nachm. ab Tegel stündlicher Verkehr nach Tegelort—Wilhelmsruh statt.
 Bei Nebel werden die Fahrten unterbrochen und bei Eisbildung vollständig eingestellt.

Sommerfahrplan.
Tegel—Tegelort—Wilhelmsruh—Sandhauen—Papenberge—Heiligensee
bzw. Valentinswerder—Spandau.
 Gältig vom 6. Mai bis einschließlich 12. August 1917.

Abfahrtsstellen:	S	S	S	S	S	S	S																
Tegel	845	915	945	1015	1045	1115	1145	1215	1245	1315	1345	1415	1445	1515	1545	1615	1645	1715	1745	1815	1845	1915	
Tegelort-Baidokat	900	—	1000	—	1100	—	1200	—	1300	—	1400	—	1500	—	1600	—	1700	—	1800	—	1900	—	
" Bäckmann	—	933	—	1033	—	1133	—	1233	—	1333	—	1433	—	1533	—	1633	—	1733	—	1833	—	1933	
Wilhelmsruh	—	908	—	1008	—	1108	—	1208	—	1308	—	1408	—	1508	—	1608	—	1708	—	1808	—	1908	
Tegelort-Leuchtturm	738	833	910	997	1010	1037	1110	1137	1210	1237	1310	1337	1410	1437	1510	1537	1610	1637	1710	1737	1810	1837	
Joersfelde-Kurgarten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Conradshöhe-Waldburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sandhauen-Kartofsch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Zivoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Papenberge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Wieder-Neuendorf-Habelschloß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Heiligensee-Fährhaus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Wilhelmsruh	726	826	—	940	—	1040	—	1140	—	1240	—	140	—	240	—	340	—	440	—	540	—	640	
Valentinswerder	730	830	—	944	—	1044	—	1144	—	1244	—	144	—	244	—	344	—	444	—	544	—	644	
Salzhof	736	836	—	950	—	1050	—	1150	—	1250	—	150	—	250	—	350	—	450	—	550	—	650	
Spandau	746	846	—	1000	—	1100	—	1200	—	1300	—	200	—	300	—	400	—	500	—	600	—	700	

Zeichenerklärung: S Nur Sonn- und Festtags gältig. SW Sonn- und Wochentags gältig.
 Bei Nebel werden die Fahrten unterbrochen.
 Der Mangel an Brennholz zwingt uns die Fahrten bei ungünstiger und regnerischer Witterung ausfallen zu lassen.

Aus den Fahrplänen der SHDG Stern 1916 und 1917

Die SHDG "Stern" bis 1918 am Tegeler See

Die Spree Havel Dampfschiffahrts Gesellschaft „Stern“, im Jahre 1888 gegründet, war um 1907 die größte Reederei Berlins. Bis zu dieser Zeit war sie bis auf den sporadischen Einsatz einiger angemieteter Dampfer so gut wie gar nicht auf dem Tegeler See und der Oberhavel präsent. In den Jahren vor und nach der Jahrhundertwende waren die Haupteinsatzgebiete der SHDG Stern die Gewässer um den Müggelsee und der Dahme im Osten und Potsdam und der Wannsee im Westen Berlins, wo ab 1903 auch die Teltower Kreisschiffahrt ihr Betätigungsfeld hatte. Die Schleuse in Spandau war eine Art natürliche Grenze für die Personenschiffahrt. Die Hauptabfahrtsstelle war der „Dampferbahnhof“ an der Jannowitzbrücke, damals die zentralste Anlegestelle Berlins. Von hier aus ging es meistens in Richtung Osten. Das änderte sich für die Sterngesellschaft erst mit dem Kauf der Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft. Dadurch konnte die SHDG Stern ihren Betrieb nach Tegel ausweiten, was zu einem erheblichen Anstieg der Fahrgastzahlen führte.

Aus der Fahrgaststatistik der SHDG Stern:

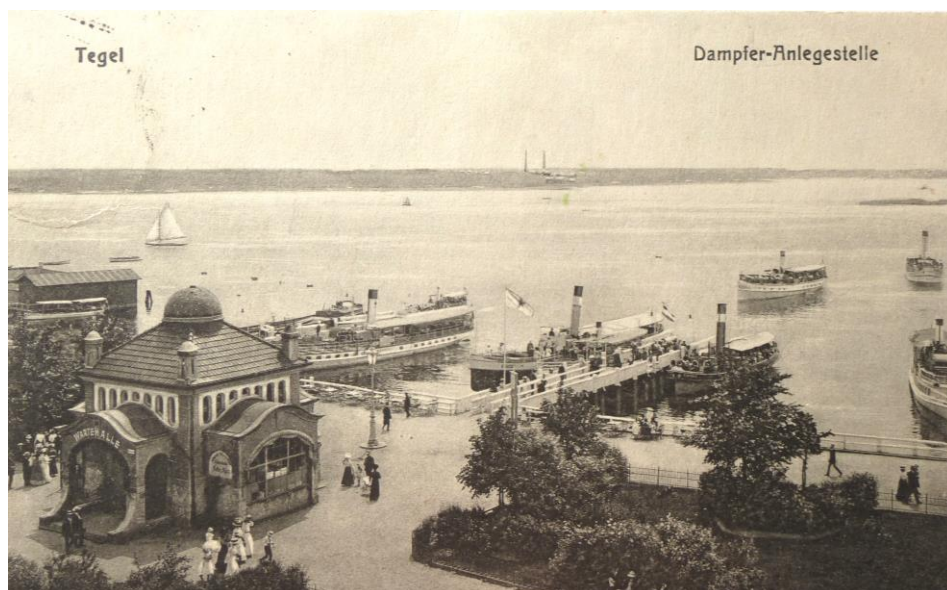
1906, in Tegel	-----	Personen, insgesamt	1510517 Personen
1907, in Tegel	8000	Personen insgesamt	1393912 Personen
1908, in Tegel	1135036	Personen insgesamt	2670908 Personen

Im Fahrplan von 1907 wurden Fahrten nach Tegel noch nicht angeboten, daraus ist zu schließen, dass die Übernahme der Spandauer Reederei nicht von langer Hand geplant war. Diese Übernahme muss sehr überraschend und schnell vor sich gegangen sein.

Zu Beginn des Jahres 1908 lag die Personenschiffahrt auf dem Tegeler See nun praktisch in der Hand der SHDG Stern, die nun fast monopolistisch handeln konnte und das sofort in Form von Preiserhöhungen auch tat. Diese Monopolstellung brachte aber auch Vorteile für die Tegeler und natürlich auch für die Berliner Bürger mit sich. Die Schifffahrt wurde nun sicherer und verlässlicher als in den doch recht abenteuerlichen Jahren zuvor. Hierzu wird im Tegeler Anzeiger über eine Sitzung des Tegeler Gemeinderates vom 6.2.1908 berichtet:

„Der Vertrag mit der Sterngesellschaft wurde in gleicher Form genehmigt wie mit der Vorgängerin, einschließlich einiger Änderungen. So sollen die Billets zwischen Tegelort und Konradshöhe, Papenberge bzw. Heiligensee je um 5 Pfg. verteuert werden, die Rückfahrkarten abgeschafft und zwischen Tegel-Tegelort, Tegel-Spandau usw. billige Monatskarten eingeführt werden. Diese werden zwischen Tegel und Tegelort 4,60 Mark monatlich und 2,60 Mark für Schüler kosten. Die Mehrzahl der Gemeindevertreter wollte anfangs nichts davon wissen, daß geändert wurde, es sollte alles so bleiben, bis sich einmal der „Stern“ bewährt hätte. Gemeindevertreter Gutstein meinte, wenn der „Stern“ klug wäre, hätte er es nicht geändert. Ähnlich äußerten sich andere Redner: Gemeindevertreter Unger erklärte, er wolle gern das Doppelte bewilligen, wenn er nur seines Lebens auf der Fahrt sicher sei. Alle Herren waren der Meinung, daß die Erhöhung weniger die Tegeler Bürger träfe, als die Berliner Ausflügler. Wenn diese etwa deswegen in Tegel blieben, so sei das kein Schaden. Dagegen stimmten die Gemeindevertreter Engelke, Metzmacher, Rodeike und Lichtenberg.“

An dieser Sitzung nahmen außer den Genannten der Bürgermeister Weigert und die Schöffen, die Gemeindevertreter Nieder und Fuchs teil.



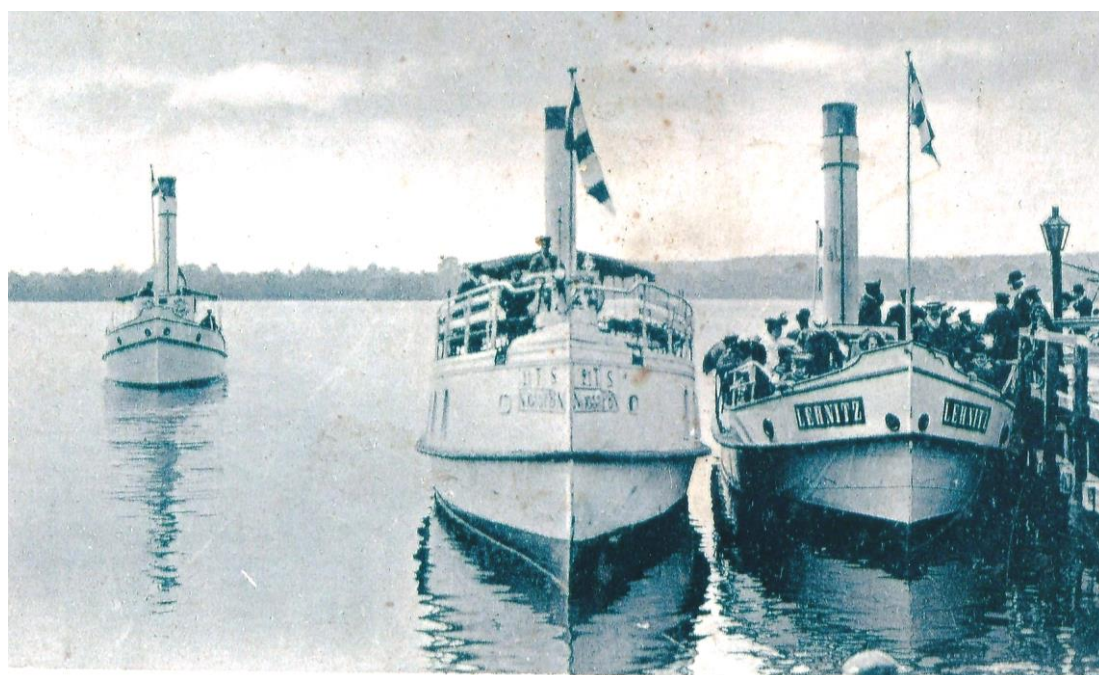
Die Anlegestelle in Tegel um 1909 nach Übernahme der Spandauer Gesellschaft durch die S.H.D.G.- Stern
Von links nach rechts sind zu erkennen D SPERBER, D EMLIE - LOUISE, Schleppdampfer ADLER
und am Bildrand D AUGUSTE VICTORIA, beim ankommenden Dampfer handelt es sich um D GEIER.
(AK Tegelportal)

Da neben den Anlegestellen und der Werft in Tegelort auch alle Dampfer der erworbenen Reedereien übernommen wurden, konnten die ältesten und unwirtschaftlichsten von ihnen außer Dienst gestellt oder verkauft werden. Die Reparaturwerkstatt der Sp. D.G. mit Patentslip ausgerüstet, wurde nach der Übernahme zur Werft Tegelort ausgebaut und diente vorwiegend dem Unterhalt der eigenen Flotte. Wegen Namensgleichheit mit vorhandenen Dampfern wurden einige Schiffe umbenannt. Bei starkem Andrang wurden immer wieder Schiffe von anderen Reedereien angemietet. Die beiden großen Dampfer VON BISMARCK und VON HUMBOLDT verschwanden vom See, BISMARCK wurde nun in Potsdam eingesetzt und HUMBOLDT zum weit entfernten Scharmützelsee. Durch das Engagement der Reederei wurden nun auch Sonderfahrten zum Wannensee und nach Potsdam möglich. Da die Sternegesellschaft zu dieser Zeit über einen äußerst großen Schiffspark verfügte, wurden bei Bedarf von anderen Orten immer wieder Schiffe abgezogen. Dadurch ist es kaum möglich, genau zu ermitteln, welche Schiffe im Tegeler Bereich zum Einsatz kamen.

Übersicht zur Geschichte der Sternegesellschaft, bezogen auf Tegel 1907 - 1918.

- 1907 Übernahme von 18 Schiffen der Sp.D.G.
- 1910 Der Fahrpreis für die Linie Tegel-Tegelort/ Saatwinkel wurde auf 15 Pf. erhöht.
- 1911 Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Spandauer Schleuse, wurde in Spandau von einer anderen Anlegestelle abgelegt als vor 1905. Der neue Anleger war Hafensplatz, Körnerstraße. 30 Dampfer und Motorschiffe, einschließlich der angemieteten, mit einem Fassungsvermögen von über 2000 Personen, hatte die SHDG Stern nur im Bereich des Tegeler Sees in Betrieb.
- 1912 wurde bei Eiswerder eine neue Anlegestelle errichtet.
- 1913 Mit dem Motorschiff TEGEL wurde das erste große Motorschiff der Reederei auf dem Tegeler See eingesetzt.
- 1914 waren in Tegelort 16 Schiffe stationiert. Ein fahrplanmäßiger Betrieb ist bis 1917 nachzuweisen.

Im Bereich des Tegeler Sees 1907- 1918 von der SHDG eingesetzte Schiffe, soweit zu ermitteln:
 Die von der Spandauer D. G. übernommenen Schiffe :
 Die Dampfer GREBIN, FALKE, HABICHT, GEIER, SPERBER, VON HUMBOLDT, BRANDENBURG (ex VON BISMARCK), FÜRST BLÜCHER (ex SOPHIE CHARLOTTE), SOPHIE, FREIA, NEPTUN, ANNA, GEORG (ex GRUNEWALD), die Motorschiffe ORION, (ex JACZO), SIRIUS (ex EWALD)
 Die von anderen Einsatzgebieten abgezogenen oder neu erbauten Schiffe der Reederei :
 Die Dampfer BERLIN (sp. NEPTUN), HERTHA (sp. SEID BEREIT, SEEBÄR), KAISERIN AUGUSTA (sp. NORDSTERN, MÜGGEL (ex PRINZ OSKAR), FREIA (ex PREROW), das neu erbaute Motorschiff TEGEL . Die von anderen Reedereien angemieteten Schiffe 1907 – 1914:
 D. ALICE, D. GUSTAV ADOLF, D. NORMANNIA, D. EMILIE-ELISE



Tegel

Dampferanlegestelle

Die Dampfer SCHWAN und LEHNITZ haben gerade in Tegel angelegt. (AK Tegelportal)

Im Folgenden einige der Schiffe, die nach 1907 von der SHDG Stern nach Tegel verlegt wurden und dort ständig im Einsatz waren.



Auch die heute vorhandene HERTHA war in Tegel. 1889 erbaut, kam sie nach dem 2. Weltkrieg zur Weißen Flotte Berlin und ist ab 1971 bei Peter Dentler in Wusterhausen als SEEBÄR in Fahrt. In der DDR hatte sie vorher den Namen SEID BEREIT. Als Gründungsschiff von Hertha BSC wurde sie ziemlich bekannt.
(AK, Slg. Bluhm)



Die KAISERIN AUGUSTA, 1888 erbaut, wurde auch in Potsdam eingesetzt. 1925 umbenannt in NORDSTERN war das Schiff bis zum 2. Weltkrieg, nach dem es nicht mehr in Fahrt kam, in Tegel beheimatet.
(Foto, Slg. Groggert/ Bluhm)



Motorschiff VOORUITGANG III in Holland. Als TEGEL, wie es in Tegel hieß, gibt es keine bekannten Aufnahmen
(Foto Slg. Groggert/ Bluhm)




Dampfer BERLIN, ursprünglich in Potsdam eingesetzt, verstärkte die Tegeler Flotte. Der 1898 erbaute Dampfer war bis 1965 in Fahrt, zu letzt bei der Weißen Flotte Potsdam.
(Foto Slg. Bluhm)

Als MÜGGEL war die PRINZ OSKAR ab 1907 als Schlepp- und Personendampfer in Tegel im Einsatz. Meist in Tegel eingesetzt, war es aber auch auf dem Müggelsee zu finden. Als Schlepper MATADOR beendete er 1975 sein „Dampferleben“ (Foto Slg. Grogger/ Bluhm)



Die Dampfgenossenschaft Oberhavel zu Spandau E. G. m. B. H. war die Reederei von Frost und Scheel aus Tegelort. Bei Frost handelt es sich um Ewald Frost, der inzwischen nach Tegelort verzogen war. Auch Hermann Hille war zeitweise Teilhaber dieser Reederei. Diese Reederei war eine reine Schleppdampferreederei. Neben der Teilhabe an diesem Betrieb war Hille auch Eigner einer eigenen Reederei, „Hermann Hille, Schleppdampfschiffahrtsbetrieb, Tegelort und Tegel“.

Der Dampfer MÜGGEL wurde von der D. G. Oberhavel zu Schleppzwecken von der SHDG Stern angemietet.



Dampfgenossenschaft Oberhavel
zu Spandau. E. G. m. B. H.
Geschäftsstelle: Berlin-Tegelort, Roonstraße 23. — Fernsprecher: Tegel 77.

Bank-Konto:
Deutsche Bank
Depositenkasse
Spandau.

Berlin-Tegelort, den 23. November 1917

RECHNUNG

für Herren Dampfschiffsbesitzer Frost und Scheel, Dampfer: Müggel, Spandau

Spandau-Valentinswerder bzw. Heiligensee-Papenbergo-Sandhausen-Wilhelmsruh-Tegelort-Tegel
Gültig vom 4. Mai bis einschließlich 10. August 1919

Abfahrtsstellen	S	S	S	S	S	S
Spandau	800	910	1010	1110	1210	1310
Valentinswerder	816	926	1026	1126	1226	1326
Wilhelmsruh	820	930	1030	1130	1230	1330
Heiligensee-Fährhaus				8	1200	
N.-Nenendorf-Havelschl.					1205	
Papenbergo					1208	
Sandhausen-Schützenh.					1213	
Conradshöhe-Terrassen					1223	
Jörnsfelde-Kurgarten					1232	
Tegelort-Leuchtturm	823	933	1033	1133	1233	1333
Wilhelmsruh					1238	1401
Tegelort	810	915	1015	1115	1215	1315
Tegel	827	932	1032	1132	1232	1332

Fortsetzung

Abfahrtsstellen	S	S	S	S	S	S
Spandau	210	310	410	510	610	710
Valentinswerder	226	326	426	526	626	726
Wilhelmsruh	230	330	430	530	630	730
Heiligensee-Fährhaus				8	500	
N.-Nenendorf-Havelschl.					505	
Papenbergo					508	
Sandhausen-Schützenh.					513	
Conradshöhe-Terrassen					523	
Jörnsfelde-Kurgarten					531	
Tegelort-Leuchtturm	233	333	433	533	633	733
Wilhelmsruh					738	801
Tegelort	238	338	438	538	638	738
Tegel	255	355	455	555	655	755

Zeichenerklärung: S nur an Sonn- u. Festtagen, SW nur an Sonn- und Wochentagen, * nur an Wochentagen während der großen Schulferien, S* nur an Sonn- und Festtagen, an Wochentagen nur während der großen Schulferien gültig.

Bei Nebel werden die Fahrten unterbrochen.

Der Mangel an Brennstoff zwingt alle Fahrten bei ungünstiger und regnerischer Witterung ausfallen zu lassen.

Frühjahrs- und Herbstfahrplan
Tegel-Tegelort-Wilhelmsruh-Spandau
Gültig vom 13. April bis einschließlich 17. Mai und vom 11. August 1919 bis auf weiteres

Abfahrtsstellen	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten
Tegel	Ab	—	—	215	315	415
Tegelort	Baidokat	—	—	338	—	533
"	Bäckmann	—	—	233	—	433
"	Leuchtturm	823	1023	237	337	437
Wilhelmsruh		826	1026	240	340	440
Valentinswerder		830	1030	—	—	444
Spandau	An	840	1.46	—	—	500

Spandau-Wilhelmsruh-Tegelort-Tegel
Gültig vom 6. April bis einschließlich 3. Mai und vom 11. August bis 14. September 1919.

Abfahrtsstellen	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten	Abfahrtszeiten
Spandau	Ab	9:5	1110	—	—	—
Valentinswerder		941	1126	—	—	—
Wilhelmsruh		945	1130	140	240	340
Tegelort		948	1133	—	243	343
Tegelort	Bäckmann	—	—	248	348	448
Tegelort	Baidokat	—	—	148	248	348
Tegel	An	—	—	206	306	406

Sonntags werden bei gutem Wetter die Fahrten von 9:45 vormittags ab Tegel nach dem Sommerfahrplan bis Spandau ausgedehnt.

Bei Nebel werden die Fahrten unterbrochen.

Der Mangel an Brennstoff zwingt alle Fahrten bei ungünstiger und regnerischer Witterung ausfallen zu lassen.

Kreissschiffahrt
Geschäftsstelle: Klein-Glienicke (Kreis Teltow) bei Potsdam, an der Seehofsparkbrücke

Voraussichtliche regelmäßige Fahrten auf den Havelseen

An Wochentagen:
Stündlicher Verkehr zwischen Potsdam, Neubabelsberg (Bahnhof) und Wannsee (Bahnhof, Kleiner Wannsee).

An Sonntagen:
Halbstündlicher Verkehr zwischen Potsdam (Restaurant Schulltheiß) — Neubabelsberg — Wannsee — Fraueninsel und Neubabelsberg — Machenower Schleuse.

Die Schiffe der nicht am Tegeler See ansässigen Reedereien.

Da der Tegeler See von allen Gewässern rund um Berlin zu erreichen war, sind ab der Zeit um die Jahrhundertwende immer wieder Schiffe von nicht am Tegeler See beheimateten Betrieben auf der Oberhavel und dem Tegeler See zu sehen gewesen. Entweder waren es Fahrten auf der Oberhavel, die aber am Tegeler See vorbei gingen, oder Schiffe wie die der Oranienburger Reederei Kälber und der Reederei List aus Hennigsdorf, die einen regelmäßigen Verkehr nach Tegel im Programm hatten oder vorüber gehend ihre Schiffe in Charter bei der SHDG Stern auf dem Tegeler See hatten.

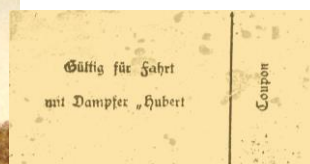
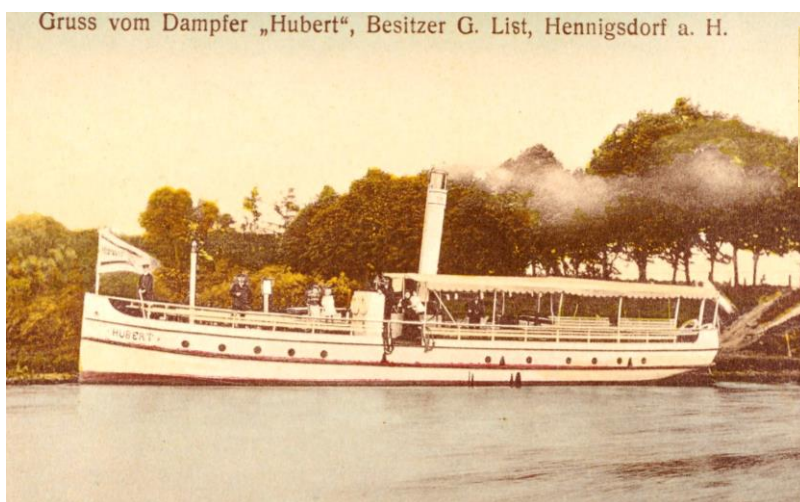
Zu den im Einzugsbereich des Sees angesiedelten Betrieben aus Oranienburg und Hennigsdorf und der SHDG Stern kamen aber auch Schiffe einiger Reedereien aus dem weiteren Umland hinzu. Andere Berliner Reedereien begannen sich für den See zu interessieren. Am bekanntesten war hier die Reederei Nobiling.

Einige dieser Schiffe waren praktisch Stammgäste in den Tegeler Gewässern oder fuhren in Charter der um den Tegeler See beheimateten Reedereien. Sie gehörten zum gewohnten Bild am See und sind auch auf vielen Fotos zu sehen. Einen regelmäßigen Verkehr nach Tegel betrieb die Reederei Kälber aus Oranienburg, die nach der Jahrhundertwende mit dem Dampfer LEHNITZ den Verkehr nach Tegel aufnahm. Dieser ca. 20 m lange Dampfer wurde 1900 auf der Berliner Ankerwerft erbaut. Er war das erste auf dieser Werft erbaute Schiff, die in Folge nur noch Motorschiffe baute.



Der Dampfer LEHNITZ der Reederei Kälber aus Oranienburg um 1910 in Tegel. Rechts ist der Bug des ehemaligen Hotz'schen Dampfers- SCHWAN zu erkennen.
(Slg. Groggert/ Bluhm)

Die Reederei List aus Hennigsdorf war mit den Dampfern FRAUENLOB, GUSTAV ADOLF, der meist in Miete der SHDG Stern fuhr, und HUBERT auf dem Tegeler See anzutreffen. Dieser Dampfer war ein in Holland gebautes Schiff von einer Länge um 20 m. Ab 1906 fuhr er als HUBERT bei der Reederei List und wurde nach dem Tod des Reeders 1917 verkauft. Der Schlepp- und Personendampfer GUSTAV ADOLF, 28 m lang, 1910 bei Cesar Wollheim in Cosel erbaut, war häufiger Gast auf dem Tegeler See und fuhr dort meist in Miete bei der SHDG Stern. Ab 1917 nach einem Zwischenspiel auf der Saale, war er bis 1938 bei der Reederei Göpfert, ebenfalls aus Hennigsdorf, auf der Berliner Oberhavel in Fahrt. Er verließ dann Berliner Gewässer in Richtung Brandenburg, wo er nur noch als Schlepper eingesetzt wurde, und wurde 1946 als Reparation an die UdSSR ausgeliefert. Der Dampfer HERTA, 1892 in Holland erbaut und 21,88 m lang, war ab 1906 bei List in Fahrt. Ab 1917 bei der Reederei Gebr. Tempelhof aus Berlin-Plötzensee, wo er den Namen FRAUENLOB bekam, wurde er meist bei der Reederei David in Charter eingesetzt und war ebenfalls ein häufig in Tegel anzutreffender Dampfer. In Polen nach 1945 als Schlepper KOWSCHA endete die Karriere dieses Schiffes.



Der HUBERT der Reederei List aus Hennigsdorf war eigentlich ständiger Gast auf dem Tegeler See. Die Ansichtskarte zeigt das Schiff in Hennigsdorf, aus Tegel sind nur Aufnahmen bekannt, auf denen das Schiff nur teilweise sichtbar ist.

AK (Slg. Groggert/ Bluhm)

)

Dampfer GUSTAV ADOLF der Reederei List ein ständiger Gast auf dem Tegeler See. Er fuhr dort meist in Miete bei der SHDG Stern.
(AK Slg. Bluhm)



Die HERTA der Reederei List aus Hennigsdorf war vor dem 1. Weltkrieg ständig auf dem Tegeler See in Fahrt. Mit dem Dampfer wurden aber auch Fahrten von Tegel in die nördlichen Gegenden bis Oranienburg gemacht. Nach dem Krieg als FRAUENLOB bei der Reederei Tempelhof blieb er weiter dem See treu.
(Slg. Groggert/ Bluhm)

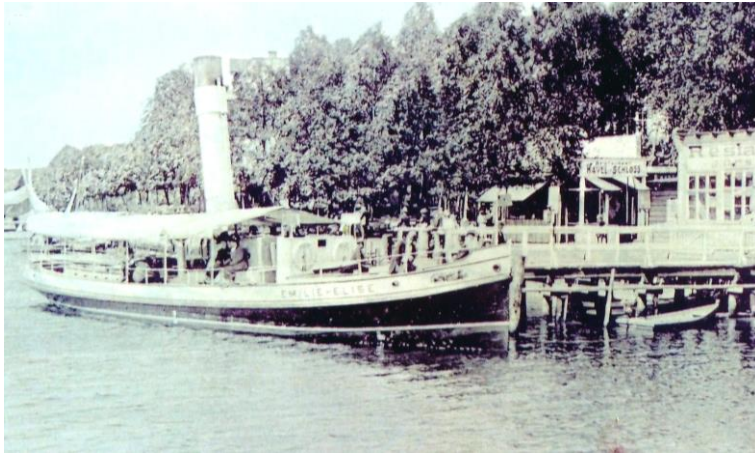


Kamen die oben genannten Reedereien direkt aus der Nachbarschaft der Stadt Berlin (in den Stadtgrenzen von 1920) und betrieben von da aus einen regulären Linienverkehr zum Tegeler See, waren die Eigener folgender Schiffe, eigentlich woanders tätig. Aus Fürstenberg stammte die Reederei Palm und August Blankenburg war in Frankfurt/Oder beheimatet. Auch die im späteren Berliner Stadtgebiet beheimateten Reederei Köhler und die Berliner Krahnengesellschaft hatten ihr Hauptfahrtgebiet nicht auf der Oberhavel. Ihr Engagement war die überregionale Schleppschiffahrt bzw. die Unterhavel.

Dieser ehemalige Dresdener Fährdampfer war ab 1910 bei der Reederei Palm als FORELLE aus Fürstenberg/H in Fahrt und wurde bis zum 1. Weltkrieg meistens auf der Oberhavel bis Tegel eingesetzt. (Slg: Groggert/ Bluhm)



Dieses Schiff hatte ein besonders langes „Dampferleben“ und sollte deshalb etwas ausführlicher dargestellt werden. Bei der Dresdener Maschinenfabrik und Schiffswerft 1899 als Fährdampfer für die Fischerinnung Dresden erbaut (Länge 15 m) befuhr es dort die Linie Antons bis Siegls Restaurant, bevor es 1910 nach Hamburg verkauft wurde, wo es als „Alster“ in Fahrt gekommen sein soll. Noch im selben Jahr war er aber bei Heinrich Palm aus Fürstenberg/H wieder als FORELLE in Fahrt. Vielleicht kam der Verkauf nach Hamburg überhaupt nicht zustande. Palm setzte den Dampfer zu Fahrten nach Tegel ein. Er war dort um 1910 ein oft gesehener Gast. Nach einer Verlängerung und Umbau in den dreißiger Jahren (nun 18,97 m) wurde das Schiff aber meist in Fürstenberg eingesetzt. 1949 war er bei Wilhelm Fahlenberg in Rathenow in Fahrt und bekam 1950 einen Dieselmotor. Ab 1961 fuhr er für die Weiße Flotte Berlin und wurde 1979 außer Dienst gestellt und später abgebrochen.



Die EMILIE-ELISE war ein Schlepp- und Personendampfer der Reederei Otto Köhler aus Spandau. Er war ab 1907 bis 1910 als Fahrgastschiff auf der Oberhavel bis zum Lehnitzsee bei Oranienburg anzutreffen. Oft in Charter der SHDG Stern. Auf dem Tegeler See, wie hier in Tegelort war er ein gewohntes Bild. Erbaut bei Wiemann (L. 21,25 m) (Slg. Groggert/ Bluhm)



Die ALICE um 1910 auf dem Tegeler See, er fuhr meistens für die Stern Gesellschaft und war zu dieser Zeit oft auf dem Tegeler See anzutreffen. (AK Slg. Bluhm)

Das Schiff wurde 1909 auf der Werft der Gebr. Maas in Neustrelitz als ALICE erbaut, war für die Reederei August Blankenberg aus Frankfurt/O in Fahrt. Als Schlepp- und Personendampfer meist in der Schleppschiffahrt eingesetzt, wurde es um 1910 auch in Charter der SHDG Stern auf dem Tegeler See eingesetzt. Später war es auf der Oder bei Neusalz als MÖWE in Fahrt.

Ein Schiff, das ab 1880 bis 1904 immer wieder unter verschiedenen Eignern in Tegelort auf der Oberhavel zu sehen war, war der Dampfer MESSETHIN. In Dresden Neustadt 1877 als KRONPRINZESSIN VICTORIA erbaut, hatte der 23,06 m lange Dampfer bis 1917 mehrere Eigner, Heimatorte und ebenso viele Namen. Bei Carl Strohkorb aus Spandau war es ab 1877 drei Jahre lang als Fahrgastschiff auf der Pichelsdorfer Havel in Fahrt. In einer heimatkundlichen Schrift wurde ein Dampfer MESSETHIN genannt, der regelmäßig zu einer bestimmten Zeit die Oberhavel passierte. Als MESSETHIN zählte dieses Schiff zu den ersten Dampfschiffen, die um 1880 auf der Oberhavel verkehrten. In dieser Zeit wurde es von den Vorgängern der Reederei Nobiling, der Reederei Oscar Henckel, die ihren Sitz in Stettin hatte, betrieben und bediente die Linie Berlin-Zehdenick. Er war von 1897 bis 1904 unter anderem für die Reederei Henckel/Nobiling auf der Oberhavel in Fahrt. Dieser Dampfer, wie auch alle anderen der Reederei Nobiling, befuhr nur die Oberhavel. Am Tegeler See fuhren sie nur vorbei. Für ein Engagement auf dem See sah die Reederei wohl keine oder wenig wirtschaftliche Möglichkeit. Obwohl die Oberhavel zu den eigentlichen Heimatgewässern dieser Reederei zählte, war ihr Wirkungsfeld die Spree im östlichen Bereich von Berlin.

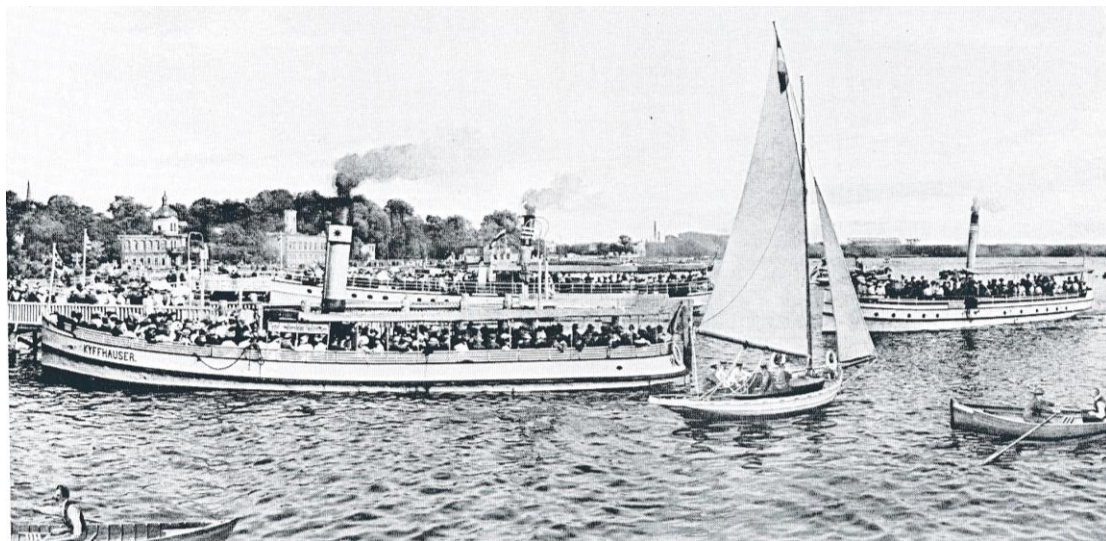


Der Dampfer FREIA kam ursprünglich aus Stettin und befuhr als MESSETHIN die Oberhavel und war dort um 1880 ein regelmäßiger Gast (Slg. Bluhm)

Der Nobiling in Charter war auch

Dampfer KYFFHÄUSER ein regelmäßiger Gast in Tegel. Dieser Dampfer gehörte der Berliner Reederei Tismer (auch Kyffhäuser Reederei, Maaß Nachf.). Er wurde auf der Werft der Gebr. Maas in Neustrelitz erbaut, hatte eine Länge von 23,70 m und bot 120 Personen Platz. Nach 1911 wurde er zum Schlepper ESMERALDA umgebaut und war bis 1962 in Fahrt.

Die Reederei Nobiling richtete ab 1900 eine regelmäßige, aber nicht lange bestehende, Verbindung zwischen Spandau-Oranienburg-Hennigsdorf und Velten ein.



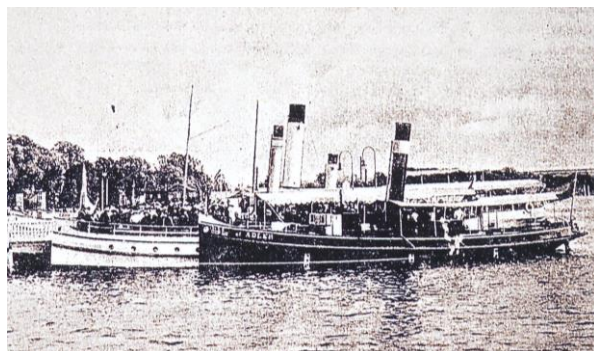
Der Dampfer KYFFHÄUSER gehörte auch zu den oft in Tegel gesehenen Schiffen. Rechts am Bildrand ist der Dampfer HUBERT beim Anfahren an die Tegeler Anlegestelle zu sehen. (Slg. Groggert/ Bluhm)

Es wurden immer wieder auch Schleppdampfer bei Bedarf oder zur Verstärkung der Fahrgastschiffe in Tegel eingesetzt. Bekannt ist, dass von der Reederei Petrasch aus Spandau zwei Schlepper, die DIANA und die HOFFNUNG als Personenschiffe (lt. Frost) genutzt wurden. Sogar aus Brandenburg wurden Schleppdampfer auf dem See angemietet, wie bei dem ADLER zu erkennen ist. Einige dieser Schleppdampfer tauchen auch auf bekannten Ansichten vom Tegeler See auf, eine Zuordnung ist in den meisten Fällen aber nicht möglich, da der Name des Schiffes nicht erkennbar ist.

Diese Dampfer wurden häufig als auf dem See verkehrend erwähnt oder sind oft auf Bildern vom See abgebildet. Schleppdampfer, die als Fahrgastschiffe eingesetzt wurden, sind an der Persenning Bedachung zu erkennen, die bei Bedarf angebracht werden kann: Zum Schleppen werden die Stützstangen und das Dach wieder entfernt. Sie befuhren, soviel ist sicher, regelmäßig die Oberhavel und den Tegeler See. Einen Hinweis durch einen Fahrplan gibt es nicht. Einige dieser Reedereien führten auch Sonderfahrten ab Tegel nach Werder, Brandenburg, Neuruppin und dem Werbellinsee durch.

In der Zeit ab 1913 wurden auch Schleppdampfer aushilfsweise als Fahrgastschiffe eingesetzt, wie hier der Brandenburger Schleppdampfer ADLER der Reederei F. Albrecht aus Woltersdorf bei Brandenburg. Zu erkennen ist diese Nutzung am Sonnendeck.

(AK Tegelportal)



Der Schleppdampfer FÜRST BLÜCHER gehörte der Reederei Ewald Frost, war aber meist nicht in Tegel zu sehen. Hier befindet er sich als Schlepper vor Parey. In Tegel wurde er bei Bedarf auch als Fahrgastschiff eingesetzt. Dazu wurden die Schleppeinrichtungen weitgehend entfernt und ein Persenningdach errichtet.

(AK, Slg. Meyer, Ausschnitt)



**Restaurant „Waldschloß“
Heiligensee
(Sandhauen)**

Fernsprecher: Amt Tegel 3044. Fernsprecher: Amt Tegel 3044.

Besitzer: Hermann Warkolfsch.

Station der Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“.

Vereinen und Gesellschaften empfehle mein herrlich an Wald und Wasser gelegenes Lokal.

Tanzsaal. 2 verdeckte Kegelbahnen. Bootsverleihung. Ausspannung für 100 Pferde.
• • • Große Salten-Kaltee-Küche. • • •

Gute Küche. Gutgepflegte Biere.
:: :: Exquisite Weine. :: ::

Sommer-Wohnungen auf Tage, Wochen, Monate.
Zum zahlreichen Besuch ladet ein
H. Warkolfsch, Heiligensee (Sandhauen).

Restaurant Saatwinkel

Herrlich am Tegeler See und Jungfernsäule gelegenes Lokal.

Schöner idyllischer Garten mit uralten Bäumen, Veranden, Sälen, Kegelbahnen etc.

Staatlich konzessionierte Fährstelle per Motorboot nach Tegel, Heiligensee, Wilhelmruh ufm.

Große Stallungen :: Ruderboote

Anlegestelle der Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“ von Tegel, Spandau und Plöhensee.

Anerkannt vorzügliche Küche, große Kaffeeküche, gut gepflegte Biere und Weine.

Vereinen, Gesellschaften und Schulen bestens empfohlen.

Ernst Remmer vorm. G. Becker.
Telefon: Amt Tegel Nr. 33.

Restaurant Tegelort

Fernsprecher: Amt Tegel, Nummer 39

Anlegestelle der Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft „STERN“

Dampfer-Verbindung
nach: Spandau-Tegel-Heiligensee. Überfahrt nach Saatwinkel
Strassenbahn-Verbindung
zwischen Tegel und Tegelort

Gute Küche · Gutgepflegte Biere · Exquisite Weine

Peter Bäckmann, Inh. Hermann Wasmund
TEGELORT

Restaurant Fährhaus

Fernsprecher-Anschl.: Amt Tegel 1091 Fernsprecher-Anschl.: Amt Tegel 1091

Einstation der Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Stern“ von Tegel u. Spandau. Vorortbahnhof Schulzendorf, 5 Minuten nach Bahnhof Nieder-Neumdorf.

Selten schön gelegenes Restaurant an der Havel mit Tanzsaal, Kaffeeküche, Kegelbahn, Bootsverleihung

Spielfeld und Ausspannung. Vorzügliche Küche, gut gepflegte Weine und Biere erster Firmen

Möblierte Zimmer mit Aussicht nach den Havel-Seen auf Tage, Wochen und Monate mit und ohne Verpflegung. Mäßige Preise, Vereinen u. Gesellschaften bestens empfohlen.

Inhaber: HERMANN MEISSNER



Inhaber: Ernst Spielberg Fernruf: Tegel Nr. 466

Seepavillon Tegel

Größtes Gartenlokal direkt am Tegeler See mit 3000 Sitzplätzen. Saal für 500 Personen / Eigene Dampfer- und Bootsanlegestellen / Sonntag, Donnerstag Gartensonzerte, Tanz im Saal und Freizeitspiele / Jeden Donnerstag die beliebten Sonderfahrten der Stern- und Kreisschiffahrt von Potsdam nach Seepavillon Tegel und zurück.

Restaurant Heideschloßchen · Tegelort

Besitzer: Fr. Weidokat Fernsprecher: Amt Tegel 24

Station der Stern- und Kreisschiffahrt

Größtes schattiges Gartenlokal am Tegeler Wald und See gelegen

Anerkannt vorzügliche Speisen und Getränke

Große Säle für Vereine und Festlichkeiten

Ausspannung · Kegelbahnen · Ruderboote

Jeden Sonntag und Donnerstag: Großer Tanz

Restaurant Seegarten Tegelort
(früher „Strandbiele“)

Tegelort / Scharfenbergerstraße 26 / Telefon: Tegel 512

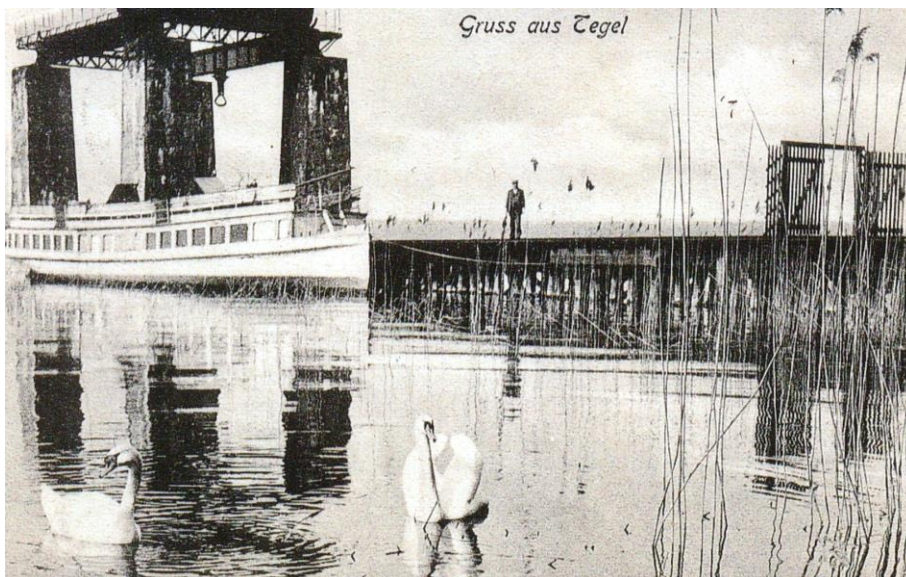
Besitzer: Richard Müller

Sommerausfluglokal am Tegeler See / Dampferstation

Großer Naturgarten / 2 Säle für fam. Festlichkeiten

Volksbühnenpark / Täglich Künstler-Konzert

Anerkannt gute Küche und solide Preise



Dampfer CONCORDIA der SHDG Stern am Kran der Germaniawerft. (AK Tegelportal)

Der Neubeginn nach 1918

Die Zeit nach dem 1. Weltkrieg war für ganz Berlin eine schwierige Zeit. Das Leben kam sehr schleppend in Gang. An eine normale Ausflugschiffahrt war in dieser Lage natürlich nicht zu denken. Obwohl der Kriegsschauplatz nicht in Deutschland und das Land nicht zerstört war, war die Not aber sehr groß.

Neben der allmählichen Wiederaufnahme des Verkehrs durch die Sternengesellschaft nach dem Krieg kam es auch zu Neugründungen. Einige kleinere Betriebe konnten die Fahrgastschiffahrt nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wieder aufnehmen. Dieser Neubeginn lief aber sehr langsam an. So kann man sagen, dass sich die Situation erst ab Mitte der zwanziger Jahre normalisierte. War Tegel bis dahin ein Ort bei Berlin, so änderte sich dies ab 1920. Mit der Eingemeindung von Reinickendorf wurde auch Tegel ein Teil Berlins. In dieser Zeit nahm auch die Reederei Bigalke ihren Betrieb wieder auf. Die Reedereien von Erich Baltruschat und Paul Bauer wurden gegründet. Bauer erschien mit seinen kleinen „Onkel Paul“ genannten Schiffen neu auf dem See. Auch die Reederei von Ewald Frost wurde nach dem Krieg wieder belebt. Fähreneigner wie Oskar Kosewsky und Max Lahe begannen mit dem Ausflugsverkehr.

Die Reederei Bachhofer aus Saatwinkel hörte nach dem Krieg auf zu existieren. Mit immerhin vier Schiffen war sie schon eine nicht zu übersehende kleine Reederei. Hier aber ist eine irgendwie geartete Weiterführung des Betriebes durch Franz Baltruschat denkbar, der nach 1925 sich in Saatwinkel ansiedelte und bis 1930 sechs Fahrgastschiffe in Fahrt hatte.

Ob die Reederei Hoffmann ihren 1916 gegründeten Betrieb nicht über den Ersten Weltkrieg hinausbringen oder nach dem Krieg weiterführen konnte ist nicht bekannt.

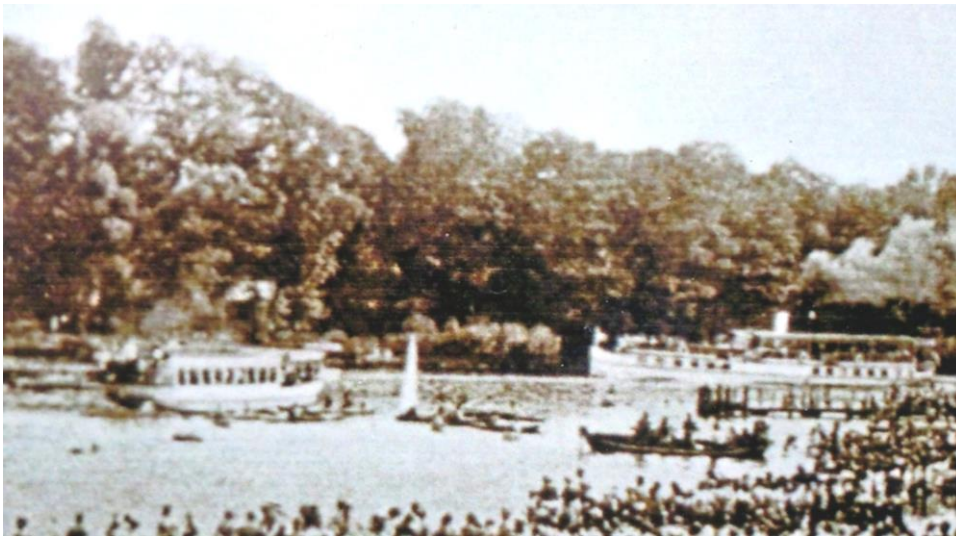
Eine nur kurz bestehende Neugründung erfolgte gleich nach dem Ersten Weltkrieg. Die Reederei Petrasch, eine Schlepperreederei, setzte ab Tegel den zum Fahrgastschiff umgerüsteten Schleppdampfer DIANA als Fahrgastschiff ein. Sie konnte sogar mit dem aus Tangermünde stammenden Schleppdampfer HOFFNUNG noch ein zweites Schiff einsetzen. Vor 1924 war auch diese Reederei wieder vom See verschwunden. Es ist denkbar, dass die Schiffe dieser Reederei schon vor dem Krieg bei Bedarf als Verstärkung von den in Tegel operierenden Reedereien eingesetzt wurden.

Mit einem HELIOS genannten kleinem Motorschiff versuchte ein Herr Harry Böhm aus Tegel ebenfalls sein Glück, wie lange und ob überhaupt er einen Betrieb führen konnte ist unbekannt, das Schiff jedenfalls ist bekannt, es kam später, nach dem Krieg, nach Waren/M, und war nach mehreren Umbauten dort als MÖWE bis um 1978 in Fahrt.

Diese Neugründungen mögen ihre Ursache gerade in dem vorher Beschriebenen gehabt haben. Der „Platzhirsch“, die SHDG Stern schwächelte, die Infahrtnahme ihrer Schiffe zog sich hin. Auch die anderen älteren Betriebe waren noch nicht in der Lage die Vorkriegsaktivitäten aufzunehmen. Für den kleinen Ausflugsverkehr gab es aber schon in den ersten Jahren nach dem Krieg Bedarf. Man darf dabei nicht vergessen, dass die Personenschiffahrt in diesem Gebiet auch Aufgaben eines Öffentlichen Nahverkehrs hatte, wenn auch in einem geringen Maße. So war der Verkehr von Saatwinkel nach Tegeltort und nach Hakenfelde auf der anderen Seite der Havel für die dort wohnenden Bürger von einer gewissen Wichtigkeit, denn auch der landgestützte Nahverkehr musste erst noch „in Fahrt“ kommen. So wurde auch Tegel per Schifffahrt an die etwas entfernten Orte angebunden.

Ein wesentlicher Teil des Tätigkeitsfeldes der kleinen Reedereien war der kleine, regionale Rundfahrtbetrieb und der Badeverkehr. Am See entstanden in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts mehrere größere Badestellen, so das Strandbad Tegel, kurz dahinter, gegenüber der Insel Scharfenberg, die im Volksmund „Hinter Strandbad“ genannte Badestelle. Auf der anderen Seite des Sees entstanden die Badeplätze bei Saatwinkel. Auch auf der Insel Hasselwerder wurde ein Strandbad eingerichtet, während die alten Badeanstalten an der Seepromenade verschwanden. Die SHDG Stern, die spätere Stern und Kreisschiffahrt, zog von Tegel aus nach 1924 wieder einen Ausflugsverkehr im großen Stil auf. Die vielen kleineren Betriebe beschäftigten sich wieder im regionalen Bereich und der Verkehr zu den Inseln blieb hauptsächlich ein Gebiet der Fährbetreiber. Aber auch für diese Zeit galt, wie schon vorher erwähnt, dass viele Reedereien aus dem Umland sich das Geschäft auf dem immer attraktiver werdenden See nicht entgehen lassen wollten. So richtete z.B. die 1924 gegründete Reederei Paul David eine Dampferlinie ab Fennbrücke (Wedding) ein. Das Hauptziel von David war im Norden der Stadt das Restaurant Seelöwe am Lehnitzsee bei Oranienburg, aber auch Tegel und Tegeltort wurden angelaufen. Die Reederei David setzte neben ihren eigenen Schiffen auch ständig angemieteten Schiffsraum ein. Auch für die in unmittelbarer Nähe der Tegeler Oberhavel angesiedelte Reederei Paul Tempelhof aus Plötzensee waren die Anlegestellen der Gaststätten in Tegeltort quasi das „Heimatgewässer“. Die Schiffe von Tempelhof, der aus der Reederei der Gebr. Tempelhof hervorging, wurden auch oft in Charter der Reederei David eingesetzt.

Der Versuch Georg Hoffmanns 1916 mit der HOFFNUNG muss viel versprechend gewesen sein. Denn 1925 erschien der Tegeler Georg Hoffmann mit dem kleinen MS MÖWE wieder auf dem See, er gab aber nach kurzer Zeit auf und musste das Schiff, das heute, nach jahrelangen Einsatz in Schwerin und der Uckermark wieder in Tegel ist, 1930 verkaufen.



Eine der seltenen Aufnahmen der MÖWE auf dem Tegeler See, vor Scharfenberg und dem vollbesetzten Badestrand „Hinter Strandbad“. Bei dem entgegenkommenden Dampfer handelt es sich um den D WEGA der Stern und Kreisschiffahrt. Starke Ausschnittvergrößerung. (AK, Ausschnitt, Tegelportal)



Durchfahrt bei Saatwinkel

Kosewskys MS OSKAR in der Enge zwischen den Inseln Maienwerder und Valentinswerder. So kann man es deuten wenn man nach der Bildunterschrift geht. In Wirklichkeit spielt sich diese Szene auf der Löcknitz bei Erkner ab. Dieses Foto gibt es auch mit dem MERKUR, so hieß das Schiff vorher. (Slg. Bluhm)



Auch bei Eisgang, was auf dem Tegeler See durchaus öfters vorkommt, musste das Fährboot ran. Auf dem Foto ist das Fährboot GERDA zu erkennen. (Slg. Bluhm)

Nur zwei Dampfer kamen nach dem Ersten Weltkrieg auf dem Tegeler See noch in Fahrt. Sonst waren die Zugänge auf dem See nur Motorschiffe. In den frühen zwanziger Jahren war es der auffällige, große Dampfer VALENCIA, der nach Tegel kam. Als DEVO (Deutsche Volkserholung) kam das Schiff nach Tegel. Als Eigner trat die Tegeler Reederei Haenke in Erscheinung. Vom Typ her eher auf dem Rhein beheimatet, war es für die Tegeler Verhältnisse recht groß. Von diesem Schiff ist, obwohl groß und auffällig, kaum etwas bekannt. Mit 36 m Länge war es eines der größten in Tegel beheimateten Schiffe. Ab 1928 ist es bei der Reederei Haenke als GÖTZ VON BERLICHINGEN bekannt, später, um 1935 bekam es den Namen STELLA. Obwohl sich die Abfahrtstelle am Tegeler See befand, war es wohl weniger dort zu sehen. Dieses Schiff wurde meistens für größere Fahrten in die Umgebung Berlins genutzt. Auch Fahrten nach Hamburg und ähnlich weit entfernte Ziele, fanden statt. Obwohl vom Schiff wenig bekannt ist, sind doch zwei interessante Zeitungsnachrichten bekannt, durch die das Schiff als Tegeler Schiff angesehen werden kann. Weitere Aktivitäten der Reederei in Tegel und auch anderswo sind nicht bekannt.



Der Dampfer GÖTZ VON BERLICHINGEN, war meistens ab Spandau und Charlottenburg in Fahrt. (Slg. Bluhm)

„Götz von Berlichingen.“
Eine Antwort an den Berliner Magistrat.

An den **Damburger Sechshunderttag** nahm bekanntlich auch eine harte Berliner Witterung teil, von der etwa 300 Mann mit dem Dampfer „Devo“ nach Hamburg und zurück befreit wurden. Der Name „Devo“ ist, ja wird im „Berl. Anzeiger“ besprochen, eine Abkürzung für „Deutsche Volkserholungsheim“, einer gemeinnützigen Gesellschaft, die unter magistraler Aufsicht steht. Diese war im März dieses Jahres mit der Reederei Haenke in Tegel, der der Dampfer „Devo“ gehört, eine Interessengemeinschaft eingegangen, wobei sich die Reederei lediglich verpflichtet, Fahrten in den Berliner Gewässern für die „Devo“-Mitglieder zu bezugsreisen zu unternehmen. Argendwelche andere Bedingungen waren der Reederei nicht auferlegt worden.

Wenige Wochen nach der Rückkehr des Dampfers aus Damburg wurde plötzlich durch den Leiter der „Devo“-Gesellschaft, Direktor Kleinow, der Reederei ein achtstündiges Ultimatum im Namen der Berliner Stadverordneten gestellt, daß wegen der Beförderung von Stahlhelmläutern der Name „Devo“ vom Dampfer sofort zu entfernen sei. Nun fand an der Hafenbrücke in Tegel durch den Landesverbandführer des Stahlhelms, v. Stephan, die **Limare des Dampfers** statt, bei dem stehenden Namen „Götz von Berlichingen“ stand, v. Stephan betonte in seiner Rede, daß die **Regelung** der Reederei ein bescheidenes Licht auf die Verhältnisse im heutigen Deutschland werfe. Das **mannhafte Verhalten** des Reedereibefähigten Vorgang bediene besondere Anerkennung. **Hamburger Nachrichten**

05. Juli 1928

Schiffstaufe
der Deutschen Volkserholungsheime in Tegel.

Gestern nachmittag fand in Tegel die Schiffstaufe des Dampfers der Deutschen Volkserholungsheime unter großer Beteiligung statt. Nach einigen Reden überreichte und in einer Ansprache des Kapitäns hielt Direktor Kleinow von den Deutschen Volkserholungsheimen eine sehr beifällig aufgenommene Rede, in der er darauf hinvies, daß jetzt auch die Berliner Bevölkerung für wenig Geld Erholungs-fahrten mit diesem Dampfer auf den märkischen Gewässern, der Oder und der Havel bis nach Müggen unternehmen können. Frau Stadtrat Kauffler, die mit Stadtrat Schlichting erschienen war, vollzog sodann den Taufakt, worauf die Kapelle das Deutschlandlied spielte. Dann fand eine Rundfahrt mit gleichzeitiger Bewirtung der Gäste auf dem Dampfer statt, im Anschluß daran ein gemeinsames Abendessen und gemütliches Beisammensein im Strandlokal Tegel.

Berliner Börsenzeitung Berlin 1928-03-16

Zeitungsmeldungen, Recherche Vözlmann

Reederei Haenke
Berlin-Tegel, Hafenbrück
Tel. C 8 Tegel 187
Vereins- u. Schulfahrten
Wochentags- u. Sonntagsausflüge



VALENCIA, GÖTZ VON BERLICHINGEN, STELLA und DEVO waren die Namen, die dieses große Schiff trug. Unter diesen Namen war es in Spandau und Tegel nach dem ersten Weltkrieg in Fahrt. Bis nach Hamburg gingen die Fahrten des Schiffes. (AK oben, Slg. Bluhm, unten Tegelportal)



Das MS GERDA an der Anlegestelle der Gaststätte „Lindenbaum“ in Tegelort.
(Slg. Groggert/ Bluhm)

Um etwas mehr über die aus einer Fährlinie entstandene Reederei Kosewsky und Frost zu erfahren, muss geschichtlich noch einmal weit zurückgegangen werden.

Tegelort war eine „wilde Gründung“. Ohne Baugenehmigung wurden 1873 die ersten Häuser gebaut. Die Stelle, den Namen Tegelort hatte die Gegend schon vorher, da er im Besitz von Heiligensee als Ort in Richtung Tegel so bezeichnet wurde, wurde nun Siedlung. Aus einem vom Kossäten Grieff erworbenen Grundstück, wurde 1873, nachdem es der Berliner Färber Berger erworben hatte, eine Kolonie mit über hundert Häusern. Das spätere Restaurant Seegarten, das größte Haus der Siedlung wurde Gaststätte. Als Restaurant Tegelort war es das „erste“ Haus am Ort. 1895 erwarb es der Dampfschiffsbesitzer und Kaufmann Hermann Hille für 40500 Mark.

Der Korbmacher Julius Wilhelm Kosewsky war der zweite Einwohner dieser neu entstandenen Siedlung. Gleich neben dem Restaurant Tegelort gründete er 1874 eine Badeanstalt. Die Fähre vom Restaurant Lindenbaum, dessen Eigner Kosewsky war, wurde 1886 eingerichtet. Sie verband das Restaurant mit Blumenhof in Saatwinkel. Sein erster Sohn, Julius, war Bauunternehmer. Er baute das Haus, das später zum Restaurant „Lindenbaum“ wurde, er war es auch, der die Fähre bediente.

Der Sohn Oskar von J. W. Kosewsky, der eine Heiligenseer Bauerntochter heiratete, war das erste in der neuen Siedlung geborene Kind. Oskar Kosewsky konnte 1906 die Fähre nach Saatwinkel übernehmen. 1907 erwarb er aus Hamburg für 9000 Mark ein Motorboot, das er GERD nannte. Nun konnte auch Baumwerder angelaufen werden. Mit dem Verkehr nach Spandau und Hakenfelde konnte 1914 eine zweite Linie eröffnet werden. Die guten Beziehungen zur SHDG Stern ermöglichten es ihm nach dem 1. Weltkrieg das ausgemusterte, zum Verkauf stehende Motorboot MERKUR zu erwerben, das bei ihm 1920 als OSKAR in Fahrt kam. Bis in die Mitte der zwanziger Jahre war Kosewsky nur mit der Fähre in Erscheinung getreten. 1924 änderte sich aber der Betrieb Kosewskys: Abermals aus dem zu dieser Zeit noch stillgelegten Teil der Flotte der SHDG Stern, die aber schon als Stern- und Kreisschiffahrt auftrat, konnte ein Boot erworben werden. Etwas größer als das MS OSKAR konnte nun die ehemalige TEMPELHOF Kosewskys Flotte verstärken. Als GERDA konnten mit dem Boot nun auch Ausflugsfahrten unternommen werden. Der Schritt zur Personenreederei war getan.

1927 kamen die Familien Frost und Kosewsky auch geschäftlich wieder zusammen. Am 28. 2. 1927 wurde vom Werftmeister Ewald Frost und Fährmeister Oskar Kosewsky der Vertrag über den Kauf des Dampfers DEUTSCHLAND aus Brandenburg abgeschlossen. Das Schiff wurde meist in Charter der Stern und Kreis eingesetzt.

Der Dampfer NORMANNIA, der 1930 verkauft wurde, verblieb in Frosts eigener Reederei. Bis 1926 wurde auch das kleine MS SAATWINKEL von Frost betrieben. Zuletzt war Berthold Frost für das Schiff verantwortlich.

Zu Ewald Frost sollte noch angemerkt werden, dass er, der ehemalige Miteigner der Sp D.G., bei der er für die technische Leitung des Betriebes verantwortlich war, auch an der „Dampfergenossenschaft Ober- Havel zu Spandau G.m.b.H.“ beteiligt war.

Als Werftmeister bei der Sternwerft in Tegelort trat er auch in Erscheinung. Beim Bau des als Fähre geplanten, als Fahrgastschiff beendeten MS MARS, dem einzigen Neubau auf dieser Werft, war er federführend. Der Bau dieses Schiffes, das heute noch nach diversen Umbauten als TEMPELHOF bei der Stern und Kreisschiffahrt in Fahrt ist, wurde nur von Mitarbeitern des Tegelorter Teiles der Sternengesellschaft durchgeführt.

Die Schwester Oskars, Emmi, heiratete den Spandauer Schleppdampferbesitzer Ewald Frost. Aus der vorher freundschaftlichen Beziehung der Familien Frost und Kosewsky wurde nun eine verwandtschaftliche. Eine Mitwirkung von Kosewsky an der Gründung der Sp.D.G. ist also nicht auszuschließen.

Auf seiner Strecke von Saatwinkel bis Tegelort fuhr Oskar Kosewsky mit seiner GERDA zwischen den Inseln Valentinswerder und Maienwerder. Diese reizvolle Linienführung ist heute nicht mehr möglich. Aus Naturschutzgründen wurde die enge Passage für die Durchfahrt gesperrt, was für Mensch und Natur wohl die beste Lösung ist. (Slg. Bluhm)



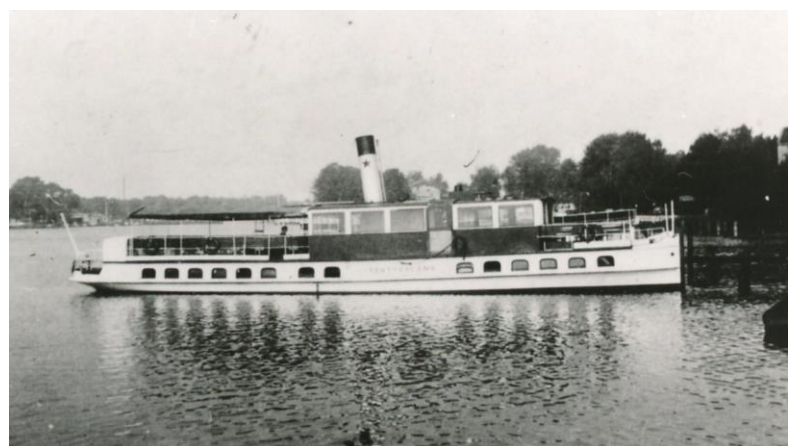
Vor Tegelort, dem zweiten Dampfer, dem aus Brandenburg gekauften D DEUTSCHLAND von Oskar Kosewsky und Ewald Frost, kamen nach dem Ersten Weltkrieg nur meist kleinere Motorschiffe in Fahrt. (Slg. Bluhm)



D DEUTSCHLAND im Originalbauzustand, fuhr fast ausschließlich in Charter bei der Stern und Kreisschiffahrt. (Slg. Bluhm)



D DEUTSCHLAND nach dem ersten Umbau. Das Schiff hatte nun einen, wenn auch kurzen, geschützten Fahrgastraum. (Slg. Bluhm)



Die Reederei Baltruschat

Saatwinkel (Rest. Blumeshof)

Ab 1935: Berlin O 112 Frankfurter Allee 309

Der Werdegang der Reederei von Franz Baltruschat ist erst ab 1924 bekannt. Zu dieser Zeit war er gemeinsam mit Hugo Peters in Köpenick Eigner des Fährbootes HELENE. Dieses Boot wurde als Fähre zum Restaurant Neu Ahlbeck eingesetzt. Um 1925 zog er mit seinem Betrieb nach Saatwinkel, wo er sich nahe dem Restaurant Blumeshof niederließ. Unbekannt ist, mit welchem Boot er in Saatwinkel begann. Es ist anzunehmen, dass er die HELENE in Köpenick bei Hugo Peters ließ und sich ein neues Fahrgastboot anschaffte, das den selben Namen bekam. Ob es in Saatwinkel eine Verbindung zur altingesessenen Reederei von Bachhofer gab, ist unbekannt. Auf jeden Fall gab es nun wieder eine Reederei in Saatwinkel. Mit dem aus Grünaau erworbenen kleinen Motorschiff GERDA vergrößerte er dort seinen Betrieb. Zu diesen beiden Schiffen kamen dann noch ab 1930 die Motorschiffe ELBE, DONAU und das Fährboot ERNA. Ab 1933 wurde Franz Neumann aus Spandau wahrscheinlich Teilhaber bei Baltruschat. Neumann wird in der Literatur als Eigner der beiden größeren Motorschiffe bezeichnet (siehe Dr. G. Meyer). Bis zum Ende der Reederei gehörten diese beiden Schiffe aber zur Reederei F. Baltruschat. Nach 1935 kam mit der GERDA HEINZ ein letztes Schiff zur Reederei. Kurz vor dem 2. Weltkrieg oder



unmittelbar nach dessen Ausbruch stellte Baltruschat seinen Betrieb ein. Die Reederei Baltruschat fuhr nach einem festen, durch Anschläge an den Stationen erkennbaren Fahrplan. Sie ließ eigene Fahrscheine und Taschenfahrpläne drucken. Auch bediente sie sich durch Anzeigen in Zeitungen der Werbung, was nicht nur für Betriebe dieser Größe am Tegeler See etwas Besonderes war. Das Betätigungsfeld der Reederei war ausschließlich der Tegeler See und die Oberhavel bis Spandau. Franz Baltruschat pendelte zwischen Saatwinkel und Gartenfeld, bot Rundfahrten an und betrieb auch die Fähre Saatwinkel-Tegeltort. Über eine denkbare geschäftliche Beziehung zur Reederei und Werft Lahe ist nichts bekannt, eine Zusammenarbeit aber denkbar.

Reederei Franz Baltruschat, Saatwinkel-Blumeshof Fernsprecher: C 8 Tegeltort 26

Sonntags-Fahrplan

Gültig vom 6. April bis 1. Oktober

nach Gartenfeld — Saatwinkel — Tegeltort — Jörsfelde — Conradshöhe etc.

		†	†	P†	†*	†*	†	†	†	†	†*	†*	†	†*	†*	†	†*	†*	†*	†*	†*	
Gartenfeld (Stahlbahn)	ab	9.20	10.20	11.20	12.40	13.40	14.40	15.40	16.20	17.20	18.40	19.50	20.30	21.10	21.50	22.30	23.10	23.50	24.30	25.10	25.50	26.30
Saatwinkel	ab	9.55	10.55	11.50	13.20	14.30	15.30	16.25	17.25	18.25	19.50	20.35	21.15	21.55	22.35	23.15	23.55	24.35	25.15	25.55	26.35	27.15
Tegeltort	ab	10.10	11.10	12.15	13.20	14.30	15.20	16.15	17.10	18.40	19.50	20.40	21.20	22.00	22.40	23.20	24.00	24.40	25.20	26.00	26.40	27.20
Jörsfelde	ab	10.25	11.30	12.30	13.30	14.50	15.55	16.30	17.25	18.55	20.05	20.55	21.35	22.15	22.55	23.35	24.15	24.55	25.35	26.15	26.55	27.35
Conradshöhe	ab	10.35	11.35	12.35	13.40	14.50	15.55	16.40	17.25	18.55	20.05	20.55	21.35	22.15	22.55	23.35	24.15	24.55	25.35	26.15	26.55	27.35
Conradshöhe	ab	10.35	11.35	12.35	13.40	14.50	15.55	16.40	17.25	18.55	20.05	20.55	21.35	22.15	22.55	23.35	24.15	24.55	25.35	26.15	26.55	27.35
Jörsfelde	ab	10.45	11.30	12.40	13.50	14.50	15.10	15.55	16.50	17.25	18.05	18.55	19.30	20.55	21.20	21.50	22.20	22.50	23.20	23.50	24.20	24.50
Tegeltort	ab	11.50	13.20	14.30	15.30	16.30	17.25	18.25	19.25	20.25	21.25	22.25	23.25	24.25	25.25	26.25	27.25	28.25	29.25	30.25	31.25	32.25
Saatwinkel	ab	11.20	12.40	13.40	14.20	15.10	16.20	17.20	18.50	19.50	20.30	21.10	21.50	22.30	23.10	23.50	24.30	25.10	25.50	26.30	27.10	27.50
Gartenfeld	an	11.20	12.40	13.40	14.20	15.10	16.20	17.20	18.50	19.50	20.30	21.10	21.50	22.30	23.10	23.50	24.30	25.10	25.50	26.30	27.10	27.50

Wochentags-Fahrplan

	PE†	†*	†*	†*	†*		PE†	†*	†*	†*	†*
Gartenfeld	ab	10.14	15.30	19.50	20.30	an	15.30	19.50	20.30	21.10	21.50
Saatwinkel	ab	10.30	14.30	16.10	20.30	an	11.40	19.15	19.55	20.35	21.15
Tegeltort	ab	10.45	14.45	16.10	20.30	an	11.35	19.10	19.50	20.30	21.10
Jörsfelde	ab	11.15	15.10	16.10	20.30	an	11.20	18.40	19.20	20.00	20.40
Conradshöhe	ab	11.10	15.10	16.10	20.30	an	11.10	18.30	19.10	19.50	20.30

Zeichenerklärungen:

- †* Fahren nur bei gutem Wetter
- PE Fahren vom 3. Mai - 16. August.
- P Fahren vom 24. Mai - 8. August.
- E Fahren nur wenn Nachfrage ist.

Bei Bedarf werden Fahrten eingelegt.



Das MS ELBE der Reederei Baltruschat im Originalzustand. Nach dem späteren Umbau war es nicht mehr wieder zu erkennen. (Slg. Bluhm)

Ein recht unternehmungslustiger und abenteuerlicher Mann muss Erich Bigalke aus Tegel gewesen sein. Er war von Beruf aus Flugzeugmechaniker, zu dieser Zeit wohl ein recht seltener Beruf. Er muss auch sehr experimentierfreudig gewesen sein, denn 1910 baute er einen propellergetriebenen Motorschlitten, mit dem er auf dem zugefrorenen See mit bis zu 12 Personen Rundfahrten veranstaltete. Dass er damit auffiel, ist nachzuvollziehen. Das ermutigte ihn, nun nicht mehr nur mit einem Schlitten im Winter, sondern im Sommer mit einem Motorboot auf dem See Rundfahrten anzubieten. Ab der früheren Anlegestelle der Reederei Holz an der Siebertschen Badeanstalt begann er mit Fahrten nach Tegelort. Diese Anlegestelle war für Bigalke aber keine zufällige Wahl. Emma Siebert war die Tochter des Eigners dieser Badeanstalt, 1909 heiratete Erich Bigalke diese Emma Siebert. Damit war für Bigalke die Verbindung und Beziehung zur Fahrgastschiffahrt gegeben. Dass dieser Betrieb als Zubringer zur Badeanstalt recht erfolgreich war, ist anzunehmen, denn nach dem Krieg erwarb er zwei etwas größere Motorschiffe, 1919 das MS HEINZ und vor 1924 das MS KURT. Die erste KURT wurde in KURT II umbenannt. 1930 kam mit der BUSSARD ein etwas größeres Fahrgastschiff zu seiner Flotte hinzu. So befanden sich mit der BUSSARD, HEINZ und dem MS KURT 1935 drei Schiffe in seinem Besitz. Die kleine KURT wurde verkauft. Mitten im Zweiten Weltkrieg erwarb Bigalke noch ein Schiff, das aber nicht mehr bei ihm in Fahrt kam. Dieses Schiff, die KURT HEINZ, wurde nach dem Krieg von der Reederei Lahe erworben. Außerdem kam später, entweder kurz vor Ausbruch des Krieges oder erst nach Kriegsende, noch das kleine Motorschiff WIESEL II zur Flotte hinzu.

Motorschiffahrt
E. Bigalke
Tegelort und Badestrand

steht auf der Tafel am Anleger in Tegel. Bei den beiden kleinen Booten am Anleger handelt es sich um die kleinen Motorschiffe KURT und HEINZ (hinten). Im Hintergrund ist die Insel Hasselwerder zu sehen. Aufnahme von 1921. (Slg. Bluhm)



Ausschneiden!
Motorschiff „Bussard“
fährt bis auf weiteres
jeden Dienstag (auß. Dienstag, d. 5. Juni) nach Potsdam.
Abfahrt 10 Uhr. Hin- und Rückfahrt 0.80 M.
jeden Mittwoch Kaffee-Rundfahrt auf dem Wannsee.
Abfahrt 3 Uhr. Fahrpreis 0.80 M. einschließt.
1 Tasse Kaffee.
jeden Donnerstag nach Neßlig.
Abfahrt 1 Uhr. Hin- und Rückfahrt 0.80 M.
jeden Freitag nach Lehnig.
Abfahrt 2 Uhr. Hin- und Rückfahrt 0.60 M.
Reederei E. Bigalke

Das MS BUSSARD, (später BADEN - BADEN) der Reederei kurz nach der Fertigstellung. (Foto Mette/ Lahe)



Das Motorschiff HEINZ, später bekam es einen kleinen Salonaufbau. (Tegelportal)



Paul Bauer kam nicht aus Tegel. Er wurde 1896 in Potsdam geboren. Er stammt aus einer alten Kahnschifferfamilie und ging in Fürstenwalde/Spree zur Schule. 1911 betrieb der Vater eine Firma für Kieshandel und dessen Transport. Mit einem Holzkahn transportierte er auch Abraum und Formlehm von und nach Tegel. Hauptkunde waren hier die Borsigwerke. Paul Bauer wurde immer mehr in diese Arbeit einbezogen, bis er die Firma übernahm. Von der Frachtschiffahrt war es dann nur ein kleiner Schritt zur Fahrgastschiffahrt, die sich ab Ende der zwanziger Jahre in Tegel recht vielversprechend entwickelte.

1930 widmete er sich dann aber mehr und mehr der Fahrgastschiffahrt. Mit dem Motorschiff ONKEL PAUL nahm er seinen Betrieb auf. Es folgten dann noch die jeweils recht kleinen Boote ONKEL PAUL II, und ONKEL PAUL III, 1935 kamen mit den Booten ONKEL PAUL IV und ONKEL PAUL V noch zwei weitere kleine Motorschiffe hinzu. Als „Motorboote Onkel Paul“, so stand es an der Anlegestelle in Tegel, wurde die Reederei in Tegel populär. Ein sechstes Boot, das größte, sollte als ONKEL PAUL VI die Flotte vergrößern und wurde noch 1941 erworben. Dieses Boot kam aber nicht mehr in Tegel zum Einsatz. Der Krieg verhinderte diese Entwicklung, das Schiff blieb in Ostberlin, wo es in Pacht eingesetzt wurde. Die Reederei Paul Bauer war bis auf wenige Ausnahmen (Ausflugsfahrt nach Gatow) stets im Tegeler Lokalbereich tätig.

Ein so schnittiges und schnelles Boot wie auf dem Fahrplan der Reederei Bauer von 1935 besaß die Reederei nie. Bauers Boote waren einfache zweckdienliche Fahrzeuge ohne jeden Komfort

Fahrplan


1. Juni bis 30. September 1935
der

Personen-Motorboote

„Onkel Paul I, II, III, IV und V.“

Tegel, See-Ufer
zwischen

Bootshafen der Völkischen Wassersportvereinigung und dem Tegeler Industrie-Hafen, links neben der Hafendrücke.



Reederei Paul Bauer, Berlin-Tegel, Hauptstr. 17a und Tegel-Hafendrücke. Fernspr.: C O Tegel 7894

Die Motorboote „Onkel Paul“ fahren jetzt nicht mehr von ihrer bisherigen Anlegestelle unter der Hafendrücke in Tegel, sondern von der neu erbauten ca. 25 m langen Brücke am See-Ufer zwischen dem Bootshafen der Völkischen Wassersportvereinigung und dem Tegeler Industrie-Hafen (links neben der Hafendrücke ab.

Um allen Ansprüchen gerecht zu werden, habe ich meinen Schiffspark, welcher bisher die Motorboote „Onkel Paul I, II und III“ umfaßte, um zwei neue Motorboote

„Onkel Paul IV“ 100 Personen fassend und „Onkel Paul V“ 56 Personen fassend vergrößert.

Ich hoffe, Sie in diesem Jahre wieder recht oft bei mir begrüßen zu dürfen und werde alles daran setzen, Ihnen angenehme Stunden zu bereiten.

Paul Bauer.

Am 29.9.1930 meldete Bauer in der Nordberliner Tagespost:

Achtung! Mein Motorboot Onkel Paul, legt jetzt auch beim Restaurant Seeblick, Bes. Radewitz in Tegelort an.

Dieselbe Zeitung meldet 1931 im März, dass Bauer auch für 60 Pfg. nach Gatow fährt.

Am 13.3.1932 stand in der Nordberliner Tagespost:

Onkel Paul legt jetzt auch an der Liebesinsel an. Abfahrt in Tegel unter der Havelbrücke. Paul Bauer, Tegel, Hauptstraße 17a.

Einen Hinweis, dass Bauer nach Orten außerhalb Tegels fuhr, gibt die Meldung vom 6.9.1931, in der es heißt, dass Bauer für 60 Pfg. samstags von Tegel nach Gatow fährt. Bis Ende der sechziger Jahre konnte man mit den Schiffen Bauers von Tegel aus zu den Strandbädern fahren. Ich selber kann mich noch gut daran erinnern, mit dem ONKEL PAUL nach Forsthaus oder Strandbad gefahren zu sein. Die Fahrten mit dem kleinen, lustig schaukelnden Schiffchen waren immer aufregend, auch waren die Preise so, dass man es sich leisten konnte. Für mich war es ein großer Verlust, als ich eines Tages feststellen musste, dass die Fahrten nach Forsthaus und Strandbad eingestellt worden waren. Das muss ungefähr 1962 gewesen sein, denn am 13. 2. 63 verkaufte Bauer seinen Betrieb an die Reederei Winkler, die diesen Betrieb nur wegen der Anlegestellen übernahm. Die Schiffe wurden alle weiterverkauft bzw. abgewrackt.

Das Angebot der Reederei auf dem Tegeler See bestand aus Linienfahrten nach Tegel, Forsthaus Tegel, Tegelort, Saatwinkel, Strandbad und Jörsfelde. Außerdem standen reine Rundfahrten auf dem Tegeler See auf dem Programm. (Slg. Bluhm)



Die Anlegestelle der Reederei Bauer nach 1935 mit den Booten ONKEL PAUL V und III. (Tegelportal)

ONKEL PAUL I vor Tegelort. Das Boot ist im typischen Still der auf der Werft von Jean Stauf, Königswinter gebauten Schiffe. (Slg. Bluhm)

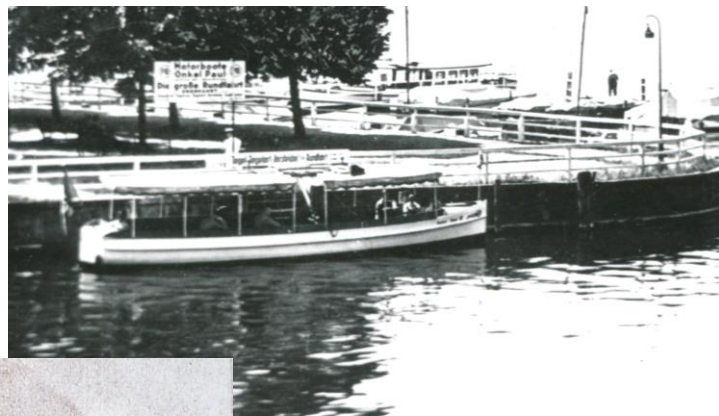


ONKEL PAUL II an der Anlegestelle der Reederei Bauer´ die sich vor dem Krieg an der Sechserbrücke befand. (Slg. Bluhm)

Hier ist ausnahmsweise nicht die schöne Frau im Vordergrund die Hauptperson, was der Fotograf bestimmt anders sah, denn hier ist ONKEL PAUL III auf einer seiner seltenen Bilddokumente zu sehen. (Slg. Bluhm)



Das kleine ONKEL PAUL V überstand den Krieg nicht, hier ist es an der Anlegestelle an der Sechserbrücke zu sehen. (Slg. Bluhm)



ONKEL PAUL V im Winterlager, Die Aufbauten wurden abgenommen (Tegelportal)



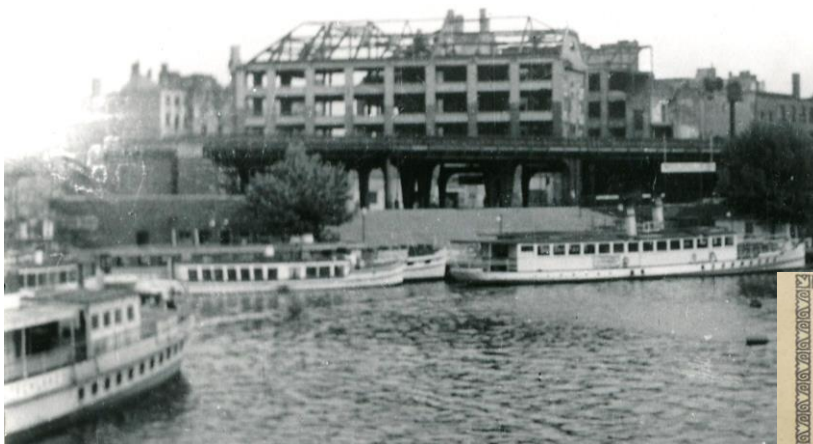
ONKEL PAUL IV noch als HELGOLAND auf dem Straussee. Einen geschützten Fahrgastraum bekam das Schiff erst später bei der Reederei Bauer in Tegel. (Slg. Bluhm)



Nun auf dem Tegeler See als ONKEL PAUL IV. Slg. Groggert/ Bluhm



Das 1941 von Paul Bauer erworbene „Onkel Paul“ kam als ONKEL PAUL VI kurz vor dem Krieg zur Flotte der Reederei Bauer. Die politischen Vorgänge nach dem Krieg haben es aber verhindert, dass es auch in Westberlin in Fahrt kam. Das Schiff befand sich nach dem Krieg in Pacht in Frankfurt/O und wurde von der DDR nicht seinem Eigner in Berlin/West übergeben. Unten: Das MS ONKEL PAUL in der ersten Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg an der Anlegestelle Jannowitzbrücke. Bei den anderen zu erkennenden Schiffen handelt es sich links am Bildrand um den D DEUTSCHLAND (ex VON HUMBOLDT) der Reederei Stein aus Brandenburg, in der Bildmitte D BERLIN der Stern und Kreis und hinter dem ONLEL PAUL ist das MS GERMANIA der Reederei Winkler zu erkennen. Slg. Bluhm



Anzeige der Reederei Paul Bauer. Bei dieser Reederei handelt es sich nicht um die Tegeler Reederei. Auch in Friedrichshagen gab es eine Reederei Bauer. Diese aus der Reederei Alfred Bauer hervorgegangene Reederei war eine der größten Reedereien Berlins und hatte mit der kleinen in Tegel nichts zu tun

Reederei Paul Bauer

Berlin-Friedrichshagen

Gegr. 1892 Hahnenstraße 2 Tel. F 4, 6132

Abfahrtsstellen: Berlin Schillingbrücke und Bannh. Friedrichstraße

Vermietung von Dampfern und Motorbooten für 100 bis 700 Personen an Vereine, Schulen, Gesellschaften, Behörden im Sommer, sowie auch im Winter, m. geschl. Dampfern u. Motorbooten zu den günstigsten Bedingungen

Regelm. Überfahrt von Friedrichshagen Städt. Park Waldowitz und Bad Bellevue nach Müggelberge fest Bötzezahl in Friseurgarten, sowie Rundfahrten nach Müggelhort, Neu-Heiligoland (Kahnboot) und zurück

Die SHDG Stern in den Jahren 1918 - 1945

Aufgrund der besonderen Bedingungen nach Kriegsende und der sich daraus ergebenden katastrophalen Lage des ganzen Landes war eine reguläre Aufnahme des Betriebes schwerlich möglich. Das betraf nicht nur die SHDG Stern sondern auch die gesamte Personenschiffahrt, die sich in den ersten fünf Jahren nach dem Ersten Weltkrieg mit der Wiederaufnahme der Schifffahrt schwer tat. Es gab zwar in dieser Zeit immer wieder sporadische Einsätze, die meisten Schiffe wurden aber aufgelegt. Um finanziell über die Runden zu kommen, musste die Reederei den Schiffspark verringern. Die übrigen Schiffe befanden sich in einem jammervollen Zustand.

- 1918 wurden die Haltestellen Salzhof und Valentinswerder aufgegeben.
Die Schiffe wurden aufgelegt und viele verkauft.
- 1924 Nach dem Krieg begann nun erst wieder die vollständige Aufnahme des Verkehrs.
- 1926 Kooperation mit der Teltower Kreisschiffahrt - Anfang von „Stern und Kreis“
- 1933 kam es zum Konkurs der SHDG Stern, die nun als „Sterndampfer GmbH“ weitergeführt wird.
- 1934 Nach Übernahme durch die Teltower Kreisschiffahrt (Teltow - Kanal AG) entstand nun die „Stern und Kreisschiffahrt“
Aufgabe der Werft in Tegelort.
- 1939 - 1945 erfolgte kriegsbedingt eine Verringerung und später die Einstellung des gesamten Schiffsverkehrs, so also auch in Tegel.

Im Tegeler Betriebsteil eingesetzte Schiffe, soweit zu ermitteln:	
Bei der SHDG Stern bzw. Stern und Kreisschiffahrt in Fahrt	
1921/ 1922	FÜRST BLÜCHER, ADMIRAL RAULE, GEIER, HABICHT, BRANDENBURG, FALKE, SPERBER, KAISER FRIEDRICH, PRINZ OSKAR
1923	FÜRST BLÜCHER, ADMIRAL RAULE, GEIER, HABICHT, FALKE, SPERBER,
1924	FALKE, SPERBER, RUD. VON VIRCHOW, KAISER WILHELM, DOROTHEA
1925	FALKE, SPERBER, MS METEOR, RUD. VON VIRCHOW, KAISER WILHELM, DOROTHEA
1926	FALKE, SPERBER, MS METEOR RUD. VON VIRCHOW, WEGA, DOROTHEA, HERTHA
1918 – 1939	BERLIN, HERTHA, DOROTHEA, NORDSTERN (ex KAISERIN AUGUSTA), MARIENDORF, SPERBER, FALKE und MS CONCORDIA MS SIRIUS, MS ORION (CONCORDIA wurde zum MS umgebaut)
Charterschiffe 1918- 1939	
FRIEDEL, KONDOR, LISA (ex VON ZIETHEN), ERNA, LORELEY, GUSTAV ADOLF, REGINA, NORMANNIA, GISELA, DEUTSCHLAND, SIEGFRIED, NORDSTERN	

So wurde z.B. der Dampfer DOROTHEA 1930 aus Potsdam abgezogen und war bis 1934 in Tegel stationiert, der angemietete Dampfer SIEGFRIED wurde um 1930 ab Sechserbrücke zu Fahrten auf der Oberhavel eingesetzt.

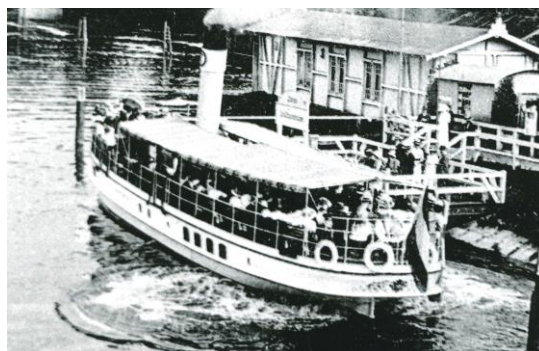


1926 wurde der Dampfer WEGA auf dem Tegeler See eingesetzt. Als KAISER WILHELM war er einer der ersten Dampfer der Sternengesellschaft. 1885 gebaut, gehörte er bis 1888 der Reederei Gebhard in Potsdam, wo das Schiff auch normalerweise eingesetzt wurde. (Slg. Groggert/ Bluhm)

Die hier abgebildeten Schiffe wurden von der Stern und Kreisschiffahrt in allen ihren Betriebsteilen eingesetzt. Für mindestens jedoch eine Saison waren diese Schiffe zwischen 1918 und 1939 durchgängig im Betriebsteil Tegelort stationiert und gehörten zum gewohnten Bild der Tegeler Dampferszene.



Dampfer NORDSTERN um 1935 als Büroschiff in Tegel. (Slg. Bluhm)



D MARIENDORF wurde auch in Tegel eingesetzt. (Slg. Grogert/ Bluhm)



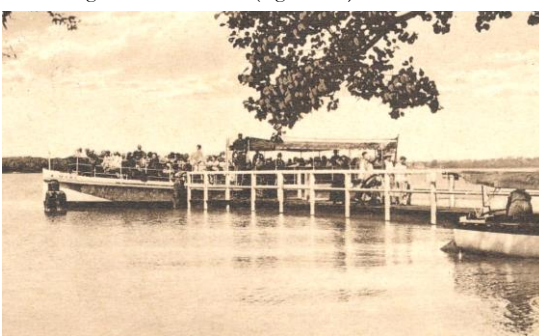
MS CONCORDIA, ein Schwesterschiff der „Hertha“. (Slg. Bluhm)



Auch ein Dampfer der „Kieler Prinzen Klasse war auf dem Tegeler See zu sehen. (Slg. Bluhm)



Auch das MS METEOR war in Tegel stationiert, hier ist das Schiff allerdings auf dem Müggelsee zu sehen. (Slg. Bluhm)



In Tegelort erbaut und dort im Einsatz, MS MARS. (Slg. Bluhm)



PROF. RUD. VIRCHOW war in Tegel stationiert. (Slg. Grogert/ Bluhm)



D ADMIRAL RAULE war häufig in Tegel.. (Slg. Bluhm)

Ständig in Charter von der Stern und Kreisschiffahrt in Tegel eingesetzte Schiffe

Der Dampfer NORDSTERN (2), ein Schlepp- und Personendampfer wurde 1936 in Charter der Stern und Kreisschiffahrt als NORDSTERN 2 vornehmlich im Tegeler Betriebsteil eingesetzt. Heute ist das Schiff als Nostalgie-schiff in Brandenburg unter Dampf noch weitgehend im Originalzustand in Fahrt.
(Slg. Groggert/ Bluhm)



Schon vor dem 1. WK vom Stern gechartert, war der GUSTAV ADOLF. auch nach dem 2. WK, nun verlängert und mit geschlossenen Fahrgast-raum, wieder bei großen Reederei in Miete. Als Besonderes verfügte er auch über ein Sonnendeck.
(Slg. Bluhm)



Auch der große Dampfer LORELEY der Reederei Klem-pin und Seel wurde auf dem Tegeler See von der Stern Gesellschaft in Pacht eingesetzt.
(Slg. Bluhm)



Das große T mit dem Kreis ist am Schornstein zu erkennen, auf der anderen Seite war der Stern. Dieser Dampfer, obwohl recht stattlich, ist trotzdem (bisher) unbekannt. Dieses auf dem Tegeler See fotografierte Schiff zeigt, dass längst noch nicht alles zur Fahrgastschiffahrt auf der Oberhavel bekannt ist.
(Slg. Bluhm)





Der große Dampfer im Hintergrund ist bisher noch nicht identifiziert. Der Schornsteinmarke entsprechend ist es ein Schiff der Stern und Kreisschiffahrt. Um 1931 hier in Tegel zu sehen, handelt es sich wahrscheinlich um ein kurzzeitig angemietetes Schiff. (AK Slg. Bluhm/Tegelportal)



Der Dampfer ERNA stammte aus Oranienburg, er fuhr oft in Charter der Sterngesellschaft. Auf dem Tegeler See war er ein häufiger Gast. (AK Slg. Bluhm)



Dampfer FRIEDEL kam aus Magdeburg, gehörte ab 1935 der Reederei Busch aus Spandau, er war ein häufiger Gast in Tegel. Von der Sterngesellschaft wurde er auf der Linie nach Hennigsdorf eingesetzt. (AK Slg. Bluhm)

Während des 2. Weltkrieges

Es gibt wenig zu erfahren über die Fahrgastschifffahrt während des Zweiten Weltkrieges. Die Ereignisse dieser Zeit waren zu einschneidend, als dass es auch noch Platz für Betrachtung oder Bewahrung einzelner Zeugnisse über deren damalige Situation gegeben hätte. Auch sind wichtige Aufzeichnungen oder Dokumente in den Bombenangriffen verloren gegangen, kurz, die Menschen hatten anderes im Kopf, als auf die Geschehnisse der Fahrgastschifffahrt zu achten. Gleich zu Beginn des Krieges wurde die Personenschifffahrt weitgehend eingestellt. Es wurden zwar einige Sonderfahrten (sogen. Kinderlandverschickungen und Fahrten für Kriegsverwundete) durchgeführt. In beschränktem Maße gab es auch einen hauptsächlich von Fährbooten durchgeführten Lokalverkehr, über den aber wenig bekannt ist. Einer der Hauptgründe der Einstellung der Fahrgastschifffahrt war der Verbrauch von Dieseltreibstoff, der nun ausschließlich der militärischen Nutzung vorbehalten werden sollte. Der Einsatz zu Transportzwecken könnte die Hauptbeschäftigung der Tegeler Schiffe gewesen sein. Auch der Einsatz als Schlepper, hauptsächlich auf der Oder zum Transport von kriegswichtigen Materialien war eine Aufgabe für die Fahrgastschiffe, mit der sich noch etwas Geld verdienen ließ. Einige Schiffe sind auch zum Transport von Zwangsarbeitern eingesetzt worden, zum Beispiel nach Oranienburg, um welche Schiffe es sich dabei handelt, ist nicht zu ermitteln. Die Motorschiffe SIRIUS und ORION wurden vom Oberpräsidium der Mark Brandenburg übernommen und nach aufwändigem Transport per Bahn nach Griechenland bzw. Russland gebracht und dort als Dienstboote an der Front eingesetzt. Auch das ONKEL PAUL II der Reederei Bauer verließ Berlin mit Ziel Kriegsschauplatz Ost.

Bei Rhein Stahl/Borsig, einem der größten Rüstungskonzerne Deutschlands wurden in großer Zahl Zwangsarbeiter eingesetzt. Weit über hundert Lager gab es um den See herum. In Tegel nahe der Abfahrtstelle der Fahrgastschiffe dienten auch Schiffe als Zwangsarbeiterlager. Soweit bekannt ist wurden auf den Schiffen holländische Zwangsarbeiter einquartiert. Ob es sich dabei um Fahrgastschiffe handelte, ist nicht bekannt, aber denkbar.

Einige kleinere Fahrgastschiffe sind Ende des Krieges in Folge der Bombenangriffe zu Feuerlöschzwecken herangezogen worden. Sie wurden, wie das MS GERTRAUDE aus Tegel und die beiden Motorschiffe FRIEDEL und INGRID, welche erst nach dem Krieg nach Tegel kamen, zu Hilfsfeuerlöschbooten umgerüstet. Hierzu erhielten sie neben einem grauen Farbanstrich eine Tragkraftspritze mit einer Leistung von 5000 Liter pro Minute. Diese Boote unterstanden in dieser Zeit (ungefähr 1942- 1945) dem Polizeipräsidenten als örtlichem Luftschutzleiter. Die Schiffe waren im Westhafen und in Mitte stationiert.

Eine friedliche Szene in unfriedlichen Zeiten. Auf dieser 1940 entstandenen Aufnahme aus Tegel sind das MS ONKEL PAUL II der Reederei Bauer und am Steg zwei unbekannte Boote zu erkennen. Der Name vom Boot im Vordergrund ist mit gutem Willen als HOFFNUNG zu identifizieren. Ist es das Motorboot von Georg Hoffmann?

Für das ONKEL PAUL II war das Jahr 1940 das letzte Jahr auf dem See. Es wurde für den Kriegseinsatz nach Russland gebracht und blieb dort verschollen. (AK Slg. Bluhm)



Diese schöne friedliche Stimmung ist eine Szene um 1960 als der Krieg schon lange vorbei war. An der Badestelle „Hinter Strandbad“ fährt der kleine ONKEL PAUL IV vorbei, viel Wellen machte er nicht. (Foto Bluhm)



Neubeginn nach 1945, allgemeine Übersicht

Nach dem Zweiten Weltkrieg trat für die Berliner Personenschiffahrt eine völlig veränderte Situation ein. Die meisten Schiffe waren infolge von Kriegseinwirkungen nicht einsatzbereit oder gesunken. Diese wurden wenn möglich wieder instandgesetzt. Andere wurden als Reparation an die Sowjetunion abgeliefert oder sind an verschiedenen Kriegsschauplätzen verloren gegangen. Auch gab es wegen der äußerst komplizierten politischen Lage in der Nachkriegszeit Probleme mit den Eigentumsverhältnissen, Hoheitsrechten und Ähnlichem. Direkt nach dem Krieg war es in Berlin noch nicht klar, wohin der Zug der Zeit fährt, die Grenzen in der Stadt waren noch offen, aber eine Teilung oder Trennung in das, was wir später als Ost und West kannten, zeichnete sich schon ab. Als Erstes wurde versucht, die vorhandenen Schiffe zu reparieren und in Fahrt zu bringen. Zu den ersten Einsätzen der Fahrgastschiffahrt gehörten neben der Aufnahme eines bescheidenen Lokalverkehrs, ein Fernverkehr für Personen und Stückgut. Dabei handelte es sich um die sogenannten Hamsterfahrten. Diese Fahrten, die in der Regel per Bahn unternommen wurden, dienten der hungernden Bevölkerung dazu, in ihrem Besitz befindliche Wertstücke oder Ähnliches in Nahrungsmitteln, wie z. B. Kartoffeln oder Speck zu tauschen. Um die Bahn zu entlasten, wurden nach ausgedruckten Fahrplänen auch Fahrgastschiffen eingesetzt. Weitestes Ziel war Magdeburg. Zeitweise verkehrten bis zu achtzig Ausflugsschiffe. Diese Fahrten, an denen sich natürlich auch die Reederein um den Tegeler See beteiligten, waren die erste große Einnahmequelle der Reedereien nach dem Krieg. An Schiffen wurde eingesetzt, was irgendwie zum Fahren gebracht werden konnte. Komfort war nicht gefragt, auf dem Schiff war es immer noch geräumiger als in der Bahn. Die Hamsterfahrten mit dem Schiff waren allgemein wenig bekannt, es waren richtige Geheimtipps. Über mangelnde Nachfrage konnten die Reedereien sich nicht beklagen. Eine der Hauptabfahrtstellen war Spandau Lindenufer, aber auch von Tegel wurden diese Fahrten begonnen. Reisebescheinigungen wurden nicht gebraucht und die Reedereien waren auch großzügig bei der Gepäckmitnahme.

Reederei Kagel
 Personen- und Frachtschiffahrt
 Berlin-Nikolassee, Beelitzhof (S-Bahn Nikolassee) — Telefon Berlin 80 55 53

Schiffs-Reisen

Berlin – Brandenburg – Genthin – Parey – Tangermünde und zurück
 mit den Schiffen „Scharnhorst“ u. „Troll“
Reisegenehmigung nicht erforderlich

Hinfahrt: Jeden Montag, Mittwoch, Donnerstag
 Abfahrt Nikolassee-Beelitzhof (8 Minuten von der S-Bahn)

Rückfahrt: Jeden Dienstag, Freitag, Sonnabend

Fahrplan gültig ab 1. Oktober 1946

	Hinfahrt		Rückfahrt	
	Montag	Mittwoch	Dienstag	Freitag
Nikolassee	ab 8.00	8.00	an 17.00	17.00
Brandenburg	11.15	11.15	12.15	12.15
Or. Wusterwitz	13.10	13.10	10.45	10.45
Kade	13.40	13.40	10.10	10.10
Genthin	15.00	15.00	9.20	9.20
Parey	16.00	16.00	8.00	8.00
Feranland		16.10		7.30
Buch		16.40		7.00
Tangermünde		17.30		6.30

Kartenvorverkauf an d. Anlegst. Nikolassee-Beelitzhof, Tel. 80 55 53, sowie im AVIA-Reisebüro Charlottenburg, Kantstraße 17, Tel. 323623
 Berlin NW 7, Friedrichstraße 94
 Berlin SW 29, Kottbuser Damm 70-71
 Berlin-Schöneberg, Grunewaldstraße 47

1311, 2000, 10.46 - Girtzig, Schöneberg, Feurligr. 54



Hinweise zu den Hamsterfahrten ab Spandau, auch die Reederei Bigalke mit ihrem KURT HEINZ die Fahrten nach Schermegow anbietet, ist auf dieser Infotafel zu sehen. (Aus „Illustrierte Rundschau“ Berlin, November 1947)

1946 versuchte Georg Hoffmann aus Tegel, der schon 1916 zum ersten Mal auftaucht und 1925 mit der MÖWE zum zweiten Male in Erscheinung tritt, mit dem im sowjetisch besetzten Teil Deutschlands registrierten MS FALKE ein Schiff auf dem Tegeler See einzusetzen. Dieser Versuch musste aber 1949 aufgegeben werden, da das Schiff wieder in die Ostberliner Gewässer zurück musste. Ob Hoffmann das 1916 erworbene Boot HOFFNUNG bis um 1940 einsetzen konnte ist unbekannt aber möglich, da ein 1940 ab-

gebildetes Schiff diesen Namen trug. Obwohl dieses Boot in keinen Listen in den dreißiger Jahren auftaucht, besteht die Möglichkeit, dass Hoffmann es gelegentlich nutzte. Ein Franz Hamann aus Tegel setzte ebenfalls 1946 ein UWE genanntes Schiff in Tegel ein, 1946 war dieses Schiff dann aber wieder in Ostberlin.

Ab Tegel gab es mehrere Linien ins Umland. Tegel war Ausgangspunkt bzw. Zwischenstation auf der Fahrt zu entfernten Zielen. Tegelort wurde nur als Zwischenstation angefahren. Insgesamt gab es 13 Linien in denen Tegel und Tegelort bedient wurden. Die Endstationen ab Tegel waren Magdeburg, Schmergow, Zehdenick und Dannenwalde. Als Zwischenstation wurde ab Tegel Neuruppin, Wittenberge über Havelberg, Linum/ Fehrbellin, Templin, Lychen, Oderberg und Zabelsdorf angelaufen. Bis zum Ende der Blockade 1949 konnten diese Fernfahrten durchgeführt werden.

Die Stern und Kreisschiffahrt musste zusammen mit allen anderen größeren Reedereien, wie der von Paul David und Paul Tempelhof ihre über die Berliner Stadtgrenzen hinausgehenden Fahrten einstellen. So konnte zum Beispiel das Restaurant Seelöwe am Lehnitzsee bei Oranienburg nicht mehr angelaufen werden. Diese Reedereien waren nun gezwungen sich andere Linien, innerhalb der Westberliner Stadtgrenzen, zu erschließen. Die Stern und Kreisschiffahrt richtete sehr spät, 1966, die so genannte Große Rundfahrt von Tegel zum Wannsee bzw. zur Pfaueninsel ein. Für die kleineren Betriebe änderte sich aber nicht soviel, da sie sich vor dem Krieg ohnehin meist innerhalb der Berliner Stadtgrenze bewegten.

Die Berliner Fahrgastschiffahrt war bis dahin in drei große Fahrgebiete einzuteilen. Da war zum Ersten der Müggelsee und die daran anschließenden weitläufigen Seengebiete der Spree und Dahme bis zum Scharmützelsee im Osten. Hier gab es die meisten Reedereien und die Berliner Reedereien setzten hier auch die meisten Schiffe ein. Das zweite große Revier befand sich im Südwesten, wo vom Wannsee aus bis zu den Potsdamer Havelseen und Brandenburg hauptsächlich die Stern und Kreisschiffahrt ihre Schiffe einsetzte. Das dritte Gebiet war die Oberhavel mit dem Tegeler See, der im Gegensatz zu den anderen Gebieten nicht über ein so großes Einzugsgebiet verfügte. Es änderte sich zwar auch einiges im Tegeler Bereich, die Änderungen waren aber bei weitem nicht so einschneidend wie in den anderen Gebieten. Da Tegel von der Stern und Kreisschiffahrt erst ab 1954 wieder angelaufen wurde, kam es nach dem Krieg zur Gründung einiger kleinerer, lokaler Reedereien, oft mit nur einem, dazu meistens sehr kleinen Schiff.

Ab Ende der vierziger Jahre nahmen die Reedereien Bigalke, Bauer, Lahe und Kosewsky ihren Betrieb wieder auf. Die Reederei Frost tauchte wieder auf und eine neue, die Reederei Haupt, wurde gegründet. Aus dieser Reederei ging später die Reederei Bethke hervor. Während die Reedereien Bigalke, Bauer um 1961 und später auch Lahe vom See verschwanden, wurden andere kleinere Betriebe gegründet.

Seit 1916 wird Georg Hoffmann drei Mal genannt und trotz dem ist kaum etwas über diesen Schiffseigner zu erfahren. Das auf der Lahe Werft gebaute MS FALKE von Hoffmann war für den Einsatz in Tegel vorgesehen. (Foto Woike, Slg. Bluhm)



Das MS SCHMÖCKWITZ der Reederei Radestock aus Schmöckwitz war 1946 wirklich auf der Oberhavel in Fahrt. In Miete bei der Spandauer Reederei Krenz wurde es ab dem 27.7.1946 für Fahrten nach Neuruppin eingesetzt. (Foto Woike, Slg. Bluhm)



Aus „Berliner Zeitung“ vom 18. 7. 1946

Dampfer-Verkehr nach Neuruppin. Ab Montag wird zwischen Spandau und Neuruppin mit den Motorschiffen „Schmöckwitz“ und „Kurt Heinz“ ein ständiger Dampferverkehr durchgeführt. Die Motorschiffe verkehren an jedem Montag und Donnerstag vom Hafenplatz in Spandau ab 8 Uhr und treffen gegen 18 Uhr in Neuruppin ein, Rückfahrt ab Neuruppin an jedem Dienstag und Freitag um 8 Uhr. Voranmeldungen für Personen und Güter sind an Krenz, Spandau, Kaiserstr. 4, zu richten.



Diese am alten Berlin – Spandauer Schiffsfahrtskanal befindliche Abfahrts- und Fahrpreistafel war noch bis 1986 ein Zeugnis der Reederei Krenz.

Mit Dampfer und Fährboot

Erich Lahe und Söhne Abl. Personenschiffahrt - Saatwinkel · Ruf: 45 77 12
 Fahrplanmäßige Linienverkehre (tägl.)
 Linie A: ab Tegel, Seeufer u. Spandau, Hafenplatz, über Tegelort u. Saatwinkel (Strandbad Tegelsee)
 Linie B: ab S-Bhf. Gartenfeld nach Saatwinkel und Tegelort
 Sonderfahrten: ab Tegel und Spandau nach Pfaueninsel und Umgebung
 Vermietung von modernen Fahrgastschiffen für Vereins-, Betriebs- und Schulausflüge

Reederei Paul Bauer u. Sohn
 Tegel · Ruf: 45 93 75
 Mit Motorbooten „Onkel Paul“ von Tegel nach Strandbad Tegelsee, Tegelort und Rundfahrt Tegeler See

REEDEREI FROST
 TEGELORT Telefon: 45 94 73
 Ab Tegel, Seeufer
 Dienstag und Donnerstag: Kohlhasenbrück
 Mittwoch: Pfaueninsel
 Sonntag: Rundfahrten auf dem Tegeler See

Reederei A. Becker Tel. 35 10 46
 Abfahrtsstelle: Hallesches Tor (Mehringdamm-Brücke) · Ab 1. Mai sonntags, montags, donnerstags 9.30 Uhr zur Pfaueninsel, sonntags, dienstags, mittwochs, freitags 10 Uhr nach Konradshöhe (Feengrotte) · Vermietung an Vereine und Betriebe zu ermäßigten Preisen

Reederei Albert Krenz
 Berlin-Spandau, Kaiserstr. 4, Fernruf 37 20 61
 Vereins- u. Schulfahrten zu ermäß. Preisen (F. Rentner, Kriegsbesch. u. Erwerbsl. bes. ermäß. Preise)

Reederei und Frei-Badebetrieb W. HAUPT
 Tegel, Insel Hasselwerder Fernruf: 45 94 56
 Tägl. Rundfahrten auf d. Tegeler See sow. Pendelverkehr zur Badeinsel Hasselwerder ab Tegel, Strandprom.
 Vermietung von Schiffen an Schulen und Vereine
 Während der Ferien: Montag, Mittwoch 9 Uhr nach Moorlake – Pfaueninsel

Reederei Oskar Kosewsky
 Tegelort, Ruf 45 87 29
 Fähre: Tegelort – Valentinswerder – Saatwinkel

Vermietung von Personenschiffen
 NOLTE – KAPITZKY
 Berlin NW 87, Claudiusstr. 8 · Ruf: 39 42 80

DAVID & SÖHNE Personenschiffahrt Berlin N 65 Nordufer 1, Tel. 46 59 01
 Vermietung von Fahrgastschiffen an Vereine, Schulen und Betriebe
 Fahrplanmäßige Fahrten ab Fennbrücke (Nordufer), Seestraße (S-Bhf. Beusselstraße), über Tegelort (Rest. Birkengarten) nach: Pfaueninsel, Kohlhasenbrück und Konradshöhe, Heiligensee (Wald). Näheres siehe Anschlagstulen.

Fahrplan

M/s Falke

Personenschiffahrt

HILDE HILL · 1 Berlin 20 · Weidegarten 3
 ab 18 Uhr Telefon 388 26 87 (meldet Sperling)

Planmäßiger Personenschiffsverkehr

Ab: Charlottenburg Nord/Hinkeldey-Brücke
 Mäckeritzbrücke / Saatwinkel/Prinzen-
 garten u. Blumeshof / Forsthaus über
 Tegelort.

Siehe Fahrplan umseitig!

Getränke, Rauchwaren usw. sind an unserer Kantine erhältlich

Wirts- und Fährhaus
„SCHÖNBLICK“
 Spandau-Hakenfelde

Abfahrtszeiten:

Ab Spandau (Hafenplatz)
 Motorschiff **INSULANER**: täglich jede volle Stunde
 Motorschiff **TOURIST**: täglich ab 9,45 stündlich

Ab Haselhorst (Kirche)
 Motorschiff **VENUS I**
 Motorschiff **VENUS II**

täglich jede volle Stunde

Täglich Brücke 7 rechts

Große Rundfahrt auf der
Oberhavel nach Heiligensee-Zonengrenze

mit dem Restaurationsschiff **COOKIE**

Fahrtdauer 2 Std. · Abfahrt 12.00 u. 14.45 · Preis 2,50 DM
 Unterbrechung in Tegelort Terrassen - Konradshöhe Waldburg möglich.
 Kaffee, Bockwurst und gekühlte Getränke an Bord.

Einstündige Rundfahrt um den Tegeler See, 17.20 Uhr
 Preis 1,50 DM

Der Berliner Kenner des Stadtverkehrs Siegfried Münzinger beschreibt den Zustand der Fahrgastschiffahrt auf dem Tegeler See und der Oberhavel in den Berliner Verkehrsblättern von 1962:

„Der Verkehr auf der Oberhavel, dem Tegeler See und dem Spandauer Schiffsabtriebskanal aber wird von einer größeren Anzahl kleiner und kleinster Reedereien bedient. Typisch für den Verkehr auf diesen Gewässern ist, daß mehrere Reedereien gleiche Strecken befahren, ohne daß untereinander Absprachen über Fahrabstände usw. bestehen. Ein Fahrplanheft fehlt vollständig. Auch die sonstigen Hinweise auf verkehrende und ausfallende Fahrten fehlen oder sind nur sehr notdürftig angebracht. Insbesondere bei schlechtem Wetter ist selbst an den Hauptanlegestellen nur sehr selten ein Hinweis vorhanden, inwieweit ein Verkehr durchgeführt wird. Meistens stehen für jeden Schiffsseigner eigene Anlegebrücken zur Verfügung, so daß beispielsweise in Spandau drei Stege am Hafenplatz (Wröhmännerplatz) vorhanden sind. In Tegelort z.B. verteilen sich die Stege auf die verschiedenen Gartenrestaurants am Seeufer und man weiß nie, von welchem Steg das nächste Schiff abfährt. Auch die Beschilderung dieser Stege ist stark zu kritisieren. Wenn wirklich Angaben vorhanden sind, so sind sie ungenau oder veraltet, oder ein Wechseln der Zeittafeln wurde vergessen. Meistens fehlt auch eine Fahrpreis Übersicht an Bord. Auch die Fahrplanangaben an den Anlegestellen sind - von wenigen Ausnahmen abgesehen - katastrophal; man findet manchmal an irgend einem Baum einen vergilbten Zettel oder am Steg eine verwischte Kreideschrift. Auch fehlen evtl. Hinweisschilder an den Zugangswegen zu den meisten Anlegestellen. Soweit Siegfried Münzinger, der ein recht eindrucksvolles Bild vom Alltag in den fünfziger und frühen sechziger Jahren am Tegeler See gab.

Da die meisten Fahrgäste zum Baden unterwegs waren, war an sonnigen, warmen Tagen viel los, an trüben, kühlen dafür um so weniger und da wie beschrieben in den meisten Fällen Abfahrtszeiten nicht vorhanden waren, entschieden sich die möglichen Fahrgäste oft doch zu Fuß den Heimweg anzutreten. Dadurch entgingen vielen Reedereien nicht unbeträchtliche Einnahmen, denn wenn ihre Schiffe an den Stegen ankamen, waren die meisten Badegäste bereits nicht mehr da. Münzinger beendete seine Betrachtung zur Oberhavel mit Vorschlägen zur Beseitigung dieser Zustände. Hier wurde er aber durch die Entwicklung der Zeit überholt, denn in den Jahren 1960 bis 1970 stellten fast alle Reedereien, bis auf Haupt und Lahe ihren Betrieb ein und die größeren wie die Stern und Kreisschiffahrt und die Reederei Winkler übernahmen nun den Verkehr, allerdings den regionalen Verkehr nicht im selben Maße wie die alten, kleinen Betriebe. Ihr Hauptgeschäft war der Ausflugsverkehr.

Gesamtgesellschaftliche Entwicklungen führten nach 1960 zu den einschneidendsten Veränderungen für die Schifffahrt auf dem Tegeler See. Das so genannte Wirtschaftswunder bescherte ab den sechziger Jahren den Westberlinern eine nie für möglich gehaltene Wohlstandsentwicklung. Die Berliner bzw. Tegeler und Spandauer, die eigentlich leicht in der Lage gewesen wären, die Fahrpreise zu bezahlen, gaben ihr Geld nun für andere Dinge aus. Geld und Zeit gingen für den neuen Fernsehapparat, fürs neue Auto und die ersten Reisen drauf. Für eine Dampferfahrt war nun deutlich weniger Interesse vorhanden. In dieser Zeit änderte sich natürlich nicht nur vieles in der Fahrgastschiffahrt, auch in allen anderen Gebieten waren diese Veränderungen zu spüren. So schlossen ab Mitte der sechziger Jahre die meisten typischen Berliner Eckkneipen und ein großes Kinosterben setzte ein. Hier mag wie bei vielen anderen Erscheinungen dieser Zeit, das Fernsehen eine nicht geringe Schuld haben. Da der Berliner aber nicht seine ganze Freizeit vor dem Fernseher verbringen, Auto fahren und verreisen konnte, blieb ihm doch immer noch ein wenig Zeit für einen Ausflug übrig.



Die Greenwichpromenade in Tegel war und ist der Ausgangspunkt zur Dampferfahrt. Nach dem Abriss der schlossähnlichen großen Gaststätten bestimmen nun große Wohnhäuser das Bild. Bei den Schiffen handelt es sich (von links) um GISELA, NEUKÖLLN, BERLIN, GERMANIA, SEEHAUPT und AMOR. (Foto Slg. Szagun)

Dadurch, dass Westberlin ab 1961 durch den Bau der Mauer quasi eine Insel geworden war, entstand auch ein erhöhter Bedarf an Naherholung, wie z. B. einer Dampferfahrt. Dieser Entwicklung kam besonders für Tegel im Jahre 1958 die Eröffnung der U-Bahnlinie nach Tegel zugute. So war nun auch für Berliner aus Wedding, Kreuzberg, Tempelhof und Neukölln eine Dampferfahrt auf dem Tegeler See leichter möglich geworden. Diese neuen Fahrgäste hatten andere Wünsche und Bedürfnisse. Statt zum Baden zu fahren ging der Trend bei ihnen zu Rund- und Kaffeefahrten. Da wie oben beschrieben die Anwohner des Sees immer weniger Schiffe fuhren, gingen zum Beginn des „Wirtschaftswunders“ in Tegel die Fahrgastzahlen leicht zurück. Der Bedarf für den Badeverkehr wurde immer geringer, so dass die diesen Verkehr durchführenden kleinen Reedereien immer mehr in Bedrängnis kamen. Bis in die frühen sechziger Jahre gingen die Fahrgastzahlen zurück, dann wirkte sich aber der U-Bahnbau aus. Immer mehr Ausflügler aus entfernteren Stadtteilen kamen nach Tegel und wollten eine Rundfahrt machen. Immerhin wurden um 1960 an die anderthalb Millionen Fahrgäste befördert.

Neu waren für Tegel die Dampferfahrten der Reedereien Fröhlich und Hinze (später Reederei Riedel) aus dem inneren Stadtgebiet wie Kreuzberg, bzw. von Tegel dorthin. Auf diese neue Art der Dampferfahrten für Tegel konnten sich am besten die größeren, alteingesessenen und überregional operierenden Betriebe einstellen. So kam es dann, dass von den vielen kleinen und kleinsten Unternehmen Anfang der siebziger Jahre nur die größten und gesündesten übrig geblieben waren. Der Lokalverkehr ging fast völlig zurück, nur mit der Reederei Lahe kam man noch bis Saatwinkel, Spandau oder Tegelort. Die kleinen, einfachen Schiffe verschwanden. Übrig von diesen, früher so typischen Gefährten auf dem See ist heute eigentlich nur noch die FEENGROTTE der Reederei Vogt.

Seit den achtziger Jahren bestimmen Rund- und Charterfahrten sowie Veranstaltungsfahrten jeder Art wie Discofahrten, Modeschauen, Kabarettfahrten oder andere Themenfahrten immer mehr das Geschehen in der Personenschiffahrt nicht nur in Tegel, sondern auf allen deutschen Binnengewässern. Für die Schiffe hat das zur Folge, dass sie immer größer und komfortabler werden. Umbauten wie bei den Motorschiffen ASTOR und BERLIN der Reederei Bethke sind Ausdruck dieser Entwicklung. Die Schiffe entwickelten sich immer mehr zu schwimmenden Restaurants mit Vollgastronomie, was auch in Wechselwirkung zu den leider weniger werdenden Ausflugsgaststätten steht. Für die kleineren Reedereien wird es immer schwieriger sich hierbei zu behaupten, wie man es bei der Reederei Lahe sehen kann. In Tegel blieb bis heute nur die Reederei Vogt übrig. Die Reedereien Triebler und Winkler, die ihr Hauptbetätigungsfeld um Tegel herum haben, blieben von dieser Entwicklung zuerst relativ unbeeinträchtigt, da sie erstens zu den größeren gehören und zweitens ihr Fahrtgebiet nicht regional auf Tegel beschränkt ist.

In den neunziger Jahren, also nach der politischen „Wende“, als zwischen Ost und West die Grenzen fielen und die beiden deutschen Staaten wieder zu einem Land wurden, gab es weitere Veränderungen im Bereich der Fahrgastschiffahrt, natürlich nicht nur auf Tegel beschränkt, sondern auch hier auf ganz Deutschland bezogen, soweit sich die Schifffahrt im Bereich der ehemaligen Staatsgrenzen befand. Ab Tegel kamen Fahrten ins Umland, nach Hennigsdorf und Oranienburg wie bereits vor dem Zweiten Weltkrieg wieder ins Programm der Reedereien. Diese Fahrten entwickelten sich aber nicht den Erwartungen entsprechend, so dass sie eher die Ausnahme als die Regel sind. Die Fahrten wurden meist von der Reederei Bethke, aber auch von der Stern und Kreisschiffahrt, die natürlich als größte Berliner Reederei weiterhin recht erfolgreich von Tegel aus operiert, angeboten.

Weitere Neuerungen sind auch die ab 1992 stattfindenden Kreuzfahrten mit Kabinenschiffen bis zur Elbe, den Ostseegewässern und Hamburg. Weiterhin muss festgehalten werden, dass es ab 1992 bis 2004 durch die Sperrung der Spandauer Schleuse (Schleusensanierung bzw. Neubau) auf der Tegeler Seite ziemlich ruhig wurde. Eine der beliebtesten Dampferfahrten, die sogenannte „Große Rundfahrt“ bis zur Pfaueninsel konnte nun nicht mehr stattfinden. Außerdem verschob sich das Interesse für Dampferfahrten immer mehr in das innere Stadtgebiet, wo sich immer mehr Reedereien mit ihren Schiffen tummeln und wo wohl auch das meiste Geld zu verdienen ist. Das führte dazu, dass sich auch die Reederei Winkler aus Tegel zurückzog und heute (2015) ausschließlich in der Innenstadt aktiv ist.



Schautafeln am Dorfanger in Alt Tegel vor dem Grundstück des Jugendfreizeitheim's Tegel. Das waren für die mit der U-Bahn ankommenden Ausflügler die ersten Hinweise zur Personenschiffahrt. (Foto Bluhm)

Es werden von Tegel aus zwar immer noch Fahrten in die Innenstadt angeboten, diese Fahrten gehen aber nicht mehr, wie die von der Reederei Riedel veranstalteten nach Kreuzberg, sondern nach Mitte, zur sogenannten City-Ost. Diese und auch die von ihm betriebenen Rundfahrten auf dem Tegeler See gab die Reederei Riedel schon 1996 auf. Es ist in Tegel an der Greenwichpromenade recht ruhig geworden. Die große Rundfahrt gibt es seit 2004 zwar wieder, aber ob es wieder so lebendig in Tegel wird wie in den sechziger Jahren ist zweifelhaft. An den Schönheiten des Tegeler Sees liegt es jedenfalls nicht, hier werden wohl wirtschaftliche Aspekte den Hauptauschlag geben.



Die Schiffe am Tegeler See wurden immer größer, vorn ist das MS TEGEL der Reederei Haupt zu erkennen. Die Schiffe dahinter waren für eine gewisse Zeit jeweils das größte Fahrgastschiff Berlins. Zuerst der ehemalige Dampfer DEUTSCHLAND, mit dem Bruno Winkler 1953 bei Hennigsdorf die Grenze nach Berlin durchbrach und das bis 1957 das größte Schiff in Berlin (West) war. Hinten liegt das MS PRÄSIDENT der Reederei von Alfred Schmolke. Davor das MS HAVELSTERN der Stern- und Kreisschiffahrt.. (AK Slg. Bluhm)



Aus ähnlicher Perspektive wie das Bild oben, aber aus anderer Zeit: Die Badeanstalt Ostende ist zu sehen und das Ufer bei den Borsigwerken ist noch nicht befestigt. Bei dem kleinen Schiff am Anleger in der Bildmitte handelt es sich um das HEINZ der Reederei Bigalke.

Die Reedereien

Die Motorschiffahrt Bigalke

Berlin-Tegel, Alt-Tegel 33

Die Reederei von Bigalke konnte den vor dem Krieg eingesetzten Schiffspark nach 1948 nicht mehr einsetzen. Mit dem verbliebenen KURT HEINZ wurden an Sonnabenden Hamsterfahrten unternommen. Das Schiff wurde 1948 von der Reederei Lahe erworben. Ab Mitte der vierziger Jahre bis zu seinem Tod 1960 war Erich Bigalke mit dem kleinen Motorschiff WIESEL II aktiv. Bigalkes Söhne Heinz und Ernst, die in seinem Betrieb beschäftigt waren, versuchten nach dem Tod ihres Vaters den Betrieb weiter zu führen, was ihnen aber leider nicht mehr gelang. So hörte 1960 diese noch kurz vor dem Ersten Weltkrieg gegründete Reederei auf zu existieren. Bis zu ihrem Ende war die Reederei ausschließlich auf dem Tegeler See aktiv. Der Name Bigalke tauchte noch einmal 1961 auf, als die ebenfalls ihrem Ende zugehende Motorschiffahrt Paul Bauer und Sohn als Motorschiffahrt Bauer – Bigalke noch einmal versuchte das Ende abzuwehren, was aber nicht mehr gelang.

Wie in einer Zeitungsmeldung zu lesen war, war Bigalke 1959 seiner eigenen Aussage nach der größte Reeder auf dem Tegeler See. In diesem Jahre feierte er auch seine Goldene Hochzeit.



MS WIESEL 2 der Reederei E. Bigalke um 1956 in Tegel. Gut zu erkennen ist der schlossartige Turm der großen Gaststätte „Strand-schloss“, das später großen Wohnhäusern weichen musste. (AK Slg. Bluhm)



Motorschiffahrt Paul Bauer

Berlin-Tegel, Schlieperstr. 46, vorher Johanna Weiher Str. 46

Noch während des Krieges wurde aus der Reederei Bauer die Reederei Motorschiffahrt Paul Bauer und Söhne. Unter diesem Namen nahm Bauer nach dem Krieg seinen Betrieb wieder auf. „Onkel Paul“ war wieder auf dem Tegeler See. Aber nur mit zwei Schiffen, (ONKEL PAUL I und ONKEL PAUL IV) nicht mehr mit fünf. 1960 blieb nur noch eines übrig. 1961/62 noch zusammen mit der Reederei Bigalke, dann 1962 zum Schluss noch als Fähre ONKEL PAUL wurde noch die Strecke Tegel - Forsthaus - Strandbad Tegel - Tegelerort bedient. Die Reederei Bauer wurde am 13. 2. 1963 an die Reederei Winkler verkauft. Diese übernahm aber nur die Anlegestellen, das letzte Schiff der Reederei, die ONKEL PAUL, zum Schluss ohne Nummer IV, wurde von Günter Taube, der seinen Wohnsitz auf der Insel Maienwerder hatte, übernommen.



Das kleine MS ONKEL PAUL um 1962 am Tegeler Anleger. Bei dem anderen Schiff handelt es sich um die FEENGROTTE II.

(Foto, Slg. Groggert/ Bluhm)

Während die Namen von Hermann Hille und Georg Annusat schon nach dem Ersten Weltkrieg nicht mehr in Erscheinung traten, überdauerte die Reederei von Ewald Frost auch den zweiten Weltkrieg. Auch Oskar Kosewsky, ein anderer Veteran der Tegeler Schifffahrtsszene war nach 1945 wieder da. Die durch Heirat begründete Verwandtschaft führte nach dem Krieg auch zur direkten Zusammenarbeit von Frost und Kosewsky. Der Fährbetrieb auf dem Tegeler See wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von Kosewsky nicht mehr aufgenommen. Oskar Kosewsky, in Tegelort populär „Onkel Oskar“ genannt, starb 1957. Kosewsky war Eigner der beiden Motorschiffe OSKAR und seit 1945 des MS BERTHOLD. Der Betrieb wurde von seinem Neffen Berthold Frost, der 1951 in den Betrieb einstieg, bis 1962 weitergeführt. Aus dem BERTHOLD wurde bei Berthold Frost nun TOURIST, während die andere TOURIST von Ewald Frost nach längerem Umbau den Namen BEROLINA bekam.

Zur Reederei von Ewald Frost gehörten die Schiffe D RUDOLF, seine ehemalige DEUTSCHLAND, seit 1945 das MS TOURIST und das MS DEUTSCHLAND, ein 1949 aus Hamburg erworbener Alsterdampfer. Seine Schiffe setzte Frost aber nicht nur auf dem Tegeler See ein. Durch die alten Verbindungen zur Stern und Kreisschiffahrt wurde es ihm möglich, sie auf der BVG Fährlinie Wannsee - Kladow einzusetzen. Später, als sich die St. u. K. nach dem Krieg stabilisiert hatte, wurde die Fährlinie samt der DEUTSCHLAND von ihr übernommen. Während der ehemalige Alsterdampfer nie auf dem Tegeler See eingesetzt wurde, waren, wenn sie nicht von der BVG beansprucht wurden, die TOURIST, später auch als BEROLINA und die RUDOLF auf dem Tegeler See in Fahrt.

Beide Schiffe, die TOURIST und die RUDOLF, wurden bei Frost mehrfach umgebaut. Die Umbauten beider Schiffe zählen zu den spektakulärsten Umbauten Berliner Schiffe. Neben Rundfahrten auf der Oberhavel und dem Tege-

ler See wurden ab Spandau nach Bürgerablage - Heiligensee - Tegelort Linienfahrten durchgeführt.

Das MS OSKAR von Kosewsky wurde um 1958 von Berthold Frost nach einem Umbau umbenannt in KLEINER BÄR und in den frühen sechziger Jahren stillgelegt. Die BEROLINA wurde 1966 an die St.u.K verkauft. Das MS DEUTSCHLAND wurde von Frost an die St.u.K. verchartert, und von ihr auf der BVG-Linie eingesetzt, 1968 wurde es von der Stern und Kreisschiffahrt übernommen. 1958 wurde die Witwe Emmi Frost, geb. Kosewsky als Eigentümerin bzw. Miteigentümerin der Reederei genannt, 1964 wurde der Segelmacher Felix Frost als Erbe Eigner des MS RUDOLF. Nach 1962 bemühte sich Walter Frost, ein weiteres Mitglied der Familie Frost, mit dem Kauf zweier Hamburger Hafenbarkassen den Betrieb weiter zu führen. In der Fahrgastschiffahrt konnte er nicht mehr Fuß fassen, die beiden Schiffe KLEINER BÄR II und KLEINER BÄR III wurden zu Schlepp- und Bugsierarbeiten eingesetzt. Mit dem Verkauf des MS RUDOLF 1965 an die Reederei Triebler und des MS BERTHOLD an die Reederei Völker 1971 endete die lange Geschichte der Reederei Frost.



Ewald Frost auf seinem Grundstück in Tegelort.
(Foto Tegelportal)



Das Motorschiff TOURIST war auch als BERTHOLD bei Kosewsky in Fahrt. (Foto Slg. Grogger/ Bluhm)



Das nicht mehr als Fahrgastschiff eingesetzte MS KLEINER BÄR II, mit dem Walter Frost noch versuchte die Reederei weiter zu führen, ist deutlich als Hamburger Hafenbarkasse zu erkennen. (Slg. Groggert/



Motorschiff KLEINER BÄR, der ehemalige OSKAR von Kosewsky, nach einem Umbau. (Slg. Buhm)



Das MS DEUTSCHLAND, dem man den ehemaligen Alsterdampfer nicht ansieht, wurde mehrmals geringförmig umgebaut. Auf dem Tegeler See war es nie in Fahrt. Der Einsatzort war ausschließlich der Wannsee, wo es auf der BVG Linie eingesetzt wurde. Heute ist es nach Rückbau wieder als Alsterdampfer ST. GEORG in Hamburg in Fahrt. (Slg. Bluhm, links Foto Bluhm)



Zu den spektakulärsten Umbauten von Berliner Fahrgastschiffen zählen die diversen Veränderungen, die der ehemalige Dampfer DEUTSCHLAND von Frost über sich ergehen lassen musste. Zuerst, oben links als RUDOLF mit geschlossenem Decksalon, daneben als Motorschiff und unten als MS ROLAND VON BERLIN der Reederei Triebler. Nach einem letzten Umbau, bei dem es ein Kastenheck bekam, ist es noch 2015 in Fahrt.

(Foto Bartsch, Slg. Bluhm)

(Foto Slg. Goggert/ Bluhm)

(Foto Slg. Goggert/ Bluhm)

(Foto Bluhm)



Ebenfalls bemerkenswert sind die diversen Umbauten vom TOURIST, das als SAATWINKEL schon bei Ewald Frost fuhr. Links ist das Schiff nach dem ersten großen Umbau zu sehen. Als BEROLINA sah es wie ein modernes Schiff aus. Nochmals umgebaut wurde es größer. Abermals verlängert, ist es heute als NEPTUN der Stern und Kreisschiffahrt in Fahrt. (Fotos Slg. Groggert/ Bluhm, oben und links unten, Foto Bluhm rechts unten)

Auch die DEUTSCHLAND wurde weiter umgebaut. Das ehemalige Alsterschiff bekam bei der Stern und Kreisgesellschaft ein neues Vorschiff. Als PLANET war es auf dem BVG Kurs Wannsee – Kladow im Einsatz. Zum Ende seiner Dienstzeit wurde es noch als Versorgungsschiff genutzt. Dazu wurden die Fenster geschlossen. Nach dem Bau der Anlagen am Anleger in Wannsee wurde es nach Hamburg verkauft. (Foto Bluhm)



Dieses Schiff hieß auch DEUTSCHLAND, so war es in Brandenburg und später in Tegel in Fahrt. Als RUDOLF bei Frost in Tegelort und später als ROLAND VON BERLIN der Reederei Triebler war es auch oft in Tegel, wie es das Bild zeigt, bei dem es auch im aktuellen Bauzustand zu sehen ist. (Foto Bluhm 2002)





Reederei Ewald Frost

VERMIETUNG VON DAMPF- UND MOTORSCHIFFEN

Berlin-Tegelort, den
Mollkestraße 21, Ruf: 46 94 75

Reederei und Werft Lahe

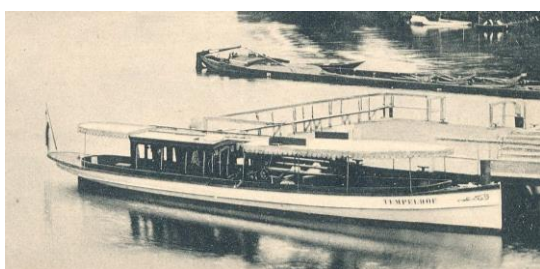
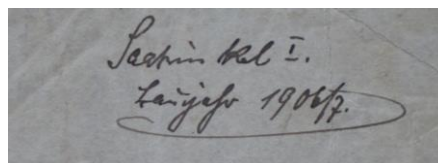
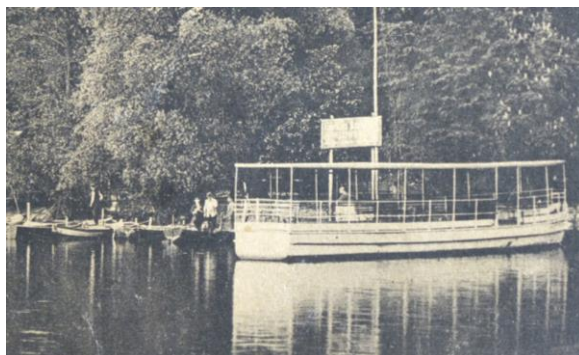
Die Geschichte der Reederei Lahe muss mit einem Rückblick in frühere Zeiten begonnen werden. Die Reederei Lahe war einer der größten Betriebe am Tegeler See und bestimmt der interessanteste. Die Vielseitigkeit des Familienbetriebes ist es, was die Reederei so außergewöhnlich macht. Schiffswerft, Fahrgastschiffahrt, Gastronomie, Bootsstände und auch Fährbetrieb gehören, obwohl betrieblich getrennt, zum Beschäftigungsfeld der Reederei Lahe und sind unzertrennlich miteinander verbunden.

Bis 1945 lautete der Reedereiname „Lahe Werft Inh. Erich Lahe, Abteilung Personenschiffahrt“, „Personenschiffahrt Erich Lahe“, nach dem Zweiten Weltkrieg „Reederei Erna Lahe“ (auch mit Beifügung Personenschiffahrt), später wieder „Reederei Erich Lahe“, dann ab 1957 „Reederei Erich Lahe und Söhne“ und zum Schluss „Reederei Erich M. J. Lahe“. Die Werft firmierte um 1950 unter „Lahe – Werke, Erich Lahe und Söhne“

Angefangen hat es 1891, als Max Lahe nach dem Erwerb der Gaststätte „Saatwinkel“ einen Fährbetrieb zwischen seinem Restaurant, Rust in Spandau, Tegelort und dem Restaurant „Leuchtturm“ mit Ruderbooten aufnahm. Als Schiffsführer des Dampfers SPERBER war er bestens mit dem Element Wasser und der Fahrgastschiffahrt vertraut. 1900 kam eine weitere Linie ab „Leuchtturm“ zum Lokal Wilhelmsruh über Valentinswerder hinzu.

Ein Motorboot konnte 1905 erworben werden. Ein weiteres, auf dem eigenen Bauplatz 1906/07 erbaut, sollte es zuerst den Namen KEHRWIEDER bekommen, kam dann aber als SAATWINKEL in Fahrt.

Durch die Pacht des Restaurant „Krahnhaus“ von Franz Meyer 1913/14 konnte Max Lahe seinen Betrieb erweitern. Nach dem Krieg um 1919 wurde das Restaurant und das noch unbebaute Grundstück daneben von ihm und seinem Sohn Erich erworben. Das Restaurant wurde in „Fährhaus“ umbenannt. Auf dem erworbenen Grundstück wurde von Erich Lahe eine Werft errichtet. Schon zu dieser Zeit wurden freie Plätze an den Stegen an Bootseigner vermietet. Walter Lahe, der andere Sohn von Max Lahe, übernahm um 1910 den Inselverkehr. Zuerst mit einem Ruderboot, zudem später zwei Marinepontons hinzukamen, die mit Außenbordmotoren ausgerüstet wurden. 1915 bediente er die Linie Saatwinkel – Fährhaus – Valentinswerder (Rest. Insel Großer Wall) – Rust - Restaurant Wilhelmsruh. Als 1923 das Restaurant auf Valentinswerder geschlossen wurde, wurde auch der Fährbetrieb eingestellt. Die Fähre lief parallel zur Fähre von Kosewki. Da nach dem Krieg von der Sternengesellschaft der Verkehr nach Valentinswerder eingestellt wurde, konnte Lahe auch die Inseln Valentinswerder und Maienwerder bedienen. Eine weitere Fährlinie war die Strecke Freibad Saatwinkel zur Insel Baumwerder.



Die ersten Boote der Reederei Lahe. Oben, am Rumpf steht KehrWieder, auf der Rückseite der Aufnahme Saatwinkel I, Baujahr 1906/7. Rechts oben SAATWINKEL II, mitte SAATWINKEL (später TOURIST), unten die spätere TEUPITZ, hier noch als TEMPELHOF der Kreisschiffahrt aus Teltow.

Bilder (3) Archiv. Mette/ Lahe, unten Slg. Bluhm

Ins Ausflugsgeschäft konnte die Reederei um 1931 einsteigen. Zuerst mit den vorhandenen Fährbooten, dann ab 1934 mit dem MS SAATWINKEL II, zu dem ein Jahr später noch ein Schiff von der Teltower Kreisschiffahrt übernommen wurde. Dieses, die TEUPITZ, war die frühere TEMPELHOF, die nach Bau des Großmotorschiffes TEMPELHOF den Namen TEUPITZ bekam. Die erste Ausflugslinie der Reederei war die zwischen Saatwinkel, Tegelort und Bahnhof Gartenfeld. 1935 waren für die Reederei Lahe die Boote SAATWINKEL I, SAATWINKEL II, KEHRWIEDER und TEUPITZ in Fahrt.

1906 wurde der Schiffbaubetrieb aufgenommen, zuerst noch auf dem Gelände der Gaststätte, dann, nach dem Krieg auf dem neu erworbenen Gelände daneben. Auf den dann 1919 gegründeten Lahe Werken,

Erich Lahe und Söhne wurden bis 1954 ungefähr 300 Neubauten erbaut. Kleinere Fahrgastschiffe, Bau- und Dienstboote, Leichter, Motorgüterschiffe, Behörden- und Freizeitboote waren das Hauptgeschäft der Werft. Zur Produktpalette gehörten neben Schiffen auch Eisen- und Stahlkonstruktionen und Blechbearbeitungen jeder Art. Als Kunden wären zu nennen: die Deutsche Bundespost, die Deutsche Bundesbahn, Straßenbahnbetriebe, Kraftwerke und Hoch und Tiefbaubetriebe. Zur Produktpalette gehörten u.a. Gittermaste, Bahnschranken, Bahnhofshandwagen und Straßenbahnmaste. In ihrer besten Zeit in den 50iger Jahren beschäftigte die Werft bis zu 80 Arbeitskräfte. Zur Geschäftsleitung gehörten Erich Lahe sen. (als Maschinenbauingenieur), Heinz Lahe (als Techniker), Erich Lahe jun. (als Technischer Kaufmann und Gesamtleiter). Ab 1953 bildeten Erich und Heinz Lahe die Geschäftsleitung.

Als Kunden konnte die Werft den Reichswasserschutz (vor dem Krieg), den Zoll und die Polizei gewinnen, die auch nach dem Krieg noch als Kunden auftraten. Als Fahrgastschiffe wären die STOLZENFELS für die Reederei Kelch, die in Rüdersdorfer Gewässer operierte und zwei Schiffe SPRING und FALKE für den

Werbellinsee der Reederei Bade zu nennen, mit dem es verwandtschaftliche Beziehungen gab. Außerdem wurden die BUSSARD für die Reederei Bigalke und INSULANER der Reederei Völker. Für den eigenen Betrieb, SAATWINKEL I, SAATWINKEL II und KEHRWIEDER erbaut.

Besondere Sporen verdiente sich mit dem Bau von kleineren und größeren Freizeitbooten, so zählen einige Yachten zu den herausragenden Leistungen der Werft. Eine wichtige Einnahmequelle war auch der Umbau und die Reparatur von Schiffen. Um 1955 geriet die Werft in finanzielle Schwierigkeiten. Maßgeblicher Grund waren wohl Finanzierungsprobleme im Zusammenhang mit einem Großauftrag für Gütermotorschiffe des Typs „Gustav König“. Um 1960 wurde die Werft weitgehend aufgegeben, ein großer Teil des Grundstückes wurde verkauft. Auf dem verbliebenen konnten noch Reparaturen und Umbauten getätigt werden. Der Umbau des BUSSARD, aus dem die BADEN - BADEN wurde, glich zwar einem Neubau, war dann aber auch der letzte Bau auf dem Werftgelände.

Gleich nach dem Zweiten Weltkrieg richtete Walter Lahe mit einem Ruderboot eine nur kurz bestehende Notfähre an der zerstörten Tegeler Brücke in Charlottenburg ein. Diese Fähre bestand nur bis zum Wiederaufbau der Brücke. Mit dem Motorboot LISA wurde von ihm der Verkehr nach Valentinswerder bedient. Die anderen Mitglieder der Familie Erna und Erich widmeten sich der Gastronomie und dem Werftbetrieb. Mit dem verbliebenen SAATWINKEL II konnte ein erster bescheidener Fahrgastbetrieb aufgenommen werden. Zur eigentlichen Reedereigründung kam es als Erich Bigalke seinen vor dem Krieg erbauten BUSSARD nicht bezahlen konnte, so ging das Schiff an die Bauwerft zurück und bildete den Grundstock für die neue Reederei. Mit weiteren Schiffen konnte der Betrieb schnell vergrößert werden. Schon 1949 verfügte die Reederei über eine ansehnliche Flotte von sechs Schiffen. Zu den genannten kamen noch DANZIG (Umb. aus Yachtmotorschiff), HEIDELBERG (Umb. aus Yachtmotorschiff), KEHRWIEDER



LAHE - WERKE
ERICH LAHE & SÖHNE

Abt. Eisen- u. Stahlbau
Abt. Schiffswerft

BERLIN-SAATWINKEL (Post Spandau)
Telefon 45 77 12 / 13

Erich Lahe & Söhne
Personenschiffahrt

BERLIN-SAATWINKEL, Post Spandau
Fernruf: 45 77 12 / 13 und 45 84 02

Fahrplanmäßiger Linienverkehr
täglich:

LINIE A: Ab Tegel (Seuter, Brücke 2) und Spandau (Hafenplatz) über Tegelort und Saatwinkel (Strandbad Tegelsee)

LINIE B: Ab S-Bahnhof Gartenfeld nach Saatwinkel und Tegelort.

Sonderfahrten: Ab Tegel und Spandau nach Pfaueninsel und Umgebung.

Vermietung von modernen Fahrgastschiffen für Vereins-, Betriebs- und Schulausflüge.

Restaurant „Fährhaus“ Saatwinkel
Nähe S-Bahn-Station Gartenfeld
Bes. E. Lahe. Tel. 45 84 12

Sonntags einblättrige Schiffsverbindung von und nach Tegel und Spandau mit dem Motorschiffen des vereinigten Fahrplans

Idyllische Lage, direkt an Tegeler See, gegenüber Insel Maleswerder / Schattiger Naturgarten

Geräumiger Saal / Gemütliche Gasträume

Gepflegte Biere, Weine, Liköre und sonstige Spirituosen in großer Auswahl / Apfelsaft Eisbecher mit Früchten

Sonntags Tanz (5-Mann-Kapelle)

Geschlossene Gesellschaften / Festlichkeiten für Betriebe und Gesellschaften werden nach Wunsch arrangiert, nach vorheriger Vereinbarung

**Speisebetrieb • Kaffeeküche
Barbetrieb • Speisesaal**

Besuchen Sie uns bitte

Achtung!

Personen-Schiffsverkehr
(täglich)

TEGEL — TEGELORT — SPANDAU

Rundfahrten auf dem Tegeler See
(über Tegelort-Saatwinkel)

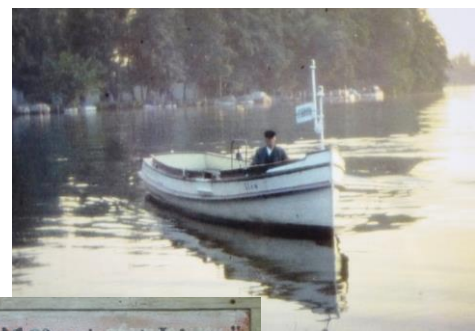
Fahrplan 1949
(Gültig ab 15. Juni 1949)

Es fahren für Sie:

Die Fahrgast-Motorschiffe:
MS. WIESEL, MS. DANZIG, MS. BUSSARD,
MS. HEIDELBERG, MS. KEHRWIEDER

Lahe-Werft (Inh. Erich Lahe)
Abteilung: Personenschiffahrt
46 84 12 Berlin-Saatwinkel (Post Spandau)

Werfen Sie diesen Tauchfahrplan nicht fort, geben Sie ihn bitte weiter!



Motorboot „Lisa“
05 SAATWINKEL
06 27 Personen
Eich. SW. Bm. 299
E. Lahe, Fährmeister

und WIESEL hinzu. Auf der eigenen Werft konnten zwei 1950 erworbene Wracks ausgebaut werden. Als BERLIN und ELBE kamen sie bei Lahe in Fahrt. Von der während des Krieges von Brandbomben stark beschädigten DONAU, die als BERLIN in Fahrt kam, konnte für den Wiederaufbau nur der Hauptspant genutzt werden. Auch die ELBE befand sich in ähnlich schlechten Zustand. So konnte man beide Umbauten eigentlich als Neubauten ansehen.

Das Fahrgebiet der Reederei war der Tegeler See bis Spandau, die angesteuerten Stationen ab Saatwinkel waren Tegelort, Tegelort Restaurant Seegarten, Tegelort Restaurant Birkengarten, Konradshöhe Bad (Hallig, Pape), Liebesinsel, Wall, Strandbad Tegel und Tegel.

Wegen finanzieller Notstände musste 1956 die Zwangsversteigerung des Werft- und Reedereigeschäftes der Familie Lahe vorbereitet werden. Alle Versuche, auch mit Hilfe der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, den Betrieb mit seinen 70 Beschäftigten zu retten, schlugen fehl. Da der Versteigerungstermin am 12. Juli bereits längere Zeit feststand, konnten die Schiffe, bis auf die HEIDELBERG, bis dahin nicht mehr eingesetzt werden. Letztendlich konnte Erich Lahe den Zusammenbruch durch den Verkauf großer Geländeteile der Werft aber doch noch verhindern, so dass der Betrieb weitergeführt werden konnte. Unter der Leitung von Erna Lahe wurden die Schiffe KEHRWIEDER und DANZIG zu Rundfahrten auf der Spree vor der neu erbauten Kongresshalle bzw. zur Interbau eingesetzt. Auch wurde zu dieser Zeit die Mäckeritzbrücke angelaufen. Diese Fahrten waren die wenigen Ausnahmen bei denen die Reederei den Tegeler See verließ.

Ein 1960 unternommener Versuch, das 1955 auf dem Wasserweg von der Weser transportierte WESERLAND, ein 17 m langes Rumpfteil ohne Heck, zum Fahrgastschiff auszubauen, scheiterte. Die Überführung wurde von Heinz Lahe, dem Sohn von Erich Lahe vorgenommen. Gleich nach Umbaubeginn auf der Werft wurden die Arbeiten eingestellt, da dem Umbau des BUSSARD Vorrang gegeben wurde. Die angefangenen Arbeiten an der WESERLAND wurden nicht wieder aufgenommen, lediglich als Materialspender für diverse Reparaturen wurde es noch genutzt. Nach 1970 wurde es abgebrochen.



Die BADEN-BADEN nach dem ersten Umbau bei dem das Schiff eine erhöhte Back bekam. Foto Slg. Mette

Das Ende der Werft war zwar um 1960, für einige Umbauten für den eigenen Bedarf wurden die Werftkapazitäten aber weiterhin genutzt. So kam es immer wieder zu Ärger mit Anwohner. Da sich Saatwinkel zu dieser Zeit immer mehr zur Sommerfrische entwickelte, bereiteten einige Anwohner unter Hinweis auf § 16 der GewO dem Betrieb auf der Werft immer wieder Schwierigkeiten. Das emsige Hämmern und Schweißen störte bei den Wochenendhausbesitzern die erhoffte und wohl auch benötigte Ruhe. Auf dem ehemaligen Werftgelände wurden nur noch die nötigsten Reparaturen an familieneigenen Schiffen ausgeführt. Walter Lahe, der Onkel von Erich Lahe starb 79-jährig

1967, sein Fährbetrieb wurde eingestellt. 1970 wurde es aber doch wieder laut auf der Werft. Aus dem BUSSARD entstand nach Plänen von Schiffbaumeister Thiel die BADEN – BADEN. Dieser Umbau kam fast einem Neubau nahe. Erich Lahe, der der Meinung war, dass Arbeitsplätze wichtiger seien als Ruhe und Erholung, handelte sich wieder Ärger mit einigen Anwohnern ein. Der Abbruch der KEHRWIEDER, die bei Eisgang aus dem Wasser gezogen wurde, konnte wegen Beschwerden nicht mehr ausgeführt werden, er wurde deshalb auf dem Abbruchbetrieb Möritzwerft durchgeführt.

Mit dem von den Erben der Reederei Kagel erworbenen größeren Motorschiff SCHARNHORST kam ein weiteres, letztes Schiff zur Reederei. Erworben wurde es von Dieter Witte, der das Schiff in Zusammenarbeit mit Erich M. J. Lahe, der das Schiff betrieb, einsetzte. Bei der Übernahme bekam es auch ein Sonnendeck. 1981 erwarb Lahe das Schiff. Erich Lahe sen., der Vater von Erich M. J. Lahe starb 90-jährig 1976. Die Geschicke der Reederei lagen in der Hand von Erich Lahe Sen., während Heinz Lahe für Grundstück und Restaurant „Fährhaus“ verantwortlich war. Bis 1978 wurden bis auf die BADEN-BADEN und SCHARNHORST alle anderen Schiffe nach und nach außer Fahrt genommen, stillgelegt oder verschrottet. 1979 wurden die ELBE und die BERLIN stillgelegt. Für beide Schiffe standen neue Untersuchungen an. Bei der BERLIN, dem ersten Neubau in Berlin nach dem Krieg, deren Bodenplatten nicht mehr den Anforderungen entsprachen, kam das Ende. Aber auch bei der ELBE stand aufgrund neuer Bestimmungen, neben anderen Auflagen, die Verlegung des Geländers am Oberdecks nach innen und ein neuer Krängungsversuch an, was ein wirtschaftliches Betreiben ausschloss. Während die 1983 am Steg gesunkene BERLIN 1984 abgebrochen wurde, sollte die ELBE irgendwann wieder aufgebaut werden. Ein gescheiterter Verkaufsversuch bestimmte auch das Ende der ELBE.

Nur in der Sommersaison hielt sich Erich Lahe in Berlin auf, wo er als Schiffsführer der SCHARNHORST und Leiter der Reederei gut zu tun hatte. In den anderen Jahreszeiten lebte er im ruhigen Baden-Baden. So hatte Erich Lahe für den Ärger mit dem Lärm und den vor sich hin rostenden Schiffen auch kein Verständnis. Die stillgelegten Schiffe, zeitweise waren es vier, die am Steg in Saatwinkel lagen, rosteten vor sich hin. War es früher der Lärm des Werftbetriebes, der die Anwohner störte, war es nun der Anblick der vor sich hin rostenden Schiffe.

Das Ende seines Betriebes zeichnete sich aber schon ab. Bedient wurden nur noch im Rahmen einer Rundfahrt die Anlegestellen Tegelort, Spandau Hafenplatz, Saatwinkel und Tegel. Bis 1992 war die Reederei noch mit den Fahrgastschiffen BADEN-BADEN und SCHARNHORST auf dem Tegeler See zu sehen. Sinkende Einnahmen und der ständige Ärger mit den Anwohnern bewogen Erich Lahe, seinen Betrieb aufzugeben. Mit dem Verkauf der beiden Schiffe im Jahre 1992 und der Anlegestellen an die Reederei Bethke gab es auf dem Tegeler See keine Lokalschiffahrt mehr. Die Anlegestellen Forsthaus, Saatwinkel und Strandbad, die zuletzt von Lahe angesteuert wurden, konnten nun nur noch mit der BVG und längerem Fußmarsch oder mit dem Fahrrad oder dem Auto erreicht werden. Die Reederei fehlt bis heute.

Übrig von den ehemaligen Lahe Betrieben, blieben nur die auf dem verbliebenen Teil der ehemaligen Lahe Werft befindliche Bootsstände, die heute von Frau Ilona Mette, der Tochter von Heinz Lahe, betrieben werden.

Mit der Reederei Lahe ging auf dem Tegeler See eine Epoche zu Ende. Nun gab es keinen Ausflugsnahverkehr auf dem Tegeler See mehr, der von der Reederei in geringem Maße noch bis zum Schluss aufrechterhalten worden war. Dieser für den Tegeler See so typische Lokalverkehr wäre aber auch ohne den Protest der Anwohner zum Erliegen gekommen, da sich nach 1993 die Lage der Fahrgastschiffahrt in ganz Berlin total veränderte. Den Wandel des Fahrgebietes in die Stadtmitte hätte die Reederei Lahe wohl nicht überstanden. Das MS SCHARNHORST, laut Erich Lahe war es das Schiff mit den besten Fahreigenschaften Berlins, ist heute, 2015, auch in der Innenstadt als VICTORIA anzutreffen.



Die BADEN-BADEN 1991 entstand durch Umbau aus dem BUSSARD. Als FREIBEUTER im Piratenlook war es zum Ende noch in Fahrt.
(Oben links Slg. Mette, Foto 2, Bluhm 1991/ 2010)



Von 1973 bis 1993 war die SCHARNHORST ausschließlich auf dem Tegeler See in Fahrt. (Foto Bluhm)



Der kleine WIESEL endete als Sportboot 2003 nach einem Feuer in Brandenburg an der Havel.
Foto Slg. Groggert/ Bluhm



Die BERLIN wurde als der erste Fahrgastschiffsneubau in Berlin von der Presse gefeiert, hier bei der Jungfernfahrt 1951. Foto Slg. Mette



DANZIG wurde aus einer Yacht umgebaut.
Slg Groggert/ Bluhm



Ebenfalls aus einer Yacht entstand das MS HEIDELBERG,
heute macht es Charterfahrten bei der Reederei Fangrot. Foto
Slg. Groggert/ Bluhm



Die WESERLAND kam bei Lahe nie in Fahrt. Foto Slg.
Groggert/ Bluhm



KEHRWIEDER 1957 vor der Kongresshalle. Slg. Bluhm



Oben zweimal als ELBE vor dem großen Umbau. 1952 kam die ELBE nach einem Totalumbau bei Lahe in Fahrt. 1965 wurde es auf der Lahe Werft verlängert (Unten links). Die letzte Saison hatte das Schiff 1978. Bis 1990 verrottete es am Anleger in Saatwinkel, kein schöner Anblick. (Slg. Bluhm 3/ Fotos 2 Bluhm)

Die Lahe Werke - Bilder der Werft aus dem Fotoalbum von Frau Ilona Mette.

Die auf der Werft erbauten Fahrgastschiffe



Stapellauf des BUSSARD 1930 für die Reederei Bigalke, später wurde es zur BADEN-BADEN, (Foto Slg. Mette)



Das MS SPRING hieß auch BADE II, und war auf dem Werbellinsee für die Reederei Bade in Fahrt. (AK Slg. Bluhm)



Wenige Bilder gibt es vom MS FALKE, hier um 1950 an der Jannowitzbrücke, (Foto Slg. Bluhm)



Für die Reederei Kelch wurde das MS STOLZENFELS erbaut. (Foto Woike, Slg. Bluhm)



Die KEHRWIEDER um 1930. Es wurde für die Eigene Reederei erbaut. (Foto Slg. Mette)



Ebenfalls selten fotografiert ist das MS INSULANER im ersten Bauzustand, hier eine starke Ausschnittvergrößerung. (AK Slg. Bluhm)



Boote für Rettung und Polizei. Links Polizeiboot SPANDAU 2 nach Umbau zum Rettungsboot. (Slg. Meyer)



Rechts um 1955, WASSERSCHUTZPOLIZEI 25 beim Stapellauf. (Slg. Mette)

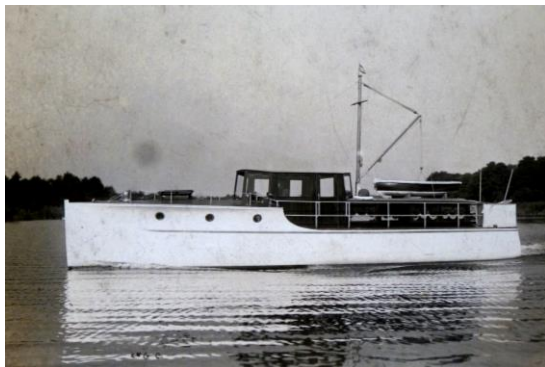


Vier Boote für den Reichswasserschutz und dem Zoll. (Fotos Slg. Mette)



Arbeit und Freizeit. zwei Beispiele für Fracht bzw. Arbeitsschiffe der Werft. (Fotos Slg. Mette)

Als Bauort für Motoryachten war die Lahe Werft eine erste Adresse, hier nur drei Beispiele Die Yacht LIE, (links) 1950 erbaut, war ein besonders luxuriös ausgestattetes Schiff. Bei den beiden unten abgebildeten Yachten handelt es sich um Vorkriegsbauten, luxuriös waren beide bestimmt auch. (Fotos Slg. Mette)



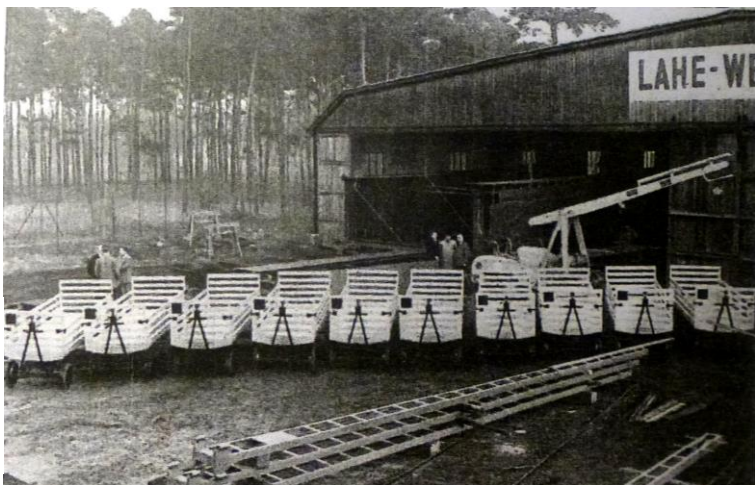
Ein Großfeuer am 20 August 1934 auf der Werft richtete großen Schaden an. Neben der normalen Feuerwehr wurden auch zwei Feuerlöschboote eingesetzt. Zum Glück konnte Schaden von der Gaststätte abgewendet werden. (Foto Slg. Mette)



Um 1950 Links die ELBE noch vor den Umbau, in der Mitte die Yacht LIE III. (Foto Slg. Mette)



Nicht nur Schiffe wurden bei Lahe gebaut, auch (z.B.) Bahnhofs-Handwagen. Hier ein großer Auftrag für die Lastkarren für die Bundespost und Rahmenflachmaste für die Deutsche Bundesbahn.

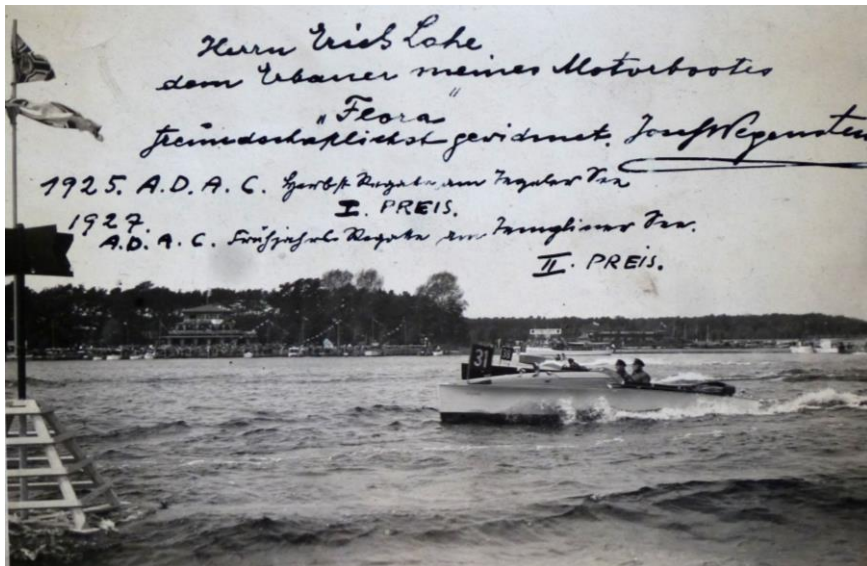


Arbeit und Freizeit – Fracht und Ausflugsschiffe. Vier Bauten der Werft. Bei den Fahrgastschiffen handelt es sich um die BERLIN und BUSSARD. (Foto Slg. Mette)





Auch im Winter ruhte der Schiffbau nicht. Viel betrieb auf der Werft Mitte der fünfziger Jahre.
(Foto Slg Mette)



Mit diesem Foto bekundet ein Kunde seine Zufriedenheit. (Foto Slg. Mette)



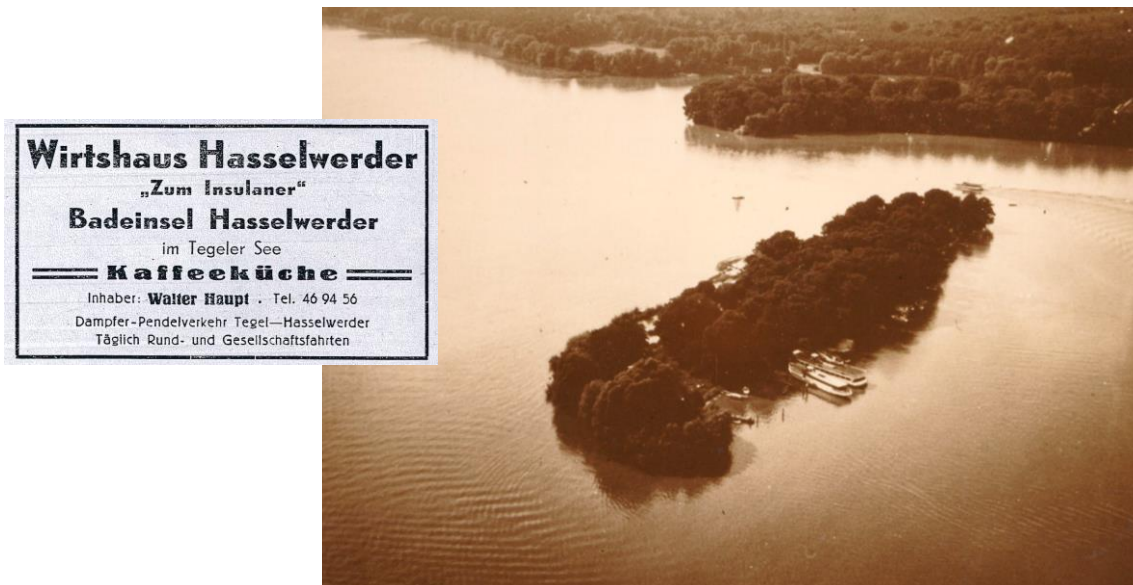
Die ersten Bootslegeplätze (Foto um 1935, Slg. Mette)

Die Reederei Haupt

Walter Haupt wurde am 2. 4. 1909 in Tegelort geboren. Sein Großvater Paul Michaelis war ab ca. 1903 als Fährmann in Tegelort tätig und führte schon im kleinen Rahmen 1912 Rundfahrten auf dem Tegeler See durch. Über diesen Betrieb ist leider nichts mehr in Erfahrung zu bringen, auf jeden Fall war er vor 1931 im Besitz eines Bootsverleihes in Tegel, den er 1932 seinem Enkel Walter Haupt übergab und der bis 1944 betrieben wurde.

Walter Haupt wurde am 2. 4. 1909 in Tegelort geboren. Sein Großvater Paul Michaelis war ab ca. 1903 als Fährmann in Tegelort tätig und führte schon im kleinen Rahmen 1912 Rundfahrten auf dem Tegeler See durch. Über diesen Betrieb ist leider nichts mehr in Erfahrung zu bringen, auf jeden Fall war er vor 1931 im Besitz eines Bootsverleihes in Tegel, den er 1932 seinem Enkel Walter Haupt übergab und der bis 1944 betrieben wurde.

Drei als Hilfsfeuerwehrboote umgerüstete Fahrgastschiffe, die Ende des Krieges im Einsatz waren und im Dienst der stadteigenen Feuerwehr standen, kamen nach dem Krieg in den Besitz des Bezirksamtes Reinickendorf. Walter Haupt, dem diese drei kleinen Fahrgastschiffe bekannt waren, bemühte sich, die Schiffe vom Bezirksamt zu übernehmen. Zuerst in Pacht zu Hamsterfahrten verwendet war die FRIEDEL das erste Schiff, das Haupt einsetzen konnte. Auch ein zweites Feuerlöschboot, die INGRID, konnte Haupt später als ANNEKEN in seinen Betrieb einreihen. Beide Schiffe waren vorher in Erkner in Fahrt.



Nachdem er die Insel Hasselwerder im Jahre 1946 gepachtet hatte, richtete Walter Haupt dort ein Strandbad ein. Zum Erreichen dieses neuen Bades wurde von ihm am 5.7.1946 ein Fährverkehr von seinem Bootsverleih zur Insel eingerichtet, mit dem er an sonnigen Tagen bis zu 5000 Personen auf die Insel beförderte. Dazu schaffte er sich das kleine Motorschiff BERTA an, das als GERTRAUDE den Namen von Haupts Tochter bekam. Bei den Hamsterfahrten, die bis nach Neuruppin gingen, konnte er 1947 den Dampfer ROLAND IV erwerben. Mit diesem Schiff, das den Namen BERLIN bekam, nahm Haupt 1948 seinen Rundfahrtbetrieb auf. Mit der Blockade kam dann das Ende der Hamsterfahrten. Der Ausflugsbetrieb von Haupt entwickelte sich ordentlich, die im Fernverkehr eingesetzten Boote konnten nun auch in Berlin gut eingesetzt werden. Am 21. 6. 1948 konnten die kleinen Motorschiffe ANNEKEN und FRIEDEL (2) vom Bezirksamt Reinickendorf käuflich erworben werden.

Die ANNEKEN wurde 1949 an Alfons Klich verkauft und 1953 durch die HASSELWERDER, ein ehemaliges Regierungsboot von der Oder, ersetzt, die als Fähre zwischen Tegel und der Insel Hasselwerder eingesetzt wurde. Das erste Haus auf Hasselwerder ließ Walter Haupt 1949 bauen. 1954 firmierte er unter dem Namen „Reederei u. Frei-Badebetrieb W. Haupt“. Einige Jahre später (1958) kam mit der SEEHAUPT ein großer Dampfer zur Reederei, der nach mehreren Umbauten 2005 als Motorschiff REINICKENDORF immer noch in Tegel in Fahrt ist. Den Namen SEEHAUPT bekam das Schiff, nachdem Gertraude, die Tochter von Haupt auf dem Starnberger See in Bayern das neu erbaute MS SEEHAUPT kurz steuern durfte. Dieses Schiff machte einen sehr großen Eindruck auf Haupt und mit dem kleinen Wortspiel mit seinem Namen fand er die Namensgebung für sein größtes Schiff auch sehr originell. Im April 1950 siedelte Haupt dann ganz nach Hasselwerder über. Er baute sich ein neues größeres Haus und lebte dort mit seiner Frau Friedel (Elfriede), seiner Tochter Gertraude, drei Schäferhunden, einer kleinen Schafherde und zwölf Hühnern. Der letzte Flottenzugang war dann das vom Bodenseebetrieb erworbene kleine Motorschiff REICHENAU. Dieses Schiff hatte in der Folgezeit eine für Berliner Verhältnisse einmalige Entwicklung, was sein Aussehen betraf. Aus der REICHENAU wurde, verlängert und verbreitert zuerst das MS TEGEL (2). Um zehn Meter verlängert hieß es SEUTE DEERN und nach noch einem weiteren recht außergewöhnlichen Umbau, bei dem es nochmals verlängert und verbreitert wurde, bekam es

dann seinen heutigen (2015) Namen BERLIN. Kurios an der BERLIN ist neben den erstaunlichen Umbauten auch, dass die REICHENAU im Rumpf und die TEGEL bzw. SEUTE DEERN im Bereich der Aufbauten noch zu erkennen sind. Walter Haupt, der nun nicht mehr auf Hasselwerder wohnte sondern, ein Grundstück an der Sechserbrücke hatte, gab 1972 seinen Betrieb an seine Tochter Gertraude ab, die zusammen mit ihrem Mann Matthias Bethke diesen Betrieb weiterführte. War Not am Mann, übernahm der „Admiral vom Tegeler See“, wie Walter Haupt genannt wurde, aber immer noch das Steuerrad eines der Schiffe. Zu bemerken ist, dass die Tegeler Reederei Haupt nichts mit der Reederei Ernst Haupt bzw. später der Reederei Arthur Haupt aus Spandau zu tun hat.

Wasserstraßenamt Berlin

Tgb. Nr.
(Bei Antwortschreiben bitte angeben)

Berlin C 2, den 5. Juli 1946
Alte Mühlendammchleue
Fernruf: 42 25 96

Wasserpöizeiliche Bescheinigung !

Herrn Walter Haupt, Tegelort, Scharfenbergstr.19
ist die Erlaubnis erteilt worden, einen Fährbetrieb
zwischen Tegel Uferpromenade (Bootsverleih Haupt) und dem
Strandbad Insel Hasselwerder auszuüben.



Der Vorstand des
Wasserstraßenamts Berlin
Im Auftrage

Berlin, den 5. Juli 1946

W. Haupt



Zweimal das MS FRIEDEL (2), links vor dem Umbau, rechts wie es modernisiert in seinen letzten Jahren fuhr. (Slg. Bluhm 2)

Aus Neuruppin kam die BERLIN, nebenan als ELISABETH im Originalzustand. Nun in Berlin bei Haupt, einen geschlossenen Decksalon hatte das Schiff schon in Neuruppin bekommen. In Berlin wurde es neu gestaltet. Nach einem etwas größeren Umbau wurden der Stabilität wegen die Fenster in hinteren Teil gegen Bullaugen ausgetauscht. Ein Sonnendeck, wie später in Westberlin üblich, bekam das Schiff nie. (Slg. Bluhm, 3)





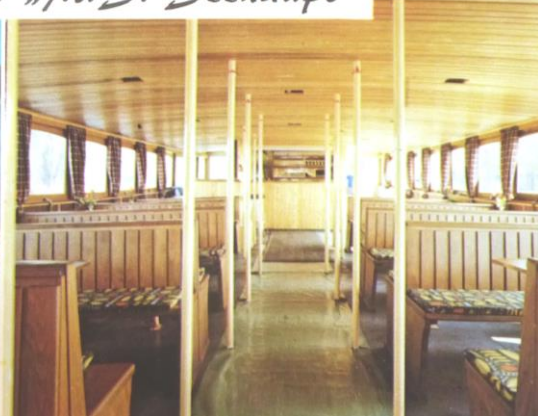
MS HASSELWERDER, dieses kleine, als Übersetzboot zur Insel Hasselwerder eingesetzten Boot wurde leider sehr selten fotografiert. (Slg Groggert/ Bluhm)



Die GERTRUD. Auch dieses Schiffchen wurde nach Hasselwerder eingesetzt. Völlig umgebaut als Yacht ist heute noch als STEINADLER in Fahrt. (Slg. Bluhm)



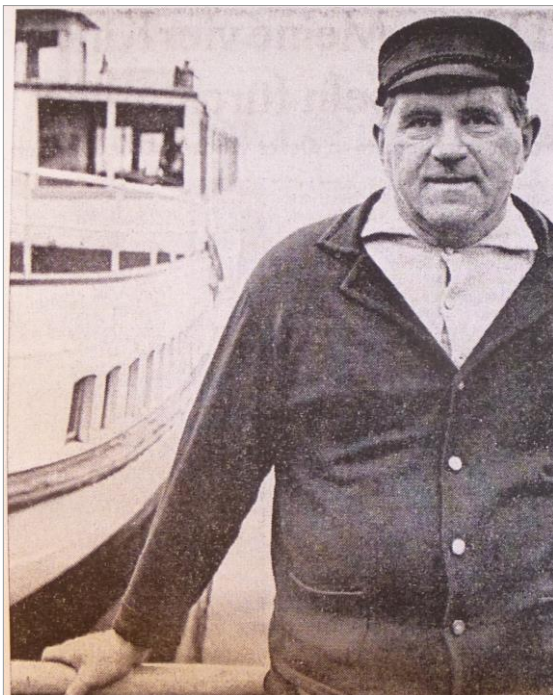
Viele Grüße von der „M.S. Seehaupt“



Dieses Schiff, das heute als REINICKENDORF im Dunstkreis der Reederei Bethke immer noch Fahrten auf dem Tegeler See anbietet, wurde als großer Schleppdampfer erbaut. Notdürftig mit Aufbauten versehen, wurde es nach dem Krieg als Fahrgastschiff RHEINGOLD eingesetzt. Zum Motorschiff wurde es dann bei der Reederei Haupt. Als SEEHAUPT kam es 1958 wieder in Fahrt. Bei einem weiteren Umbau bekam das inzwischen in REINICKENDORF umbenannte Schiff ein Kastenheck. Später wurde der moderne, schnittige Bug angebaut. Mit einem geraden Bug wie vorher würde das Schiff meines Erachtens vorteilhafter aussehen. (AK Slg. Bluhm)



Kaum zu glauben, aus der kleinen REICHENAU wurde die große BERLIN. Vom Bodensee wurde das Schiff per Landtransport nach Berlin gebracht. Auf dem Bodensee wurde es von seinem Besitzer, der Deutschen Reichsbahn, im kleinen Lokaldienst eingesetzt. Zum Schluss seiner dreiunddreißig Jahre auf dem Bodensee war es zwischen Radolfzell und der Insel Reichenau in Fahrt. Ab 1962 war es bei Walter Haupt in Tegel und wurde 1969 zum ersten Mal umgebaut. Als TEGEL kam es verlängert und verbreitert wieder in Fahrt, die kleine REICHENAU war nun nicht mehr zu erkennen. Bei einem weiteren Umbau wurde es verlängert und auch sonst beträchtlich verändert, nun kam es als SEUTE DEERN in Fahrt. Bei seinem letzten Umbau wurde es abermals verbreitert und noch einmal um gut sechs Meter verlängert. Neben dem Umbau der HEIMAT, aus der bei der Reederei Bethke, dem Nachfolgebetrieb von Haupt, die ASTOR wurde und dem Umbau der SAATWINKEL, aus der später das heute bei der Stern- und Kreisschiffahrt zu City Rundfahrten eingesetzte MS NEPTUN wurde, war die Verwandlung der REICHENAU in die BERLIN der spektakulärste Umbau eines Berliner Fahrgastschiffes. (oben links Slg. Schubert/Bluhm, Fotos Bluhm)



Walter Haupt, der Admiral vom Tegeler See, zeigt sich stolz vor seinem ersten großen Fahrgastschiff, der BERLIN, die Haupt bei seinen Hamsterfahrten nach Neuruppin „entdeckte“. (Ztg.)

Mit Kind und Kegel fahren wir Dampfer bei Walter Haupt in Tegel!

Täglich laufend Rundfahrten auf dem Tegeler See

ab Tegel „Strandpromenade“

sowie

Tegel-Strandpromenade — Spandau-Hafenplatz

und Spandau-Hafenplatz — Tegel-Strandprom.

über Seepavillon

stündlich ab 10²⁵ bis 18²⁵ Uhr

Vermietung moderner Motorschiffe

M. S. „Friedel“	M. S. „Berlin“	M. S. „Seehaupt“
120 Personen	300 Personen	450 Personen

REEDEREI WALTER HAUPT

BERLIN-HASSELWERDER • TELEFON: 45 94 56

Ein Handzettel der Reederei Haupt 1963.

Gertraude Bethke, geb. Haupt und ihr Ehemann Matthias Bethke übernahmen 1970 den Betrieb von Walter Haupt, der aber bis Mitte der achtziger Jahre als Schiffsführer im Betrieb mithalf. Der Schiffspark der Reederei Haupt wurde zum Grundstock der neuen Reederei. Bei den von Walter Haupt übernommenen Schiffen handelte es sich um die Motorschiffe SEEHAUPT, BERLIN, REICHENEU und ANNEKEN. Das MS SEEHAUPT wurde 1970 in REINICKENDORF umbenannt. Die BERLIN, 1970 nicht mehr im besten Zustand, wurde immer weniger eingesetzt und 1978 nach Auftriegszeit bei Hasselwerder abgebrochen. Die kleine ANNEKEN wurde 1968 aus der Fahrt genommen und 1970 abgebrochen. Die REICHENAU blieb jedoch in Fahrt. Sie wurde 1970 umgebaut und kam, nun wesentlich vergrößert und nicht mehr wieder zu erkennen, als TEGEL wieder in Fahrt. Im Jahr 1976 kam mit der HEIMAT ein weiteres Schiff zur Reederei.

Alfred Turczer, gelernter KFZ-Schlosser, gründete 1979 die Reederei Turczer. Hierzu übernahm er von Bethke das MS REINICKENDORF. Dieser Betrieb gehörte aber weiter zum Umfeld der Reederei Bethke, obwohl er als eigener Betrieb geführt wurde. Durch seine Frau, deren Eltern einen Schleppkahn besaßen, bekam Turczer die Verbindung zum Wasser.

Nach der Scheidung von Gertraude und Matthias Bethke entstanden 1984 nun zwei Reedereien. Es kam mit Matthias Bethke, Alfred Turczer und dem Heiligenseer Gastwirt, dem Besitzer des Ausflugslokales „Haus Dannenberg“, Peter Dannenberg zur Gründung der „Tegel- Heiligenseer Personenschiffahrt“. Die TEGEL nun nach einem weiteren Umbau zur noch größeren SEUTE DEERN geworden, gehörte zum Betrieb von Gertraude Bethke. Matthias Bethke gehörte die HEIMAT und Turczer die REINICKENDORF, und die vom Rhein neu erworbene FALKE. Premiere dieser neuen Reedereischöpfung war der Ostersonntag 1984 mit dem Angebot einer einschließlich dem Aufenthalt in Heiligensee fünfstündigen Dampferfahrt mit Essen im Haus Dannenberg, der sogenannten „Heiligenseer Sause“.

1984 waren die Schiffe der Reederei Bethke auf folgende Betriebe aufgeteilt: G. Bethke, SEUTE DEERN“; Matthias Bethke, ASTOR; A. Turczer, REINICKENDORF und TEGEL (ex FALKE 3, Reederei Taube). Der Betrieb von Turczer bestand bis 1988, die Schiffe gingen danach an ihre früheren Eigner zurück.

Nach dem Mauerfall im Jahre 1990 erweiterte Bethke seinen Betrieb auch in den „Osten“. In diesem Falle war der „Osten“ aber im Norden, nämlich im Bereich der mecklenburgischen Seenplatte. So kam es 1991 zur Gründung der „Fürstenberg-Wesenberger Personenschiffahrt“ in Wesenberg/Fürstenberg mit Übernahme der WESENBERG, und den eigenwilligen Neubauten HAVELPERLE (1991), HAVELSTROMER (1993) und HAVELLAND(1994). Busfahrten ab Tegel Mühle nach Fürstenberg mit dortiger Dampferfahrt und Rückfahrt mit dem Bus bis Tegel wurden eingerichtet. Die STADT WESENBERG aus Wesenberg an der Havel wurde erworben und bei Bethke als WESENBERG eingesetzt und auch dort stationiert. Das Schiff war nie auf dem Tegeler See in Fahrt. Der Betrieb in Mecklenburg konnte bis um 1996 aufrechterhalten werden. Mangelnder wirtschaftlicher Erfolg und die Ausrichtung auf das Kerngeschäft in Tegel bedeuteten dann aber das Ende von Bethkes Engagement außerhalb Berlins.

Mit der 1992 neu erworbenen FÜRSTENBERG wurden bis 1996 ab Oranienburg Dampferfahrten veranstaltet und für den Betrieb in Fürstenberg wurde mit dem im Stile eines Mississippierraddampfers erbauten Neubau HAVELPERLE ein neues Schiff eingesetzt.

Auch die Tochter von Gertraude Bethke, Simone Bethke, später Prause, gründete ihre eigene Reederei, von der Reederei Winkler erwarb sie 1993 das MS DEUTSCHLAND und setzte es nach Restaurierung als Nostalgieschiff ein. Diese neue Reederei firmierte auch als Reederei S. Bethke und M. Bethke, aber auch als Prause und Bethke und wie vorher gehörte die Reederei Turczer auch zum Umfeld der Reederei Bethke.

1991 waren die Schiffe der Reederei Bethke die Motorschiffe ASTOR, BERLIN und REINICKENDORF. Zu diesen Schiffen kamen von der inzwischen aufgelösten Reederei Lahe noch die BADEN- BADEN, und SCHARNHORST dazu. 1997 tauchte mit der Reederei Unger ein weiterer Betrieb im Umfeld der Reederei Bethke auf. Thomas Unger aus Niederneuendorf ist aber nur Pächter seiner Schiffe. Diese neue Reederei war mit den Schiffen REINICKENDORF und BADEN-BADEN, bei der Reederfamilie Bethke beschäftigt. Zur selben Zeit fuhr bei Gertraude Bethke die BERLIN. Die aus Oranienburg nach Tegel verlegte FÜRSTENBERG, die SCHARNHORST und die ASTOR waren bei der Reederei Unger/Bethke, während bei der Reederei Prause die ASTOR und DEUTSCHLAND in Fahrt waren. In diesem Jahr zog sich Bethke aus Wesenberg zurück. Ein 1998 auf einer Werbetafel beim Restaurant Igel in Konradshöhe angekündigtes Schiff, mit Namen ANKER war niemals in Fahrt. Es handelt sich hier um einen Fehler bei der Herstellung der Tafel und sollte ASTOR heißen. In Tegel ist 1998 das MS DEUTSCHLAND (4) gesunken. Es wurde wieder gehoben, repariert und im Bereich der vorderen Aufbauten leicht umgebaut. Die Reederei Prause veranstaltet mit der aus Fürstenberg abgezogenen HAVELPERLE Dampferfahrten von Tegel in die Berliner Innenstadt. Solche Fahrten sind in den letzten Jahren in Berlin der Trend und für fast alle Reedereien zum Hauptgeschäft geworden. Die ASTOR und die DEUTSCHLAND wurden auch von Frau Prause eingesetzt, während die „Reederei Unger, Personenschiffahrt“ die BADEN-BADEN und kurze Zeit die REINICKENDORF betrieb. 2001 war es dann die Reederei M. Bethke/Prause, die mit der ASTOR, HAVELPERLE, REINICKENDORF und der aus Wesenberg abgezogenen HAVELLAND ab Tegel fuhr, das MS HAVELSTROMER verblieb in Fürstenberg. 2002 wurde das MS HAVELLAND umgebaut und in BÄRLINCHEN umbenannt. 2003 fuhren bei der Reederei Matthias Bethke die

HAVELPERLE, REINICKENDORF, ASTOR, DEUTSCHLAND, BÄRLINCHEN und bei der Reederei Bethke die BERLIN. Das als Nostalgieschiff bezeichnete MS DEUTSCHLAND wurde zuletzt noch als Gaststätte an der Greenwichpromenade in Tegel genutzt. Bis 2008 trennte sich die Reederei in ihren mannigfaltigen Komponenten von den meisten ihrer Schiffe, übrig blieben nur die BERLIN und die REINICKENDORF.

Seit ungefähr 2008 ist Markus Bethke, der Sohn Bethkes verantwortlich für die BERLIN. Die REINICKENDORF wird unter der Regie von Simone Prause eingesetzt, so auch noch 2015.

Die Reederei in allen ihren Erscheinungsformen bot und bietet ein sehr umfangreiches Programm an. Verschiedenste Arten von Unterhaltungsfahrten werden in großer Aufmachung in den Tageszeitungen angekündigt. Für Werbung wurde neben der Herausgabe von aufwändigen Fahr- und Veranstaltungsplänen viel getan.

Zur besseren Übersicht und zur Schaffung weiterer Verwirrung noch einmal in Auflistung die verschiedenen Namen, unter denen jeweils eine zum Umfeld der Reederei Bethke gehört.

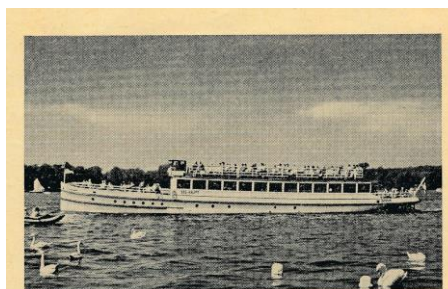
Seit 1979 gibt es folgende Reedereien im Umfeld der Reederei Bethke zu beobachten:

Reederei Bethke	Reederei S. Bethke	Andreas Prause, vorm. Matthias Bethke
Reederei G. Bethke	Reederei S. Prause	Reederei Unger/Bethke
Reederei Matthias Bethke	Reederei Prause	Reederei Unger/Bethke
Reederei Turczer	Reederei Bethke/Prause	M & S Bethke
Reederei Simone Bethke	Reederei M. Bethke & Prause	Reederei Markus Bethke

Zwischen 1986 und 2006 war Simone Prause Mitglied des Berliner Reederverbandes. Ansonsten taucht die Reederei Berhtke in keiner ihrer Formen im Reederverband auf.

Aus der Hebeliste des Abwasserverbandes der Berliner Fahrgastschiffahrt ist folgendes zu entnehmen:

1976 – 1978	Matthias und Gertraude Bethke
1979	Matthias und Gertraude Bethke, Alfred Turczer hinzu
1980 – 1983	Matthias Bethke, A. Turczer
1980 – 1983	Matthias Bethke, A. Turczer
1984 – 1985	Gertraude Bethke A. Turczer
1986 – 1988	Gertraude Bethke, Matthias Bethke und A. Turczer
1989 – 1992	Gertraude Bethke, Matthias Bethke
1993	Gertraude Bethke, Andreas Prause, vorm. Matthias Bethke
1994	Gertraude Bethke, Matthias Bethke
1994	Gertraude Bethke, Matthias Bethke
1999 – 2000	Gertraude Bethke, Markus Bethke, Simone Prause, Thomas Unger
2000	Matthias Bethke, Markus Bethke, Simone Prause, T. Unger



„MS Seehaupt“

Tagesfahrten
Kaffeefahrten
Rundfahrten
Mondscheinfahrten

FAHRPLAN

RUNDFAHRT OBERHAVEL über Heiligensee
und rund um den Tegeler See

Täglich 10.⁴⁰, 13.⁴⁰, 16.¹⁰ ab Tegel,
Greenwichpromenade · 3. Brücke
Fahrzeit etwa 1 3/4 Stunden

REEDEREI BETHKE

1 Berlin 27, Schlieper Straße 51

Der Fahrplan der dritten Saison der Reederei Bethke von 1972. Das Flaggschiff war damals das MS SEEHAUPT, das noch heute als REINICKENDORF in Tegel vorhanden ist.

Personenschiffahrt A. Klisch, Berlin NW 21, Elberfelder Str. 15 / Ruf: 39 92 15

Abfahrtsstellen jeweils 2 stündlich	
Hinkeldey-Brücke 10 ⁴⁰ Uhr	
Mäckeritz-Brücke 10 ¹⁵ Uhr	
Saotwinkel- Blumeshof 10 ⁴⁵ Uhr	
Forsthaus Tegel 11 ⁰⁰ Uhr	
Tegelort- Bellevue 11 ¹⁵ Uhr	
Omnibusverbind.: A 21 und A 62 Hinkeldey-Brücke	

Die herrliche Rundfahrt über den Tegeler See mit Motorschiff „Anneken“
Jeden Tag ab 20⁰⁰ Uhr frei zur Vermietung für geschlossene Gesellschaften und Mondscheinfahrten

Fahrplan der Reederei Klisch mit der kleinen ANNEKEN.
(Slg. Bluhm)



Der dritte große Umbau eines Tegeler Schiffes war die Genesis der HEIMAT zur ASTOR. Nach dem ersten Umbau wurden lediglich die Fenster großzügiger gestaltet. Der zweite war schon ungewöhnlicher. Um das Schiff wurde ein Rundgang gebaut und das Vorschiff völlig neu dem nun wesentlich, nicht von der Mitte verbreiterten Schiffes angepasst. Der dritte Umbau war dann „nur“ noch das Einfügen eines über die gesamte Breite des Schiffes gehenden Mittelteil. (AK Slg., Fotos Bluhm)



Die HAVELPERLE, ein mit einer Heckradattrappe einem Mississippi Dampfer nachempfundenem Schiff. (Foto Bluhm)

Die FÜRSTENBERG wurde in Oranienburg eingesetzt. Auf dem Tegeler See war sie nie in Fahrt. (Foto Bluhm)



Recht merkwürdige Bauten waren die beiden in Mecklenburg eingesetzten Schiffe „Havelstromer“ (links) und HAVELLAND in Tegel. Die HAVELLAND war noch kurze Zeit nach einem Umbau als BÄRLINCHEN bei Bethke in Fahrt. (Fotos Bluhm)



Die DEUTSCHLAND war nur kurz bei der Reederei. Etwas unglücklich, der zu kleine Schornstein und das Partyzelt. (Foto Bluhm)

Nie in Tegel in Fahrt war das MS WESENBERG, das hier als HAVELFEE in Brandenburg zu sehen ist. (Foto Bluhm)



Walter Haupt war der Admiral“ vom Tegeler See. Haupt besaß die größte Reederei am Tegeler See. Er war der Vater von Gertraude Haupt, die später nach der Heirat als Gertraude Bethke mit ihrem Mann Matthias die Reederei als Reederei Bethke weiterführte.



Auf MS ANKER kann man lange warten. Ein Schiff Namens ANKER gab es in Berlin nicht. Durch einen Übermittlungsfehler tauchte der Name ANKER auf der Infotafel am heute nicht mehr existierenden Restaurant Igel auf. (Foto Bluhm)



HAVELSTROMER und HAVELAND waren baugleich. (oben HAVELSTROMER). Dieser prahmartige Schiffstyp, ursprünglich für den Mecklenburgischen Betrieb der Reederei Bethke erbaut, bewährte sich in Tegel nicht. Nach dessen Scheitern waren beide noch kurz in Tegel. HAVELLAND wurde umgebaut und bekam ein neues Vorschiff, als BÄRLINCHEN wurde es von Bethke zu Fahrten in die Innenstadt eingesetzt. Als SIRIUS ist es nun in Brandenburg zu Hause. Der HAVELSTROMER fährt, ebenfalls umgebaut, bei Lüdecke in der Innenstadt. (Fotos Bluhm)

Die kleinen Reedereien und ihre Schiffe ab 1945

Da die Stern und Kreisschiffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg erst ab 1954 ihren Betrieb im alten Stil wieder aufnahm, gab es so etwas wie ein Vakuum. Auch die alten, schon vor dem Krieg aktiven Betriebe konnten den Bedarf nicht decken. So gab es für Neugründungen jede Menge Spielraum.

Mit einem kleinen Motorschiff, der HELENE, war es 1946 die Reederei Bankowski und Auerbach aus Berlin Haselhorst (Kolonie Salzhof 19), einem Ortsteil von Spandau, die auf dem oberen Tegeler See eine Linie zwischen Haselhorst-Haveleck-Hallig-Saatwinkel-Tegelort einrichtete und damit für die dort angesiedelten Laubenpieper eine Verbindung anbot. Der Verkehr fand nur an Wochenenden statt und hatte keinen Halt in Tegel. Dieser kleine Rundfahrtbetrieb hielt sich bis 1959. Da die HELENE 1953 an die Reederei Walter Haupt verkauft wurde, ist anzunehmen, dass bis 1959 mit angemieteten Booten gefahren wurde.

In den ersten Jahren nach dem Krieg war dann die Reederei Gnewkow, die ab 1953 ihren Betrieb aufnahm, die vorerst letzte Neugründung. Wilhelm Gnewkow kam aus dem Wedding und wohnte in der Heimstr. 21. Das erste Schiff der Reederei war die HEIN I. Es war eher ein Schiffchen, über dessen Einsatz so gut wie nichts bekannt ist. Ein Einsatz als Fährboot auf der Oberhavel ist wahrscheinlich, auf welcher Fährstrecke im Revier das Boot in Fahrt war,



Als HELENE ist vom Schiff leider keine Abbildung bekannt, hier ist das Boot als HASSELWERDER der Reederei Haupt zu sehen. (Slg. Groggert/ Bluhm)

lässt sich nicht feststellen. Anzunehmen ist, das Gnewkow sein Boot bei Bedarf auf der Fähr Konradshöhe bis Bürgerablage in Spandau, der von August Vogt betriebenen Fähr einsetzte.

1957 wurde mit dem INSULANER ein größeres Fahrgastschiff erworben, mit dem ab der Saison 1958 vom Spandauer Hafenplatz Rundfahrten auf dem oberen Tegeler See und der Oberhavel angeboten wurden. Die im Zusammenhang mit Hamsterfahrten erwähnte Reederei Albert Krenz aus Spandau konnte 1946 das MS FEENLOB 2 erwerben, nach Umbau kam es als BARBARA in Fahrt. 1956 wurde das Schiff gegen die kleinere PATRIA der Reederei Schmidt getauscht und umbenannt in PICCOLO. Bis um 1969 war Krenz im Spandau- Tegeler Bereich des Tegeler Sees zu verfolgen.

Eine zweite Reederei Schulz hatte zur selben Zeit das Motorschiff ERIKA auf dem Tegeler See in Betrieb. Hier war es Karl Schulz aus Berlin Steglitz (Lepsiusstr. 50), welcher der Verantwortliche dieser Reederei war. Dieses Schiff wurde später an die Reederei Vogt verkauft und kam nach einem Umbau als FEENGROTTE wieder in Fahrt.

Zwischen 1950 und 1959 war die Spandauer Reederei Alfons Klisch (Bln. NW 87 Spandau, Elberfelder Str. 15) mit dem ANNEKEN auf der Oberhavel aktiv. Von der Hinkeldeybrücke ging es auf dem Spandauer Schifffahrtskanal über die Station Mäckeritzbrücke nach Saatwinkel und Tegelort.

Eine weitere Ausflugsreederei entstand aus dem Betrieb der Leuchtturmfähre in Tegelort, der ab 1947 in den Händen von Hans Liptow lag. 1952 konnte Liptow mit den Neubauten ANGELA und 1956 BRIGITTE und der in Holland gebauten BARBARA (sp. PIK AS) einen Fahrgastbetrieb auf dem Tegeler See einrichten. Ab Tegel Seepromenade konnte die Reederei Rundfahrten auf der Oberhavel anbieten. Bis 1962 wohnte Liptow in Tegelort in der Bismarckstr. 40a, dann verlegte er seinen Betrieb nach Kreuzberg. Am See wurde es zu eng. Es waren einfach zu viele, die mit ihren Schiffen auf dem Tegeler See ihr Glück versuchten. Liptow erkannte diese Entwicklung und suchte und fand am Landwehrkanal ein neues Betätigungsfeld. Die Fahrten, die ab hier gemacht wurden, waren aber noch nicht die Stadtrundfahrten, wie wir sie heute kennen. Die Ziele waren die Westberliner Ausflugsgebiete am Wannensee und in Tegel. Das Ende der Reederei Liptow kam 1974, als die Reederei von Heinz Riedel übernommen wurde.



Winterlager in Tegel. Im Vordergrund BRIGITTE, in der Mitte, kaum zu erkennen Liptows kleines Motorschiff HEIN I. Dahinter sind die Schiffe von Walter Haupt zu sehen. (Foto Slg. Bluhm)



Infotafel Reederei Liptow. (Eigentum Fred Delmaire, Foto Bluhm)

In den ersten Jahren nach dem Krieg war dann die Reederei Gnewkow, die ab 1953 ihren Betrieb aufnahm, die vorerst letzte Neugründung. Wilhelm Gnewkow kam aus dem Wedding und wohnte in der Heimstr. 21. Das erste Schiff der Reederei war die HEIN I. Es war eher ein Schiffchen, über dessen Einsatz so gut wie nichts bekannt ist. Ein Einsatz als Fährboot auf der Oberhavel ist wahrscheinlich, auf welcher Fährstrecke im Revier das Boot in Fahrt war, lässt sich nicht feststellen. Anzunehmen ist, das Gnewkow sein Boot bei Bedarf auf der Fähr Konradshöhe bis Bürgerablage in Spandau, der von August Vogt betriebenen Fähr einsetzte. 1957 wurde mit dem INSULANER ein größeres Fahrgastschiff erworben, mit dem ab der Saison 1958 vom Spandauer Hafenplatz Rundfahrten auf dem oberen Tegeler See und der Oberhavel angeboten wurden.

Tegel selbst wurde von der Reederei nicht angelaufen. 1960 kam das Schiff zur Reederei Völker, war aber später wieder bei Gnewkow. Die kleine HEIN I wurde 1967 verkauft. Ab 1975 konnte Gnewkow mit der VENUS ein zweites Schiff einsetzen. Es war das dritte Schiff der Reederei. Später zog die Reederei in die Krowelstraße 17 nach Spandau. Als die INSULANER, die kurz vorher noch aufwendig umgebaut wurde, 1977 bei einem Großbrand bei Eiswerder schwer beschädigt wurde, stellte Gnewkow seinen Betrieb ein. Das Wrack wurde 1979 von Gnewkow an die Reederei Becker verschenkt.



Die VENUS der Reederei Schulz, später Gnewkow. Rechts FALKE die ehemalige VENUS II. Dass diese beiden Schiffe einmal Schleppdampfer waren, ist an der Rumpfform deutlich zu erkennen. (Slg. Bluhm)

Die als Hilfsfeuerlöschboot von Haupt nach Tegel geholten kleine ANNEKEN. Bevor es in Tegel seine Runden drehte, war es in Berlin bei der bekannten Reederei Halle als INGRID in Fahrt. Ihr Einsatzgebiet war der Fährbetrieb zwischen Stralau und dem Flussbad Lichtenberg. Von 1950 bis 1958 war es bei der Reederei Klisch in Fahrt. (Slg. Bluhm)



Hier befindet sich die ERIKA wie sie nach einem Umbau aussah im Hintergrund. Diese Aufnahme ist ein seltenes Zeugnis für dieses Schiff, dass trotz Umbau nur kurz in Fahrt war. Im Vordergrund der INSULANER vor einem Umbau bei dem es ei längeres Vorschiff bekam. (Slg. Bluhm)

Viel Unbekanntes gibt es zu diesem kleinen Fahrgastschiff. Wahrscheinlich aus Teilen eines älteren Motorschiffes wieder aufgebaut, kam es als ERIKA bei Karl Schulz in Fahrt. Um 1955 wurde es total modernisiert. 1956 bei der Reederei Vogt, bei der es den Namen FEENGROTTE bekam, endete schon 1958 der Einsatz dieses gerade umgebauten Schiffes. (rechts. Slg. Groggert/Bluhm, links. Slg. Postmaxe, unten Slg. Bluhm)



Nach einem Umbau, bei dem es ein neues Vorschiff bekam, der INSULANER der Reederei Gnewkow.
(Slg. Groggert/ Bluhm)



Dieses Schiff kam in Tausch zur Reederei Krenz. Die weit größere BARBARA konnte nicht wirtschaftlich betrieben werden, durch Tausch gegen die klein Patria der Reederei Otto Schmidt kam es zum Tegler See um dort als PICCOLO den oberen Teil des Sees zu befahren. (Slg. Bluhm)



Das kleine, wohl meist als Fährboot eingesetzte HEIN I von Liptow befindet sich hier schon im Besitz von Fischermeister Lattendorf in Spandau. (Foto Bluhm)



Wie die meisten nach dem Krieg auf dem Tegler See eingesetzten Schiffe, veränderte auch die kleine ANGELA ihr Aussehen. Aus Teilen eines Fährpontons ist es entstanden, links oben zeigt den Originalzustand. Bei einem Umbau wurde der Salon tiefer gelegt und ein Sonnendeck aufgebaut. Die letzte Veränderung bekam das ehemals für die Reederei Liptow fahrende Schiff nun bei der Reederei Vogt, als dem Schiff ein Kastenheck angebaut wurde. Nicht umgebaut, aber trotzdem kaum wieder zu erkennen, die ANGELA in Rot, 2009 – 2013 bei der Reederei Eddy Line.
(Oben Slg. 2 Bluhm, Unten Fotos 2 Bluhm)



Auch die BRIGITTE der Reederei Liptow wurde mehrfach umgebaut. Links oben ist das Schiff im Originalzustand zu erkennen. Rechts wurde durch den Einbau von Fenstern in der Back das Aussehen verändert. Eine Verlängerung war aber noch nicht der letzte Umbau des Schiffes. Bei der Reederei Riedel war es nach einem Umbau kaum mehr wieder zu erkennen. Als SPREE-PRINZESSIN ist es heute noch in der Innenstadt in Fahrt.

(Oben links, Slg. Bluhm, rechts Tegelportal/ Unten Fotos Bluhm)



Die FEENGROTTE wechselte dreimal ihr äußeres. Hier ist das Schiff nach dem zweiten Umbau zu sehen, bei dem das Vorschiff geschlossen wurde.

(Foto Bluhm)



Die BARBARA von Krenz im zerbombten Berlin. Als die Zeit der Hamsterfahrten vorbei war, wurde das Schiff zu groß für die Reederei. Im Tausch mit Otto Schmidt gegen die wesentlich kleinere PATRIA zog sich Krenz zum Tegeler See zurück. (Slg. Grogert/ Bluhm)

Die kleineren Reedereien 1960 – 1966 und ein Blick in die Gegenwart

Ab ungefähr 1960 traten im Bereich der Schifffahrt auf der Oberhavel Veränderungen ein. Weniger Tegeler und andere Anrainer nutzten die Schiffe, dafür kamen aber, besonders durch den Bau der U-Bahn Strecke nach Tegel, Menschen aus weiter entfernten Stadtteilen wie Wedding, Kreuzberg und Neukölln, die auf dem Tegeler See Erholung suchten. Der Regionalverkehr auf dem See wurde immer mehr zu einem Rundfahrtbetrieb. Die bisherigen Reedereien, die besonders für das Erreichen der Gaststätten und Badestellen sorgten, stellten zum Teil ihren Betrieb ein. Neue Reedereien stellten sich nun den neuen Anforderungen.

Mit dem MS ERIKA nahm 1960 die Reederei August Vogt (Bln. 27, Steinadlerpfad) ihren Betrieb auf. Schon vor dem Krieg bediente er mit einem Ruderboot eine Fähre zum Restaurant Feengrotte in Konradshöhe. Diese Fähre wurde bis 1957 bedient, zwei Motorboote konnten schon vor dem Krieg eingesetzt werden. Als Seppel Vogt war er bei Kollegen und Fahrgästen populär. Das Programm der Reederei bestand aus Rundfahrten ab Tegel zur Oberhavel. Die Rundfahrten endeten am Niederneuendorfer See bei Heiligensee. Nach Stilllegung der ersten FEENGROTTE kam eine zweite FEENGROTTE, die entsprechend auch FEENGROTTE II genannt wurde, in Fahrt und später mit der ANGELA ein weiteres Schiff zur Reederei. Ab 1982 führt der Sohn von August (Seppel) Vogt den Betrieb.

Der Schiffsführer der ANGELA der Reederei Vogt, Siegfried Pfeifer (Bln 42, Waldkauzstr. 42) machte sich 1977 mit dem Schiff, das er von Vogt pachtete, selbstständig. Das Schiff wurde in enger Zusammenarbeit mit der Reederei Vogt eingesetzt. Neue Wege ging Pfeifer nach der Wende, als er Fahrten zum Kremmener Luch anbot. Gelegentlich wurden von ihm auch Fahrten in die Berliner Innenstadt angeboten. Der Betrieb von Pfeifer bestand bis 2005, die ANGELA kam nun wieder zum alten Eigner. 2009 verließ auch dieses Schiff den Tegeler See.

Mit der Reederei Franz und Alfred Werner Schmolke aus Spandau (Bln. 20, Sedanstr. 4, ab 1974 Bln. 27, Frederikestr. 29) gab es ab 1965 eine neue Reederei auf dem Tegeler See. Schmolke war ein bekannter Name in der Berliner Reedereienlandschaft. Die Reederei Langwaldt & Schmolke war vor dem Krieg und danach noch in der DDR recht bekannt. In Westberlin tauchen dann die Reedereien Schmolke und Söhne, Gebr. Schmolke, Karl Schmolke auf. Mit der Reederei Franz & Alfred Werner Schmolke, die ab dem 3. September 1965 ihren Betrieb aufnimmt, taucht dann eine fünfte Reederei, die den Namen Schmolke führt, auf. Ob es zu den anderen Reedereien Schmolke Verbindungen gab, ist unklar jedoch anzunehmen. Mit dem großen, vorwiegend im Eigenbau fertig gestellten PRÄSIDENT bot die Reederei ab Tegel die sogenannte „Große Rundfahrt“ an. Diese Fahrt, die den Tegeler See mit dem Wannensee verband, wurde zu einer der beliebtesten Rundfahrten in Westberlin und von allen großen Reedereien durchgeführt. 1974 war nur noch Alfred Werner Schmolke für den Betrieb verantwortlich. Der Betrieb bestand bis 1978, die PRÄSIDENT wurde nun von der Reederei Winkler übernommen.

Günter Taube führte ab 1964 den Betrieb der Reederei Bauer gewissermaßen weiter. Zuerst mit Rundfahrten ab Tegel, ähnlich dem Verkehr Bauers, also zu den Strandbädern, später wurden Vermietungen sein Hauptbetätigungsfeld. Bis 1969 verkehrte er mit dem ONKEL PAUL auf dem See. 1970 erwarb er von Hilde Hill die kleine FALKE, die 1977 die Reederei wieder verließ. Schon 1979 nahm er mit einer zweiten FALKE den Betrieb wieder auf. Dieses vom Main erworbene Schiff, das schon früher als GERMANIA auf dem See zu sehen war, war das erste und einzige etwas größere Schiff dieser Reederei. Nur ein Jahr war dieses Schiff bei Taube, dann kam vom Rhein und der Mosel eine dritte „Falke“, die dementsprechend auch FALKE 3 genannt wurde, nach Tegel. Mit diesem Schiff wurde nicht versucht durch Rundfahrten über die Runden zu kommen. Charterfahrten waren angesagt, dementsprechend wurde das Schiff in den letzten Jahren auch als TEGELER CHARTERPERLE geführt. In den folgenden Jahren wechselten häufig die Schiffe, zuerst wurde ein Schiff aktiviert, das zuletzt als Kantine der CCC Studios genutzt wurde. Früher war es aber schon als TROLL bei der Stern- und Kreisschifffahrt. Bei Taube bekam das Schiff den Namen PAULE, der Reedereiname wurde mit Reederei Bauer bezeichnet, dieser Name wurde aber nur gewählt, um an die alte Reederei zu erinnern. Eingesetzt wurde die erste PAULE so gut wie nie, stattdessen kamen dann vier Barkassen zum Betrieb. So 1985-1988 die Barkasse PAULE, 1990-2006 SPREEKIEKER, 1996-2005 Barkasse JAN/TARZAN, 1998-2005 HERTHA. Ab 2004 stieg Roland Eiermann, der Schwager Taubes, mit der ÄNNCHEN, die aus Speyer erworben wurde, in die Reederei ein, als ALT-TEGEL sollte dieses Schiff in Fahrt kommen. Als PAULE und TROLL war es ein alter Bekannter. Bis 2007 blieb dieses Schiff in Tegel, eingesetzt wurde es wie die anderen Schiffe Taubes und Eiermanns nur selten. Die Bedingungen am See änderten sich sehr nachteilig für den kleinen Charterbetrieb, so kam es, dass die Reederei 2009 erlosch.

Aus Spandau machte sich Hilde Hill 1966 mit dem kleinen MS FALKE von der Reederei Taube selbstständig. Das Schiff war auf der Oberhavel in Fahrt, Tegel wurde nicht angelaufen. 1970 gab Hilde Hill den Betrieb auf.

1960 erschien die Reederei Völker (Bln. 20, Kaiserstr. 4, Bismarckstr. 9) mit dem MS INSULANER auf dem Tegeler See. Das MS ACHTERBERG, die ehemalige BERTHOLD von Frost wurde ebenfalls 1960 erworben, ging aber noch im selben Jahr an Frost zurück. Später, 1966, konnten Kurt Völker und Günter Völker mit dem MS COOKIE ein weiteres, größeres Schiff in Fahrt nehmen. Bis 1977 war es auf dem Tegeler See unterwegs. Zum Schiffspark der Spandauer Reederei Völker gehörten auch die Schiffe ANGELA 1969 bis 1983 und PICCOLO. Im Programm hatte die Reederei Rundfahrten auf der Oberhavel ab Tegel.

Auch der Fährbetrieb Buchardi (Bln. 20, Alemannufer) versuchte mit einem Fahrgastschiff auf dem Tegeler See Fuß zu fassen. Mit dem 1990 auf der eigenen Werft erbauten ODIN III wurde ein kleiner Charterbetrieb gegründet, der noch 2015 existiert.

Die vorerst letzte Neugründung einer Reederei am Tegeler See war die von Helmut Fangrot. Mit der ehemals bei Lahe verkehrenden HEIDELBERG wurde ein Charterbetrieb gegründet. Nachdem Thorsten Fangrot in die Reederei eintrat, kam es mit der Barkasse PRESTIGE, die später den Namen LILLI bekam, und der MÖWE zu einer Vergrößerung des Betriebes. Bei dieser aus Mecklenburg erworbenen MÖWE handelt es sich übrigens um die MÖWE der Reederei Georg Hoffmann von 1925. Die Reederei setzt alle ihre Schiffe nur zu Charterfahrten ein. Mittlerweise, seit 2017/18 wurde die MÖWE wieder verkauft und ist jetzt in Treptow in Fahrt.



Das sind neben den Schiffen der Reederei Bethke und Vogt die bis 2018 aktuellen Fahrgastschiffe des Tegeler Sees.

Die zwei aktuellen Schiffe der Reederei Fangrot. Oben Links: MS HEIDELBERG, das ehemals bei der Reederei Lahe in Fahrt war. Rechts: die Barkasse LILLI, wie sie sich 2018 noch präsentierte.

Links: Die MÖWE, die ihren Weg von Tegel über Schwerin und Neustadt/Glewe in Mecklenburg, 2014 wieder zurück nach Tegel fand und 2018 wieder verließ.

(Fotos Bluhm 2017)



< Auf Charters tour in Berlins Mitte. Das kleine für Charterfahrten bestimmte ODIN III der Reederei des Fährbetreibers Armin Buchardi auf Charters tour in der Innenstadt. (Foto Bluhm)



Neben den Schiffen der Reederei Bethke ist nur noch mit der FEENGROTTE der Reederei Vogt ein Tegeler Schiff auf dem See zu Rundfahrten in Fahrt.

Links im Originalzustand als FEENGROTTE II, nach einem Umbau bekam es den vorderen Aufbau. Die letzte Veränderung war dann die Verlängerung. (Fotos Bluhm)

Nicht mehr in Berlin ist das MS PRÄSIDENT. Als am 30. 8. 1965 die Jungfernfahrt stattfand, war es das größte Fahrgastschiff in Westberlin. Auf der Berliner Werft DIW wurde der Schiffskörper erstellt. Der weitere Ausbau erfolgte von F. und A. Schmolke im Eigenbau innerhalb von drei Monaten. Mit einem Bug wie ein Ozeanriesen war es für die heimatischen Gewässer eine imposante Erscheinung. Der Ausbau des Schiffes wäre auch in längerer Zeit eine große Leistung. (Foto Bluhm)



Auch dieses Schiff wurde mehrmals umgebaut. Wenn auch nicht so spektakulär wie die schon erwähnte HEIMAT oder die REICHENAU. Bevor es wie links abgebildet als COOKIE der Reederei Völker auf dem Tegeler See zu sehen war, wurde es drei Mal bei Umbauten verändert. Als KREUZBERG der Reederei Riedel ist es kaum mehr wieder zu erkennen. (Fotos Slg. Schubert/ Bluhm, rechts Henschel. Slg. Bluhm)

Nur kurze Zeit war das MS INSULANER bei der Reederei Völker in Fahrt, dann ging es wieder an seinen vorherigen Eigner Wilhelm Gnewkow. Auf dem Fahrplan im Originalzustand und auf dem Bild unten im letzten abgebildet. Nach einem letzten kleinen Umbau bekam es ein Kastenheck.

Dieses Schiff wurde in der Silvesternacht zum Jahr 1978 bei einem Großbrand am Winterliegeplatz zum Totalverlust. Noch jahrelang diente es in Plötzensee dem Berliner Schiffseigner Alfred Becker als Materialspender und Lagerstelle, bis es in den letzten Jahren völlig verschwand.



M. S. INSULANER

Erholungsfahrten auf der Oberhavel nach Tegelort, Hakenfelde-Schönblick, Konradshöhe, Bürgerablage

Rundfahrten mit M. S. INSULANER
Abfahrt täglich von Spandau, Hafensplatz (außer Sa. ab 12⁴⁰)

Personenschiffahrt **WILHELM GNEWKOW**
Berlin-Spandau · Krowelstraße 17 · Telefon 37 62 85

FAHRPLAN	FAHRPREISE
Abfahrt 9⁴⁰ Uhr von Spandau	Spandau, Hafenspl.-Tegelort DM 0.40
Wröhmännerplatz	Hakenfelde-Schönblick . . . DM 0.50
Hafensplatz	Konradshöhe DM 0.60
täglich außer Sa. 12 ⁴⁰	Bürgerablage DM 0.70
	Rundfahrt DM 1.20
Abfahrt 10³⁰ Uhr	Kinder vom 4. bis 10. Lebensjahr
Bürgerablage-Spandau	halbe Fahrpreise

Fahrverbindung nach beiden Richtungen: Straßenbahn 75, 54, 55 · Omnibus 13A u. 34A · Änderung des Fahrplanes vorbehalten · Längere Fahrten nach Bedarf und Vereinbarung.

Nur kurz war der FALKE bei der Reederei Taube auf dem See. Nur 1995/96 war es in Tegel zu Hause. Als TEMPLIN ist der ehemalige BRUNO 2018 in Templin in Fahrt. (Foto Bluhm)





Nur ein Jahr war der FALKE bei Taube in Tegel. (rechts), als GERMANIA der Reederei Winkler ist es links auf der Lahe Werft in Saatwinkel zu sehen. (Links Slg. Schubert/ Bluhm, rechts Foto Bluhm)



Als PAULE kurze Zeit bei Taube in Fahrt, ist es später als ALT TEGEL bei Eiermann nicht mehr zum Einsatz gekommen, obwohl es lange an der Sechserbrücke la. (Foto Bluhm)



Das dritte Schiff Taubes mit dem Namen „Falke“ trug dann auch folgerichtig den Namen FALKE 3. Als TEGEL war es später bei Turczer in Fahrt. (Foto Bluhm)



Wie alle anderen Schiffe der Reederei Taube/Eiermann, die hier auf dieser Seite abgebildet sind, wurden die Barkassen fast ausschließlich zu Charterfahrten eingesetzt und waren jeweils nur kurze Zeit in Tegel. Versuche mit kleinen Rundfahrten (oben rechts) waren die Ausnahme.

Bei den vier Barkassen handelt es sich (von links oben nach rechts unten) um: PAULE, HERTHA, TARZAN, SPREKIEKER. (Fotos Bluhm)

Stern und Kreisschiffahrt auf dem Tegeler See ab 1945 bis heute

Wieder war es ein schwieriger Anfang, wie nach dem Ersten Weltkrieg, so auch nach dem Zweiten. Durch die Teilung Berlins verlor die Reederei fast den gesamten Schiffspark und musste mit dem Aufbau von vorhandenen Wracks beginnen. Die erste Zeit wurde mit angemieteten Schiffen gefahren. Erst langsam, durch Ankauf der gemieteten und eigenen Neubauten wurde sie wieder zur größten Reederei Westberlins.

- 1945 Beginn des Wiederaufbaus, am Anfang beschränkt auf Unterhavel von Spandau bis Potsdam (bis 1947).
- 1954 Wieder auf dem Tegeler See, dort aber nur Halt in Tegelort, Rundfahrt ohne Halt in Tegel. Das erste Schiff, das nach Tegel eingesetzt wurde, war das MS SPERBER
- 1955 Wieder Halt in Tegel
- 1964 Aufnahme der „Großen Havelseen Rundfahrt“ ab Tegel.
- 1992 Übernahme der „Weißen Flotte“ der ehemaligen DDR.
- 1993 Der Betrieb wird privatisiert. Die Bremer Unternehmensgruppe Hegemann ist der neue Eigner (Detlef Hegemann Werft), der Name der Reederei lautet nun „Stern- und Kreisschiffahrt GmbH“.

In Tegel nach 1945 häufig eingesetzte Fahrgastmotorschiffe (soweit zu ermitteln):
BEROLINA, ERNST REUTER, GROSSER KURFÜRST, SPERBER, HAVELSTERN,
HAVEL-QUEEN, JUPITER, LICHTERFELDE, MOBY DICK, NEUKÖLLN, WAPPEN VON
BERLIN, SCHARNHORST, WANNSEE und Dampfer SIEGFRIED

HAVELSTERN, HAVELQUEEN und MOBY DICK sind die von der Stern und Kreisschiffahrt regelmäßig in Tegel eingesetzten Schiffe. Sie können wegen ihrer Höhe nicht auf den Innerstädtischen City Touren eingesetzt werden. Mit diesen Schiffen ist die Reederei heute die größte am Tegeler See. Für die Tegeler bleibt zu hoffen, dass diese Schiffe noch lange in Berlin bleiben und sich die Stern und Kreisschiffahrt nicht vom See verabschiedet.

Die einem Wal nachempfundene MOBY DICK vor Scharfenberg mit Blick auf das Strandbad Tegel, im Vordergrund die Scharfenberger Fähre. (Foto Bluhm)



Die äußerlich wie ein Mississippi-Dampfer aussehende, aber nicht vom Seitenrad, sondern von einem konventionellen Schraubenantrieb angetriebene HAVEL-QUEEN während einer Abendfahrt in Tegel. (Foto Bluhm)



Kurze Zusammenfassung der Reedereien und ihrer Schiffe, die nach 1945 regelmäßig auf dem See verkehrten, aber dort nicht beheimatet waren.

Außer den bisher beschriebenen, im Bereich des Tegeler Sees und der Oberhavel angesiedelten Reedereien waren neben der Stern- und Kreisschiffahrt im beschriebenen Gebiet auch solche Betriebe beschäftigt, die ihre Schiffe stadtweit einsetzten. Diese Reedereien hatten meist eine Anlegestelle in Tegel oder Tegeltort und boten mehr oder weniger regelmäßige Rundfahrten an, in den meisten Fällen auch nach ausgedruckten Fahrplänen. Diese Reedereien führten keinen Tegeler Regionalverkehr durch. Da eine Darstellung dieser Schiffe und der Reedereien in diesem Rahmen zu weit führen würde, kann hier nur textlich auf sie eingegangen werden. Zum alltäglichen Bild auf dem See gehörten die Schiffe allemal, aber ähnlich den Schiffen der Stern- und Kreisschiffahrt, waren sie in ganz Westberlin anzutreffen und sollen auch deswegen hier wenigstens Erwähnung finden.

In den Jahren 1949 bis 1968 war die Reederei Alfred Becker mit ihren Schiffen EDELWEISS und ab 1961 mit dem BRANDENBURGER TOR (ex D ALTSTADT) oft auf dem See anzutreffen. Diese Reederei hatte ihren Sitz in Berlin-Neukölln und bot auf dem See Rundfahrten ab Tegeltort an. Traditionsreich war die Reederei David, die ab 1924 bis 1977 Personenschiffahrt betrieb. Bis zur Übernahme durch die Reederei Bethke setzte sie die HEIMAT (> ASTOR) zu Rundfahrten ab der Fennbrücke in Wedding nach Tegel ein. Ab 1935 bis 1953 war mit der PATRIA (> PICCOLO) die Reederei von Willy Hermann aus Berlin Charlottenburg auf der Oberhavel zu sehen. Sie führte regelmäßig aber nicht täglich Rundfahrten bis Konradshöhe durch. Mit dem heute in der Berliner City anzutreffenden ALEXANDER war ab ungefähr 1960 die Reederei Kronfeldt, später bis 1997 die Reederei Stengert in Tegel anzutreffen. Die Schiffe der Reederei Triebler waren täglich auf dem See zu sehen. Die 1961 gegründete Reederei war mit ihren großen Schiffen meist auf der Strecke Tegel bis Wannsee im Einsatz. Für die sogenannte „Große Rundfahrt“ hatte die Reederei und hat sie immer noch eine eigene Anlegestelle in Tegel. Die Reederei Triebler setzte die Schiffe BEROLINA, ROLAND VON BERLIN und BÄR VON BERLIN regelmäßig ab oder nach Tegel ein.

Auch die aus der Rüdersdorfer Reederei Winkler und Werft der Gebrüder Winkler hervorgegangene Westberliner Reederei Winkler, der 1953 mit dem Dampfer DEUTSCHLAND die spektakuläre Flucht in den Westen glückte, hatte ihr Hauptbetätigungsfeld in Tegel. Die in Berlin Moabit ansässige Reederei fing 1957 mit dem MS DEUTSCHLAND und der GERMANIA in Tegel an. Aber auch die anderen Schiffe dieser großen Reederei waren ständige Gäste in Tegel. (Bei dieser großen Reederei handelt es sich eigentlich um zwei: 1. Reederei Bruno Winkler, 2. Reederei Karl Heinz Winkler). Die Schiffe dieser Reedereien, die alle auf dem See eingesetzt wurden, waren: GERMANIA (siehe Reederei Taube), KREUZ AS, EUROPA (1938 - 1979) von Karl Heinz Winkler (bis 1978), und (1986 - 1997), DEUTSCHLAND, HANSEATIC, VATERLAND, PRÄSIDENT, und die neue EUROPA (2) der Reederei von Bruno Winkler. Seit 1997 ist die Reederei Winkler nicht mehr auf dem Tegeler See präsent.

In den sechziger Jahren wurde Tegel auch von der Reederei Karl Schmolke mit dem D HOFFNUNG angesteuert. Ebenfalls zu dieser Zeit fuhren die Schiffe KEHRWIEDER II von Erich Fröhlich, die RHEINPFALZ der Reederei Kurt Hinze und die Motorschiffe AMOR und MERKUR der Reederei Schmolke & Söhne. Die letzte Reederei, die hier kurz erwähnt werden soll, ist die Reederei Riedel mit ihrem damals noch interessanten Schiffspark. Diese Reederei operierte aus dem Stadtinneren, vom Landwehrkanal und der Hansabrücke aus, zu den Ausflugsorten an der Westberliner Havel. Nicht alle ihrer Schiffe wurden in Tegel eingesetzt. Nachzuweisen sind hier nur die Motorschiffe BRIGITTE, KEHRWIEDER und AMOR. 1992 scheiterte ein Versuch, mit der aus Magdeburg angemieteten OTTO VON GUERICKE vom Hafen Tegel aus zum Lehnitzsee eine Ausflugslinie zu installieren. Seit 1996 sind auch von der Reederei Riedel keine Schiffe mehr in Tegel zu Gast. Die Reederei Triebler beendete 2015 ihr Engagement auf dem Tegeler See. Als nicht am See beheimatete Reederei ist heute, 2018, nur noch die Stern und Kreisschiffahrt aktiv – allerdings auch als größte Reederei auf dem Tegeler See.



MS EUROPA (2) der Reederei Winkler war ein ständiger Gast auf dem See. Jetzt befährt das Schiff den Rhein. (Foto Bluhm)

Ein häufiger, ja regelmäßiger Gast auf dem See, der ehemalige Dampfer ALEXANDER der Reederei Stengert, hier 1976 nach zwei Umbauten in Tegel. Heute ist das Schiff auf dem Rummelsburger See zu erleben. (Foto Bluhm)



Auch der AMOR fuhr, wenn er nicht zur Pfaueninsel eingesetzt wurde, auf dem Tegeler See. Hier ist das Schiff auf einer Rundfahrt nach Heiligensee. Die Abfahrtstelle nach Tegel war in Moabit, Eigener war die Reederei Riedel. Bis 1997 war das inzwischen abgebrochene Schiff in Fahrt. (Foto Bluhm)



Der MERKUR (2) von der Reederei Schmolke und Söhne hatte seine Abfahrtstelle in Tegel an der Sechserbrücke. Spektakulär war das Ende des Schiffes, ein Feuer an der Freybrücke machte aus dem Schiff ein Wrack. (Fotos Bluhm)



Dauergast in Tegel war die EUROPA (1) von Karl Heinz Winkler, dem Bruder von Bruno Winkler. Hier bei seiner letzten Saison auf dem Tegeler See. Es endete als Schaustück an Land vor der Philharmonie. (Foto Bluhm)

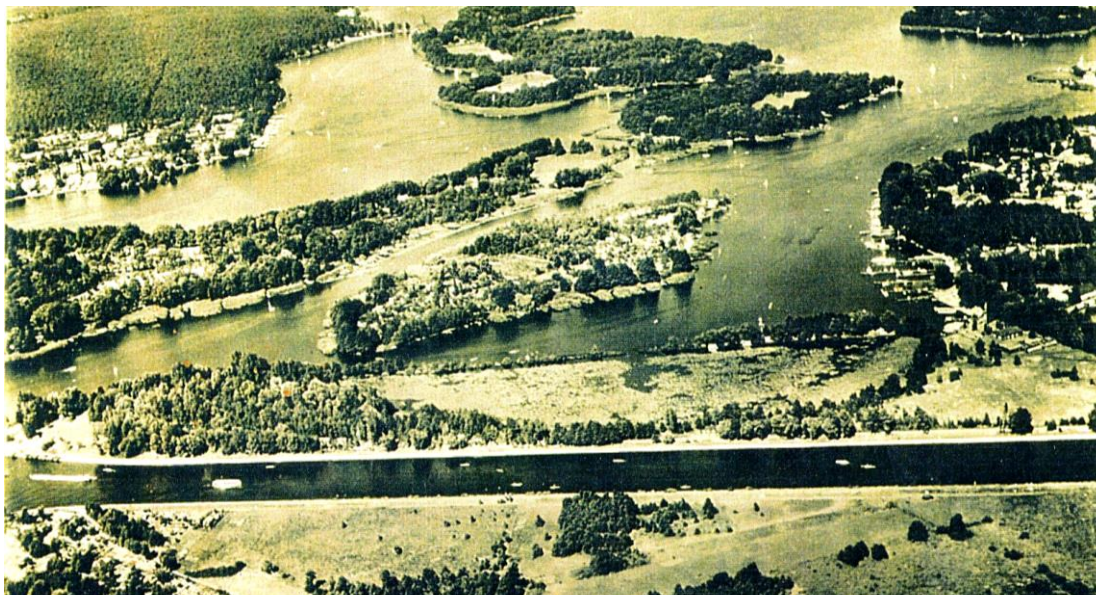
Mit diesem Schiff, der aus Magdeburg angemieteten OTTO VON GUERICKE, versuchte die Reederei Riedel ab Hafen Tegel Rundfahrten nach Oranienburg zu veranstalten. Die Anlegestelle wurde errichtet, ob das Schiff auch Fahrten machte, ist nicht überliefert. Meistens lag es unbeschäftigt in Charlottenburg. Versuche dieser Art, Fahrten ins Berliner Umland zu veranstalten, waren kurz nach der Wende häufig. Das Hauptfahrtgebiet der Berliner Reedereien wurde nach der Wende die Innenstadt. (Foto Bluhm)



Die Fähren, ein kurzer Überblick

Die Fährschiffahrt spielte (und spielt) auf dem Tegeler See und auf der Oberhavel eine nicht zu unterschätzende Rolle, so sind auch mit den Fährbetreibern Kosewsky, Lahe, Vogt und Liptow Unternehmer zu nennen, die für die Entwicklung der Fahrgastschiffahrt auf dem Tegeler See eine gewisse Bedeutung hatten. Deshalb sei hier ein kurzer Überblick erlaubt. Die Fähren auf dem Tegeler See sind, soweit es sich um reine Personenfähren handelt, kleine, einfache und unkomfortable Boote, die nur zum Erreichen des jeweils gegenüberliegenden Ufers konzipiert sind. Im Gegensatz zu den Fahrgastschiffen sind die Fährboote sehr zweckgerecht eingerichtet. Sie verfügen über Bänke an den Bordwänden, mit viel Platz in der Mitte für Gepäck und Fahrräder oder Stehplätze. Die Längsbänke ermöglichen auch ein einfacheres Aus- und Einsteigen. Die Stabilität des Fährgefäßes, wie Fährboote genannt werden, wird durch diese Sitzordnung erhöht. Auch ihre Antriebsmotoren waren einfach ausgelegt. Die Tegeler Fährboote wurden bis auf einzelne Ausnahmen nie zu gewerblichen Rundfahrten genutzt.

Außer diesen Fahrzeugen gibt es im Tegeler Bereich noch Wagenfähren. Diese sind mit einem für die Mitnahme von Landfahrzeugen flachen Deck ausgestattete Pontons, mit erhöhtem Steuerhaus und Landeklappen an beiden Enden. Für den Bau bzw. die Einrichtung solcher Fähren bedarf es im Gegensatz zu den reinen Personenfähren, die nur einen einfachen, sicheren Landesteg und Zugang zu diesem brauchen, umfangreiche Baumaßnahmen an Land. Eine dem Wellenschlag trotzen Rampe als Zufahrt zur Fähre und eine Straße zum Erreichen des Anlegers müssen gebaut werden. Das bedeutet, dass die Errichtung einer Wagenfähre, wegen der erforderlichen Baumaßnahmen und deren Finanzierung mit erheblichem bürokratischen Aufwand und regionalpolitischen Verhandlungen verbunden ist, besonders wenn sie verschiedene Landkreise miteinander verbinden sollen.



„Das Reich der Fähren“ der Kanal unten ist der Spandauer Schifffahrtskanal - links oben ist noch ein Teil von Tegelort zu erkennen. Links zieht sich die längliche Insel Valentinswerder ins Bild, davor in der Mitte die Insel Maienwerder, dahinter die fast runde Insel Baumwerder und dahinter die als Schulfarm genutzte Insel Scharfenberg. Rechts im Bild ist das Festland von Saatwinkel zu erkennen. Am oberen rechten Bildrand kann man noch die Insel Reiswerder erkennen. Die weiter in Richtung Tegel liegende Insel Hasselwerder ist nicht mehr im Bild.

Eine Wagenfähre befindet sich in der Regel an Ufern mit dazu geeigneten Voraussetzungen, meistens an alten Handelswegen oder bei Orten wie Spandau und Tegel, an Stellen, die sich in kurzer Zeit so entwickeln, dass, wenn keine Brücke gebaut werden kann, eine Wagenfähre die einzige Möglichkeit zum Verbinden der gegenüberliegenden Ufer ist. Im Bereich des Tegeler Sees und der Oberhavel gibt es beide Arten von Fähren, die Wagenfähren und die einfachen Personenfähren, deren einfachste Form das offene Ruderboot darstellt. Eine solche gibt es im Prinzip auch in Tegel, denn wenn die Motorfähre in Scharfenberg nicht fährt, ist da immer noch das Ruderboot - allerdings dann ohne Fährmann. Ansonsten finden wir in Tegel jedoch nur Motorfähren

Eine nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Autofähre verbindet die Schulinsel Scharfenberg mit dem Festland. Die andere ist an einer Stelle errichtet worden, an der schon um die Jahrhundertwende geplant war eine Brücke zu errichten, sogar eine Bahnverbindung (Straßenbahn) war hier geplant. Zum Glück wurde auf diese Pläne verzichtet, die Einrichtung einer Autofähre reichte aus und die Landschaft blieb so schön wie sie war. Bei den Fähren in Tegel begegnet man zwei verschiedenen Betriebsarten, erstens die dem öffentlichen Personenverkehr dienenden und zweitens die Vereins- oder Institutionsinteressen dienenden.

Die unzweifelhaft älteste Fähre auf der Oberhavel ist die Heiligenseer Fähre. Diese etwas entfernt vom Tegeler See liegende Fähre wurde zuerst in einer Urkunde im Jahre 1313 erwähnt und verband Heiligensee mit Niederneuendorf. Sie lag an der alten Handelsstraße Berlin - Hamburg. Es war eine Personen- und Wa-

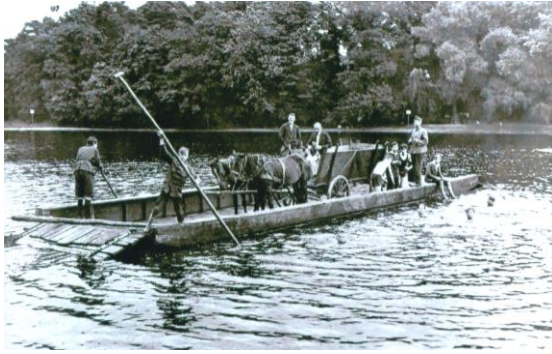
genfähre und mit Pausen wegen eines Brückenbaus 1506 bis 1945 in Betrieb. Über diese lange Zeit natürlich mit wechselnden Fahrzeugen, zu denen später noch eine reine Personenfähre hinzukam. Die Geschichte dieser Fähre ist so umfangreich und es ist auch viel in Heimatchroniken über sie geschrieben worden, dass es hier nur bei ihrer Erwähnung bleiben soll. Heute ist von dieser Fähre nur noch der gemauerte Anleger in Sandhausen erhalten. Eine weitere Fähre mit Geschichte ist die der Insel Scharfenberg. Sie wurde 1886 vom Kolonisten Eckholdt, dem Erbpächter von Scharfenberg eingerichtet und war eine private Bedarfsfähre der Vorgänger der späteren Schulfähre. Die anderen Fähren sind öffentliche Fähren und dienen hauptsächlich dem Erreichen der Inseln des Tegeler Sees und der Verbindung der Bezirke Reinickendorf (Tegelort) und Spandau (Hakenfelde, Saatwinkel, Spandau Wasserstadt). Als erste Fähre im neunzehnten Jahrhundert wurde von Paul Haberkern um 1884 eine Kettenfähre von Saatwinkel nach Valentinswerder eingerichtet. Sie diente hauptsächlich zum Transport von Baumaterial und Pflanzen zur Insel und wurde wahrscheinlich bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges betrieben. Die Fähre Tegelort - Saatwinkel wurde 1885 und die Fähre Tegelortecken - Spandauer Rust in ungefähr derselben Zeit eingerichtet. 1886 war dann das Jahr, in dem Julius Kosewsky seinen Fährbetrieb von Saatwinkel nach Valentinswerder aufnahm. Er übergab die Fähre 1907 an seinen Sohn Oskar. In beiden Fällen wurde hier der Beginn mit Ruderfähren gemacht. Erst später wurden die Boote von einer Motorfähre ersetzt. Ein weiterer Pionier war Max Lahe, denn er nahm 1891 mit der Leuchtturmfähre den Betrieb auf. Um 1913 war es dann Walter Lahe, der ab Saatwinkel die vorgelagerten Inseln mit Tegelort und Spandau Hakenfelde verband.



Das Fährboot kommt, typische Fährstimmung am Anleger Saatwinkel. Das lange Jahre eingesetzte ODIN I kommt von der Insel Baumwerder. Ein Fahrgastschiff kreuzt den Kurs, Der Unterschied von Fahrgastschiff und Fährboot ist deutlich zu erkennen, während die kleine ANGELA mit Oberdeck und Salon recht gemütlich aussieht, scheint das Fährboot doch recht einfach. (Foto Bluhm)

Die Schulfähre zur Insel Scharfenberg

Diese für Berlin besondere Fähre wurde 1921 zum Erreichen der im selben Jahr auf der Insel Scharfenberg gegründeten Schule eingerichtet. Diese Schule, die „Schulfarm Scharfenberg“, ist die einzige Schule Berlins, die nur mit einer Fähre erreichbar ist. Zuerst ist der Betrieb mit einer für 1028 Mark gekauften Seilzugfähre betrieben worden. Nach dem Krieg löste dann 1964 die neue Motorfähre SCHARFENBERG diesen alten Fährprahm ab, der wahrscheinlich verschrottet wurde. Neben dieser Wagenfähre sind seit 1959 noch die Personenfähre ENTE und drei eiserne Ruderboote in Fahrt. Diese Boote dienen zum Erreichen der Insel, wenn die Motorfähre nicht fährt. Um zur Insel zu gelangen, muss man zuerst mit dem Fährboot zur Insel hinüberrudern, ein zweites Boot in Schlepp nehmen, mit diesem dann zurückrudern und es am Anleger der Festlandseite vertäuen. Erst dann kann man mit dem Boot zur Insel rudern, sodass der nächste, der zur Insel übersetzen will, immer ein Fährboot zur Verfügung hat. Der Betreiber der Fähre ist der Senat von Berlin.



Oben: die erste Wagenfähre nach Scharfenberg.
 Unten rechts: die Autofähre. Obwohl die Insel Autofrei ist, muss es die Möglichkeit geben mit einem Fahrzeug die Insel zu erreichen. Für besondere Notfälle ist auf Scharfenberg auch ein Rettungswagen stationiert.
 Unten links: die aktuelle Autofähre: Unten rechts: das Personenfährrboot ENTE mit einem Handkahn im Schlepp. Dieser Handkahn, es gibt drei, wurde zur Landstation gebracht und dort festgemacht. Für Schüler, die außerhalb der Fahrzeiten kommen, besteht nun die Möglichkeit, zur Insel hinüberzurudern. (Oben Slg. Bluhm, Fotos Bluhm)



Die Autofähre Tegelort – Hakenfelde

Die Autofähre Tegelort - Hakenfelde wurde nach dreijähriger Vorbereitungszeit im Februar 1930 in Betrieb genommen. Die Fahrstrecke beträgt 160 m. Die ersten Betreiber waren die Gebrüder Schelenz dieses „Personen-und Wagenfähre Oberhavel“ genannten Betriebes. Ein hölzerner Fährprahm für vier Autos oder um die 100 Personen soll dann das erste Fährschiff auf dieser Strecke gewesen sein. Der zuerst antriebslose einfache Fährprahm bekam kurz vor Betriebsaufnahme einen Antrieb von zwei Außenbordmotoren, die jeweils 2 PS leisteten. Zeitzeugen sprechen aber



Die 1962 erbaute erste Autofähre HOL ÜBER. (Slg. Bluhm)

auch von einer wesentlich kleineren Seilzugfähre. Außerdem wurde ein 25 Personen fassendes Personenfährrboot, dessen Inhaber Hermann Knittel aus Stralau war, für diesen Fährbetrieb eingesetzt. Dieser Betrieb wurde 1935 wegen Unrentabilität bzw. zu hoher Kosten eingestellt, aber wegen des doch größeren Bedarfes der Anwohner 1937 bis 1940 wieder in Betrieb genommen. Nach dem Zweiten Weltkrieg ist ein Antrag von Richard Ziekow zur Wiedererrichtung dieser Fähre von den hierfür verantwortlichen Stellen abgelehnt worden. Ebenso erging es Stephan Zimma 1946 und 1959. Erst der Antrag von Karl Kittel 1959 zur Errichtung einer Autofähre ist vom Berliner Senat positiv beschieden worden, so dass es ab August 1962 zur ersten Fahrt mit der neu erbauten Wagenfähre HOL ÜBER kam. Nach dem frühen Tod von Kittel übernahm 1962 Fritz Buchardi aus Spandau die inzwischen zu einer nicht mehr wegzudenkenden Institution gewordene Fähre. Sie wird bis heute, nachdem sie 1972 von F. Buchardis Sohn Wolfgang Buchardi übernommen wurde, von der Familie Buchardi betrieben. Die erste Fähre wurde 1977 aus der Fahrt genommen und durch eine wesentlich größere ersetzt. Diese wurde auf der Werft von Armin Buchardi, dem Bruder des Fährbetreiber Wolfgang Buchardi, gebaut. Als HOL ÜBER II kam dieses Fährschiff in Fahrt. 1986 konnte Buchardi einen Neubau, wiederum auf der Werft des Bruders, der ehemaligen Wiesewerft, ordern. Diese HOL ÜBER III genannte Fähre ist die aktuelle Autofähre auf dieser Strecke. Die HOL ÜBER II dient weiterhin als Ersatzfähre. Da diese Fähre ständig einsatzbereit ist, kann es auf der Fähre Tegelort - Hakenfelde kaum zu Ausfällen kommen, so bei plötzlichen Schäden an der Dienst tuenden Fähre, als auch bei Revisionen oder notwendigen Reparaturen. Das ist ein besonderer Vorteil gegenüber den Fähren, die nicht über den „Luxus“ einer Ersatzfähre verfügen. So muss zum Beispiel bei der Fähre in Caputh, die eine ähnliche Bedeutung wie die in Tegelort hat, bei Revisionen jeweils der Fährbetrieb völlig stillgelegt werden.

Die Fahrstrecke der Autofähre Tegelort – Hakenfelde beträgt 152 m, das erspart einen Umweg von gut 20 Kilometer. Vor dem Bau der Brücke an der Wasserstadt waren es 32 Kilometer. Für die direkten Anwohner ist diese Autofähre die einfachste und attraktivste Möglichkeit das andere Ufer zu erreichen. Seit 1990 ist es zwar möglich auch über Hennigsdorf nach Spandau (bzw. umgekehrt) zu kommen, aber auch dieser Umweg ist in etwa genauso weit wie der über Spandau. Auch für Radfahrer und Fußgänger ist diese Fähre inte-

ressant, besonders nach 2012, als die Personenfähre Tegelort – Hakenfelde, die früher auch als Leuchtturmfähre bekannt war, eingestellt wurde. Die HOL ÜBER, die erste Autofähre zwischen Tegelort und Hakenfelde war dem Verkehr bald nicht mehr gewachsen und wurde von einem Neubau ersetzt. die nun als Bau-
 prahm von der Wasserbaufirma Klemmer genutzte ehemalige Fähre.



Links: Die HOL ÜBER II löste die erste Fähre ab. Nach Außerdienststellung dient sie als Reservefähre. Aber auch für andere Veranstaltungen und Aufgaben wie Lastentransport zu den Inseln, Baumaßnahmen und Events hier z.B. als Biergarten an der Greenwichpromenade wird die Fähre genutzt. Rechts: die aktuelle Fähre HOL ÜBER III als Autofähre Tegelort – Hakenfelde. (Fotos Bluhm)

Die Fähre Bernauer Straße – zur Insel Reiswerder

Verein Naturfreunde Baumwerder - Reiswerder 1914 e.V. Berlin-Tegel eingerichtet. Die Insel wird in der Sommersaison von den Pächtern der ungefähr 200 Wochenendhäuschen bewohnt. Im Winter wird die Insel nur von vier Familien bewohnt. Die Fähre durfte nur von den Parzellenbesitzern und deren Gästen benutzt werden.

Frau Schneider besorgte seit 1953 bei Bedarf die Überfahrt der Pächter zur Insel und tätigte auch die Einkäufe der Inselbewohner. Artur Zickert war nach dem Krieg mit einem Ruderboot der erste Fährmann. Mit Fährmann Taube kam dann ein hölzerner, von einem Außenbordmotor betriebener Fährprahm für bis zu 40 Personen zum Einsatz. Vor dem Zweiten Weltkrieg ist der Übersetzverkehr höchstwahrscheinlich nur bei Bedarf mit Ruderbooten betrieben worden.

Seit 1959 wurden drei Boote eingesetzt. Die Anschaffung der Fährboote war für die Grundstückspächter jeweils eine große finanzielle Belastung. Zuerst durfte die Fähre nur von Parzellenbesitzern genutzt werden, später wurde sie für alle zugänglich. Auch die Anschaffung des aktuellen Fährbootes war ein finanzieller Kraftakt für die Pächter. Das Fährboot KEHRWIEDER konnte aus der Fahrt genommen und einige Jahre noch als Gütertransporter genutzt werden. Für Spaziergänger am Tegeler See ist es empfehlenswert, einen Abstecher auf die Insel zu machen. Die äußerst kleinen Parzellen und die einem Labyrinth ähnlichen Gänge zwischen den Grundstücken, das Vereinshaus, das eine kleine Ähnlichkeit mit dem Rathaus von Sigtuna in Schweden hat, die schönen Aussichten auf den Tegeler See und zuletzt das Gasthaus mit gemütlichem Biergarten schaffen eine besondere Atmosphäre. Aber auch die besondere, familiäre Mentalität und Gastfreundlichkeit der Inselpächter ist einen Besuch wert.

Die drei Fährboote der Fähre nach Reiswerder.

Oben eines der beiden Fährboote der Pfaueninsel konnte vom Inselverein erworben werden und kam als REISWERDER in Fahrt. Unten links ist der Ponton KEHRWIEDER (2) zu sehen, der das erste Boot ablöste. Das Wellblechdach dieser Fähre ist heute an einem Bootssteg der Insel montiert. Unten rechts ist das gegenwärtige Fährboot bei der Ankunft am Badestrand in Saatwinkel zu sehen. (Oben Slg. Schreck/ Bluhm, unten Fotos Bluhm)



Die Fähre Tegelort – Hakenfelde, die sogenannte „Leuchtturmfähre“

Die Fähre Hakenfelde - Tegelort - Saatwinkel, die sogenannte „Leuchtturmfähre“ (benannt nach dem Restaurant „Leuchtturm“ in Tegelort, das 1944 bei einem Luftangriff zerstört wurde) wurde 1891 von Max Lahe eingerichtet. Nach 1907 wurde die Fähre von der SHDG Stern betrieben. Ab 1912 war dann Julius Bachvogel auf Teilen dieser Strecke, ab Saatwinkel mit drei bzw. fünf Booten aktiv. Über diesen Betrieb (siehe Seite 32) ist recht wenig bekannt, nachzutragen wäre noch das Vorhandensein des Fährbootes HERMES. Max Lahe war zu dieser Zeit nicht mehr auf der „Leuchtturmfähre“ tätig, sondern verband Saatwinkel mit Tegelort direkt. Die Leuchtturmfähre kam 1924, nachdem sie bis dahin von der Sternengesellschaft betrieben wurde, in den Besitz von Wilhelm Blaurock aus Spandau. Zuerst wurde ein Ruder Kahn eingesetzt, 1929 wurde das Motorboot HELA angeschafft. Es konnte 29 Personen befördern. Zwei Jahre später kamen die beiden 26 Personen fassenden Pontons CÄSAR und ODIN zum Einsatz. Im Jahre 1935 kam es zu einem schweren Unfall, das Fährboot HELA wurde vom Dampfer MARIENDORF der Stern- und Kreisschiffahrt mittschiffs gerammt. Von einem vorbeifahrenden Kahn wurden drei Frauen und der Fährmann gerettet, ein acht Monate altes Kind ist dabei ertrunken. 1936 wurde Blaurock deshalb zu einem Jahr Gefängnis verurteilt. 1940 starb Wilhelm Blaurock, sein Betrieb wurde von seiner Tochter weitergeführt. Das Restaurant Leuchtturm wurde am 6. März 1944 bei einem Bombenangriff schwer getroffen und total zerstört. Bei diesem Bombenangriff starben 24 Menschen, darunter auch der Fährmann. Hieraus kann man schließen, dass die Fähre auch zu Zeiten des Krieges betrieben wurde.

1947 übernahm Hans Liptow die Fähre, die er 1957 an Ernst Walter Lange abgab. Die Fährboote CÄSAR und MARGRET wurden 1957 auf der Franke Werft umgebaut, verlängert und verbreitert und mit einem Kiel versehen. Liptow stieg nach Verkauf der Fähre mit dem MS FEENGROTTE und der ANGELA in die Fahrgastschiffahrt ein. Walter Langes Betrieb wurde 1967 von Wolfgang Buchardi übernommen. Der Fährtarif wurde erhöht und betrug nun 30 Pf für Erwachsene, 20 Pf für Kinder. Die hierzu eingesetzten Boote waren ODIN I und ODIN II, welches das Reserveboot war. Ab 2002 konnte der Neubau ODIN IV eingesetzt werden (ODIN III ist Fahrgastschiff, keine Fähre). Reservefähre wurde nun die ODIN I. Die Fährlinie verbindet Tegelort mit Hakenfelde und steuert auch die Inseln Valentinswerder und Maienwerder an und von dort Saatwinkel, ab 2002 kam noch ein Schlenker zur Wasserstadt Spandau hinzu. Es war nun möglich, mit dieser Fähre auch eine kleine, aber sehr attraktive Rundfahrt zu machen.

Bis 2012 konnte man diese Fähre mit all ihren Nettigkeiten benutzen, dann sollte ihr Ende kommen. Mit dem Ansteuern von mehreren Stationen in einem Umlauf verlor die Fähre laut Meinung der zuständigen Behörden die Berechtigung, als Fähre eingestuft zu werden. Man war der Meinung, dass es sich um reguläre, gewerbliche Fahrgastschiffahrt handelt, was höhere Abgaben des Betreibers bedeutet. Dieser äußerst überflüssige und lästige Ärger mit Behörden (WSA, Wasserpolizei, Bezirksamt und andere), die sich profilieren wollten, um vielleicht dem Steuerzahler ein paar „Pfennige“ zu sparen und damit den Anwohnern und der Bevölkerung eine besondere Möglichkeit, den Tegeler See als Ausflugsgebiet zu erkunden, nehmen wollten, trug mit anderen, wirtschaftlichen Gründen dazu bei, dass Buchardi die Fähre 2012 einstellte. Am 25. 11. 2012 fand die letzte Fahrt auf dieser traditionellen Tegelorter Fähre statt.



Da nach Buchardis Plänen die Fähre schon 2011 eingestellt werden sollte, aber eine Versorgung von Valentinswerder nötig war, wurde das Fährboot ODIN I von Herrn Haberkern, dem Urenkel des Koloniegründers Paul Haberkern erworben. Da das Boot aber bei Buchardi nicht mehr als Fährboot sondern als Arbeits- bzw. Sportboot deklariert war, konnte es nicht so einfach nahtlos 2011 als Fähre eingesetzt werden, obwohl es vorher jahrelang das Fährboot auf dieser Strecke war. Es dauerte bis zum 1. September 2013, bis ODIN als Fährboot auf der nun

neuen Fährlinie wieder eingesetzt werden konnte. Dem neuen Betreiber fehle einfach die Erfahrung im komplizierten Fährgeschäft. Bis zu dieser Zeit wurde ab 2012 ein für Personentransport zugelassenes Boot, ein Wasserkremsler, den das Restaurant „Igel“ zur Verfügung stellte, sporadisch zur Inselversorgung der Anwohner eingesetzt. Die Versorgung der Insel, wie Müllabholung etc. wird aber weiterhin von Buchardi durchgeführt. In dieser Zeit (2012) wurde nur äußerst sporadisch gefahren. So wurde z. B. im Mai 2012 nur an vier Tagen gefahren, so am Do., dem 9. 5., bis zum Sonntag dem 12. 5.. Seit 2013 verkehrt die Fähre von Valentinswerder zu den Stationen Tegelort, Havelspitze und dem Restaurant „Igel“. Der Fahrplan wurde drastisch ausgedünnt, Hakenfelde und Saatwinkel werden nicht mehr angefahren. Die frühere Attraktivität für Ausflügler gibt es nun nicht mehr. Aus der ehemaligen Leuchtturmfähre wurde eine hauptsächlich der Versorgung der Insel Valentinswerder dienende Fähre.

Die Fährboote der Personenfähre
Tegelort – Hakenfelde

Oben: Auf dieser Aufnahme sind beide
Fährboote zu sehen, wie sie vor ihren
späteren Umbauten aussahen. Die
MARGRET, die spätere ODIN II ist
in der Bildmitte und rechts ist das FMS
MANFRED zu sehen, es erinnerte
etwas an einen Fischkutter . So sah
auch die MARGRET früher aus. Das
alte Steuerhaus wurde auch nach dem
Umbau verwendet. Auf dem Bild in
der Mitte ist das FMS ODIN I nach
dem Umbau zu sehen.

Nach dem letzten Umbau ist das FMS
ODIN II links und rechts das zuletzt
auf der Fährlinie eingesetzte ODIN IV
abgebildet.

(Oben Slg. Bluhm,
unten Foto Bluhm)



Nicht mehr verkehrende Fähren im Tegeler Raum:

Über die Fähren von Tegelort nach Saatwinkel, die von Oskar Kosewsky betrieben wurde, ist an anderer Stelle zu lesen. Der Fährbetrieb zum Strandbad auf der Insel Hasselwerder ist im Kapitel über die Reederei Haupt erwähnt

Konradshöhe – Bürgerablage, Spandau ab 1907

Diese Fähre wurde 1907 ab dem Restaurant „Conradshöher Terrassen“ zum Badestrand der sogenannten Bürgerablage in Spandau vom Betreiber der Gaststätte Wilhelm Reinhold eingerichtet. Restaurant und Fähre wurden nach dessen Tod 1936 von seinem Sohn weitergeführt. Das Restaurant hieß ab 1937 „Feengrotte“. Die Kahnfähre, angeblich ein ehemaliges Rettungsboot aus Hamburg, wurde seit Ende der zwanziger Jahre von Sepp Vogt gerudert, der dann 1949 die Fähre übernahm. Vor dem Krieg waren aber schon zwei Motorfähren im Einsatz, die von August (Sepp)

Vogt bis 1957 betrieben wurden. Beide Boote wurden an die Veneziafähre (Spandau Körnerstraße - Cafe Venezia, Zitadelle) verkauft. Vogt gründete dann, seine bis heute bestehende Reederei mit dem Fahrgastschiff FEENGROTTE.



Ein Tegeler Original, Oskar Kosewsky, „Onkel Oskar“ genannt. Ein Fährmann wie aus einem Bilderbuch, 1956 mit 66 Jahren.

Die Dienstfähre Tegelort, Bärbelweg-Kraftwerk Oberhavel

Betreiber dieser heute nicht mehr verkehrenden Fähre war das BEWAG Kraftwerk Oberhavel. Ab 1914 zuerst mit Ruderbooten, dann mit offenen Motorbooten und ab den sechziger Jahren mit Elektrobooten, wurde ein nicht öffentlicher Werksverkehr durchgeführt. Von den ersten eingesetzten Booten ist nur wenig bekannt. Das FÄHRBOOT 1 ein Elektroboot, wurde 1975 umgebaut und bekam einen konventionellen Antrieb. Das FÄHRBOOT 2 ist 1966 nach Niederneuendorf abgetrieben und wurde von den DDR-Behörden beschlagnahmt. Deshalb wurde 1967 das FÄHRBOOT 3 erbaut, das von Anfang an einen Dieselmotor bekam. Mit der ELEKTRA kam 1987 wieder ein mit einem Elektromotor angetriebenes Boot zum Fährbetrieb. 2000 wurde die Fähre eingestellt. Es war zwar eine Weiterführung unter der Regie von Wolfgang Buchardi im Gespräch, dieser konnte den Betrieb wegen eines zu großen Aufwandes (Betriebsbeginn 4 Uhr früh) nicht übernehmen. Auch gab es immer wieder Ärger mit den Anwohnern wegen Ruhestörung.



Das FÄHRBOOT 3 war auf der BEWAG Betriebsfähre 20 Jahre in Fahrt. (Foto Bluhm)



1987 löste das ELEKTRA genannte Boot die alte Fähre ab. Bis zur Aufgabe des Fährbetriebes war es nur drei Jahre in Dienst. (Foto Bluhm)

Die Notfähre an der Sechserbrücke

Wenn eine Brücke saniert werden muss, gibt es meist einen Engpass, so auch in Tegel, als die Tegeler Hafenbrücke, besser bekannt als Sechserbrücke, für ein halbes Jahr geschlossen werden musste. So wurde ab Mai 1988 eine Fähre eingerichtet, die wochentags von 7.30 – 17.30 Uhr und sonntags zwischen 10 – 18.00 Uhr verkehrt. Für die 75 m lange Fahrstrecke wurde das Fährboot ODIN II von Wolfgang Buchardi eingesetzt. Der Fährbetreiber war das Bezirksamt Reinickendorf. Die Nutzung der Fähre war unentgeltlich. Auf Anfrage des an der Brücke wohnenden Walter Haupt, warum die Sanierung ausgerechnet während der Hauptsaison durchgeführt werden soll, bekam er zur Antwort, dass für den Anstrich eine Außentemperatur von mindestens 5 Grad erforderlich ist. Sicher ist, die Tegeler haben es überlebt. Die 180 Fahrten täglich, bei denen bis zu 3000 Passagiere befördert wurden, waren zwar kein vollwertiger Ersatz für die Brücke, aber als die Fähre wieder eingestellt wurde, fehlte sie fast. – Für kurze Zeit gab es an gleicher Stelle schon einmal eine Fähre. Beim Bau des Tegeler Hafens, 1907, musste, um den Weg am Ufer wie früher weiterzuführen, eine Brücke gebaut werden. Bis zum Bau dieser Brücke wurde eine Notfähre eingerichtet. Hierzu wurde eine Ruderfähre betrieben. Wie lange der Fährverkehr aufrechterhalten wurde und wer der Fährmann war, ist nicht bekannt. Die Tegeler Hafenbrücke mit ihren Brückenzollhäusern wurde schnell zu einem Wahrzeichen Tegels. Wegen des Brückenzolls bekam sie von den Tegelern den Namen Sechserbrücke



verpasst. Später, nach 1918, gab es diesen Wegezoll nicht mehr, der Name und die Zollhäuser aber blieben. In einem dieser Brückenzollhäuser war später, so bis in die 1970er-Jahre, ein Kiosk untergebracht, nun mussten Eltern für ihre Kinder wieder einen Brückenzoll zahlen, aber keinen Sechser mehr, sondern ein Eis oder eine saure Gurke wurde nun verlangt, denn das war der Preis, mit dem Kindern die nicht unternommene Dampferfahrt oder der folgende Spaziergang versüßt werden konnte.

Von Tegel zur Elbe und Oder

Ab 1992 kam es in Tegel zu einer neuen Erscheinung. Wie schon beschrieben wurden in den zwanziger Jahren und nach dem Zweiten Weltkrieg vereinzelt Fernfahrten meist in Form von Sonderfahrten auch von Tegel aus zu Zielen nahe der Oder und der Elbe unternommen. Diese Fahrten, ab Spandau Lindenufer bzw. dem Landwehrkanal, waren immer Ausnahmen. Regelrechte organisierte Fernfahrten mit Schlafmöglichkeit an Bord waren die absolute Seltenheit im märkischen Raum. So fuhr in den zwanziger Jahren das Kabinenschiff BALDUR zu mehrtägigen Fahrten an die Elbe und Oder. Auch das MS KREUZ - AS der Reederei Schmidt, das solche Fahrten in den dreißiger Jahren unternahm, soll kurz erwähnt werden. Diese Fahrten gingen aber nicht von Tegel aus. Dass Tegel Ausgangspunkt für mehrtägige Kreuzfahrten wurde, konnte erst nach der Auflösung der DDR geschehen. Ein erster früher Versuch nach 1990 war der von Detlef D. Figge (Berlin Brandenburg Linie), mit dem für diese Zwecke umgebauten ehemaligen Zoll bzw. Patrouillenboot MARC, Fahrten in die weitere Umgebung bis zur Müritz durchzuführen. Von der BBL wurden verschiedenste Arrangements angeboten, so Tagesfahrten, Mehrtagesfahrten, kombinierte Bus- und Schiffstouren. Als Charteryacht, Yachtschule, Event- und Partyschiff wurde das Schiff, das seinen Liegeplatz am Forsthaus Tegel hatte, genutzt. Aber die Zeit war für solche Aktivitäten noch nicht reif. Drei bis vier Jahre später kamen die Kreuzfahrtschiffe nach Berlin und der Charterverkehr in Mode. So war nach 1993 nichts mehr von diesem ersten Versuch zu bemerken.

Ab 1998 war der Tegeler Hafen dann aber zum ersten Male Ausgangspunkt zu derartigen Kreuzfahrten. Nun kamen Schiffe aus der Schweiz, Österreich und von der Hapag Lloyd, deren Sitz Hamburg war, nach Tegel. So waren z.B. das große Kabinenschiffen RÜGEN Stammgast in Tegel. Bis 2004 wurden solche Fahrten ab Tegel angeboten. Danach ist die Abfahrtstelle aber nach Spandau verlegt worden. Um wieder große Kreuzfahrtschiffe nach Tegel zu bekommen, wurde in den folgenden Jahren einiges unternommen. Die Greenwichpromenade wurde 2008/09 umgebaut und ein sechzig Meter langer neuer Anleger für solche Schiffe gebaut. Man hoffte, dass die Reisenden einen Teil der durchschnittlich 146 Euro, die sie pro Tag an Land ausgaben, auch in Tegel ließen. Ob die Touristen dieses Geld auch in Tegel lassen ist nicht bekannt. Bekannt ist aber, und das kann man auch sehen, dass immer wieder Kreuzfahrtschiffe in Tegel anlegen. Fast könnte man sagen dass der Anleger zu klein ist.

Obwohl Schiffe, die nicht in Tegel beheimatet waren, in dieser Abhandlung nicht dargestellt werden, soll kurz auf die Kabinen- oder Kreuzfahrtschiffe eingegangen werden, da sie schon ihrer Größe wegen zu den interessantesten Fahrzeugen gehören, die auf dem Tegeler See in Fahrt waren. Diese Schiffe haben als Einsatzgebiet alle Wasserstraßen Deutschlands, sogar bis Prag und Holland kann die Reise gehen. Ihre Länge liegt um die 80 Meter. Bis zu 100 Personen können auf einer Reise mitgenommen werden. Als Reedereien bzw. Betreiber sind zu nennen: Hapag Lloyd Seetouristic GmbH, Hamburg, Aquatel River Cruise Line, Deutschland, Compass Tours Düsseldorf, ESA (Europ. Schifffahrts Agentur), Reisebüro Mittelthurgau, Croisy Alsace, um nur einige zu nennen.



Unverkennbar ein ehemaliges Behördenboot. Das vom Eigner als „Patrol Cruiser“ werbewirksam bezeichnete MS MARC war als Zollboot auf dem Bodensee in Fahrt. Es war eines der ersten Kreuzfahrtschiffe in Berlin. (Slg. Bluhm)



Das ehemalige Hotelschiff SPREE BERLIN nun als Kreuzfahrtschiff RÜGEN 2003 im Tegeler Hafen. (Foto Bluhm)

Fahrschein u. Quittung
über 20 Pl.
* 013477

Personen-Schiffs-Verkehr Tel.
Saatwinkel-Blumeshof CS Tegel 26

Übernehme die Beförderung von Fahr-
gästen und Gegenständen zu den von mir
ausgehängten Fahrbedingungen.
Fahrschein gilt nur am Tage der Lösung.

Druck: DVS, Berlin-Spandau, Breite Straße 64

Motorschiffahrt
E. SIGALKE

0,30 DM

2326 *

Beförderung lt. Fahrbedingungen

Motorschiffahrt Erich Bigalke
Berlin-Tegel

Fahrschein N^o 4165
Tegel — Strandbad Tegelsee
Kinder
0,20 DM
einschl. Strandbadbesuch

Nicht wegwerfen!
An der Kasse des Strandbades vorzeigen (s. Rück.)

Reederei Paul Bauer & Sohn
Berlin-Tegel, Johanna-Welher-Straße 46

Fahrschein
für Erwachsene 05944 *

Tegel — Tegelort
Überfahrt

Motorschiffahrt
Paul Bauer & Sohn *

Tegel — Tegelort
oder umgekehrt

Kind

0418

Fähre
„Onkel Paul“
Berlin-Tegel

0,60 DM

Forsthaus

Beförderung lt. Fahrbedingungen *

4778

Reederei Taube
Berlin-Tegel

0,50 DM

Forsthaus

Beförderung lt. Fahrbedingungen

2387 *

Reederei Ewald Frost
BERLIN-TEGELORT
Moltkestraße 21 · Telefon 45 94 73

„Berolina“ „Deutschland“ „Rudolf“

0.35 DM

10613 *

Reederei Ewald Frost
BERLIN-TEGELORT
Moltkestr. 21 / Tel. 45 94 73

Dampferfahrt
DM 0,30

ABRISS

02329

BIREKA, West-Berlin

Reederei B. Frost
Spandau, Streitstraße 25
Tel. 37 84 26 — 45 87 29

DM - ,50

Beförderung
lt. Fahrbedingung

BIREKA, West-Berlin

Firma Hilda Hill
M. S. Falke

Fahrpreis

lt. Tarif

01962

BIREKA, West-Berlin

Reederei W. HAUPT
Tegel / Telefon 45 94 56

Fahrschein 08632

DM - ,20

Fahrpreis lt. Tarif

Beförderungen lt. Fahrbedingungen.
Nur gültig am Tage der Lösung.
Bei Beendig. d. Fahrt einzeln abgeb.

BIREKA, West-Berlin

Reederei W. Haupt
Tegel 45 94 56

Tegel — Tegelort
oder umgekehrt

Fahrpreis
lt. Tarif * 5637

Reederei W. HAUPT
Tegel, Telefon 45 94 56

DM 1,-

Nur am Lösungstag gültig.

Beförderung lt. Fahrbedingungen

23427 Spd.

BIREKA, West-Berlin

Reederei W. HAUPT
Tegel — Telefon 45 94 56

Zuschlag
DM - ,10

Beförderung
lt. Fahrbedingung

03494

BIREKA, West-Berlin

Personen- und Stückgutverkehr
 W. Gnewkow, Spandau, Krowelstr. 17
 Telefon: 37 57 72

Fahrschein N^o 260
 Gültig für eine einfache Fahrt
Berlin-Ketzin
 RM 1.50 (Kind)

Stückrath & Co., Spandau, 1547/5 Bl. 7, 47 A

REEDEREI W. GNEWKOW
 Berlin Telefon: 69 18 47

Fahrschein

0,20
 DM 3778

Beim Verlassen des Schiffes abgeben
 Beförderung lt. Beförderungsbestimmungen.

Reederei Vogt
 Berlin-Konradshöhe *

1,20 DM
 RUNDFAHRT 0808

Beförderung lt. Fahrbedingungen

Reederei Völker
 Berlin-Spandau

Fahrpreis lt. Tarif

66425 *

FMS *Falke*
 Berlin 27-Tegel ☎ 4 34 51 96 *

Preis laut Tarif **3,- DM** 1751

Beförderung laut Fahrbedingungen

REEDEREI PFEIFER
 Berlin-Konradshöhe Tel. 431 87 16

50 DM 8775 *

Kontrolle aufbewahren und auf Verlangen vorzeigen.
 Beförderung laut Beförderungsbedingungen.

Reederei A. W. Schmolke
 Berlin 27, Friederikestr. 39, Tel. 431 29 48
 Schiffstelefon - Fahrzeugfunk
 010 wählen - 628 13 58 verlangen

02708 BIREKA, West-Berlin

Schiffspassage
MS „PRÄSIDENT“
 Erwachsene einfache Fahrt
 Fahrpreis lt. Aushang

Aufbewahren und auf Verlangen vorzeigen
 Beförderung lt. Fahrbedingungen

Fähre Burchardi

04163 DM 2,10 BIREKA, 1 Berlin 31 04163

incl. 7% Mwst.
 Beförderung lt. Fahrbedingungen

Fähre Kittel, Berlin

BIREKA, West-Berlin 01153

DM -,20

Beförderung lt. Fahrbedingungen

Fähre
 Tegeler- Spandau
0,05 DM

44179 *

Verein der Naturfreunde von
 Baumwerder-Reiswerder e. V. 1914

21906 BIREKA, West-Berlin 21906

Kontrollkarte
 für die Benutzung
 vereinseigener Einrichtungen

Keine Haftung für Personen- und Sachschaden
 Der Inhabersucher anerkennt die
 Rückführung/Verordnung an
 den Mitgliedern

Personenschiffahrt Erich Lahe
Berlin-Saatwinkel

Fahrschein
RM 0,30

011179 *

Gültig für 1 einfache Fahrt
Beförderung
lt. Fahrbedingungen

Fahrschein aufbewahren und auf Verlangen vorzeigen.
Fahrschein ist beim Verlassen des Schiffes abzugeben.

Tegel - Tegelort
Spandau - Tegelort

Walter Lahe
Saatzwinkel bei Spandau
Fährbetrieb - Tel. 44-49-62

Fahrschein
DM -,10

10059

BIREKA, West-Berlin
ABR 155
10059

Personenschiffahrt Erich Lahe
Berlin-Saatwinkel (46 84 12)

Fahrschein 05195 *

DM 0,30

Beim Verlassen des Schiffes abgeben
Beförderung lt. Beförderungsbedingungen

(03) 1. V. 747749

Schiffahrt E. Lahe, Berlin-Saatwinkel
Fernsprecher 46 84 12

Gültig für
1 einfache Fahrt

11.- 1,25 129 * R

Mark

Beim Verlassen des Schiffes abgeben.

Reederei Erna Lahe Saatzwinkel (Ruf 45 77 12)

Reederei Erna Lahe Saatzwinkel (Ruf 45 77 12)

Fahrtunterbrechung ist nur
auf der Rückfahrt gestattet

Rundfahrt
Tegel - Spandau
0,60 DM

Rundfahrt
Spandau - Tegel
0,60 DM

Beim Verlassen des Schiffes
abgeben

Beförderung
lt. Beförderungsbedingungen

11335 *

Reederei Erna Lahe
Berlin - Saatzwinkel (Fernruf: 45 77 12)

Fahrschein 7701 *

0,15 DM

Beim Verlassen des Schiffes abgeben
Beförderung lt. Beförderungsbedingungen

Reederei Lahe
Saatzwinkel - Ruf 389 32 12

71556

DM -,60

Nur am Tage der Lösung gült.
Beförderung lt. Beförderungsbed.

BIREKA, West-Berlin
ABR 155
71556

Reederei Lahe
Motorbootfahrt zur Kongresshalle

Gültig für
1 Fahrt

DM -,35

03912

BIREKA, West-Berlin

Erna Lahe - Personenschiffahrt
Saatzwinkel (Ruf 45 77 12)

Große Rundfahrt
(Hin- und Rückf. Tegel - Spandau
u. umgekehrt über Saatzwinkel)

DM 1,40 3735

Nur am Tage der Lösung gültig
Nach Durchf. d. Fahrt b. Verl.
des Schiffes bitte abgeben.
Beförderung lt. Beförderungsbed.

1 x Fahrtunterbrechung
Tegelort od. Saatzwinkel

Erna Lahe - Personenschiffahrt
Saatzwinkel (Ruf 45 77 12)

**Spandau - Haveleek
Hallig Kinder 0,20**

Nur am Tage d. Lösung gült.
B. Verlassen d. Schiffes b.
abgeben. Beförderung
lt. Beförderungsbeding.

03799

Beckerbillerter Hamburg

Erna Lahe - Personenschiffahrt
Saatzwinkel (Ruf 45 77 12)

**Spandau - Haveleek
Hallig - DM 0,30**

Nur am Tage d. Lösung gült.
B. Verlassen d. Schiffes b.
abgeben. Beförderung
lt. Beförderungsbeding.

07049

Beckerbillerter Hamburg

Erna Lahe - Personenschiffahrt
Saatzwinkel (Ruf 45 77 12)

**Tegelort - Bartenfeld od.
umgekehrt**

DM 0,50

Nur am Tage d. Lösung gült.
B. Verlassen d. Schiffes b.
abgeben. Beförderung
lt. Beförderungsbeding.

48818

Beckerbillerter Hamburg

Erna Lahe - Personenschiffahrt
Saatzwinkel (Ruf 45 77 12)

**Tegel o. Spandau/Tegelort
(Spandau - Saatzwinkel)**

KINDER
DM -,30

Nur am Tage d. Lösung gült.
B. Verlassen d. Schiffes b.
abgeben. Beförderung
lt. Beförderungsbeding.

01971

BIREKA, West-Berlin

REEDEREI ERICH M. J. LAHE
Berlin 20, Im Saatzwinkel 15
☎ ☎ 334 32 12

FAHRKARTE
Oberhavel-Rundfahrt
(Hin- und Rückfahrt Tegel-Spandau
und umgekehrt)

DM 6,- incl. MwSt.

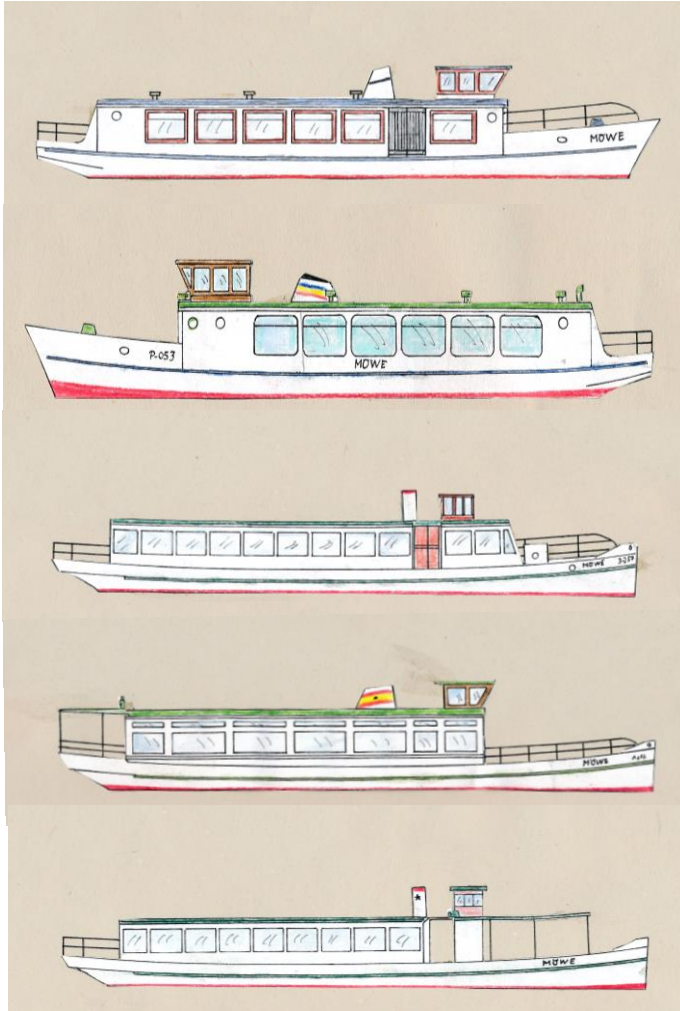
1x Fahrtunterbrechung

Anhang

Die Schiffe der am Tegeler See und der Oberhavel angesiedelten Reedereien und der anderswo angesiedelten aber ausschließlich dort verkehrenden Reedereien.

In der folgenden Schiffsliste werden nur die Schiffe erfasst, deren Eigner am See angesiedelt sind oder ausschließlich dort operieren Von Spandau bis Niederneuendorf bis Tegel reicht das behandelte Gebiet.

Für die Gestaltung der Schiffsdaten und des Verbleibs der Schiffe wurde die von Dr. Meyer in seiner Arbeit „Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee und der Sächsischen Schweiz“ verwendete Systematik angewandt.



Anmerkungen zu den Skizzen

Sämtliche Skizzen wurden vom Autor angefertigt. Sie erscheinen im Maßstab 2: 300. Fast alle Zeichnungen sind mangels Bauplänen nach Auswertungen von Fotos angefertigt worden. Bei

einigen Skizzen sind Rekonstruktionsmaterialien genutzt worden, die eine hundertprozentige Zuordnung nicht zu lassen. Das sie trotzdem erscheinen, liegt daran, dass diese Schiffe ungefähr in dieser Arbeit dargestellt

werden sollen.

Da die Skizzen nach Auswertung von Fotos erstellt war es nicht zu vermeiden, dass sie nicht alle in einer Richtung gezeichnet wurden.

Die obere Skizze (bzw. oben links) stellt den jeweils letzten Bauzustand des Schiffes dar, während die unterste (bzw. Unten rechts) als die erste bekannte

Darstellung zu sehen ist.

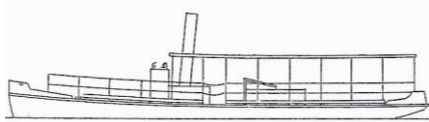
Abkürzungen

B	Breite
Br.	Abbruch
FMS	Fährmotorschiff
L/B	Länge/ Breite
PDS	Personendampfer
Pers.	Personenkapazität
PMS	Personenmotorschiff
SHDG Stern	Spree Havel Dampfschiffahrts Gesellschaft „Stern“,
Sterngesellschaft	wie oben, aber auch Stern und Kreisschiffart
Sp. DG	Spandauer Dampfschiffahrtsgesellschaft für Oberhavel und Tegeler See
ZDS	Zugdampfschiff/ Schleppdampfer
ZMS	Zugmotorschiff
↓ / ↑	Gesunken/ Gehoben

Jahreszahlen wie z.B. 1917 sind klar, bei nicht vollständig bekanntes Jahreszahlen wurde 19.. bzw. 191. gewählt um das Ereignis zeitlich so weit wie möglich einzugrenzen.

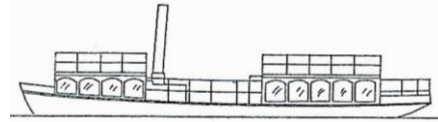
Die Schiffe der Reederei Haberkern

D Sophie und D Eugen



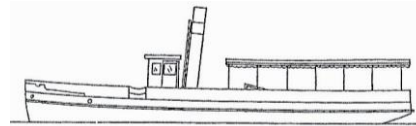
EUGEN und SOPHIE nach Umbau

SOPHIE (1875, Hamburg) 55 PS; 100 Pers.; L 16,50 m, B 2,80 m, PDS. Erbaut für Reederei Haberkern, Berlin, SOPHIE; 1896 Beteiligung von H. Hille und E. Frost; 1902 Sp.D.G., Umbau zum Glattdecker; 1907 SHGD Stern; 1918 außer Dienst; 19.. br.



EUGEN und SOPHIE im Ursprungszustand

EUGEN, Erscheinungsform in Röbel



EUGEN (1875, Hamburg) 55 PS; 104 Pers., L 16,50 m, B 2,80 m, PDS. Erbaut für Reederei Haberkern, Berlin, EUGEN; 1896 Beteiligung von H. Hille und E. Frost; 1902 Sp.D.G., Umbau. zum Glattdecker; 1907 Paul Krüger, Röbel; 1918 verk.; 19.. br.

Murphy

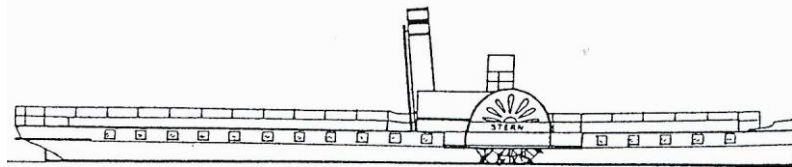
ungefähres Aussehen



(...) Daten unbekannt, antriebsloser Anhängerkahn, Reederei Haberkern, Berlin, MURPHY, ungefähr von 1875 bis 1895 in Nutzung für Personen und Lasttransporte.

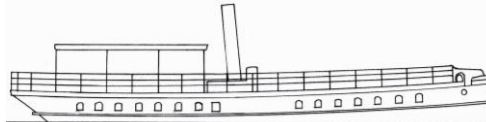
Die Schiffe der Reederei Holtz

D Stern



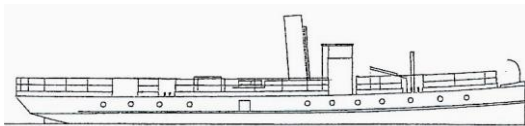
(1861, Hamburg, Janssen und Schmilinsky, 8) 25 PS, 300 Pers., L 31 m, B 7,18 m, PDR. Erbaut für Lauenburger Dampfschiffe, Lauenburg, LAUENBURG; 1866 Kpt. Holtz, Hamburg. Finkenwerder, FINKENWERDER; 1881 Carl Holtz, Tegel, STERN; 1886 a. D. aufgelegt, zum Abbruch vorgesehen; 18?? trotz schlechtem Zustand verk. an Peter Maier, Hamburg. Finkenwerder, FINKENWERDER; 1894 H. Pfeiffer, Magdeburg. Weiteres unbekannt.

D Schwan

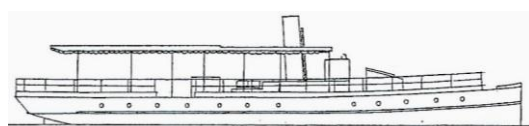


(1883, Stettin, Möller und Holberg, 136) 70 PS; 100 Pers., L ca. 19,50 m, B.; 3,40 m, PDS. Erbaut für Zuckerfabrik in Dahmen; 1885 Carl Holtz, Tegel, SCHWAN; 1903 ↓, Kollision, Tegelort, ↑; 1907 Sp.D.G; 1907 SHDG „Stern“, aber nicht übernommen.

D Luci



MÄRKISCHER BERGER



LUCI

() 80 PSi, L ca. 19,50 m, PDS. 1885 Carl Holtz, Tegel, LUCI; 1907 SHDG „Stern“, nicht eingesetzt; 1909 Wasserbaufirma OHG Franz Mette, Umbau zum Bergungsdampfer, MÄRKISCHER BERGER; 1932 a.D.; sp br.

● Da es bei einer Sommernachtsveranstaltung bei einem Feuerwerk an der Malge in Brandenburg zu einem tödlichen Unfall kam, mussten neuen Bestimmungen folgend Feuerwerke von einem Schiff aus stattfinden. Hierzu wurde 1914 der „Märkische Berger“ eingesetzt.

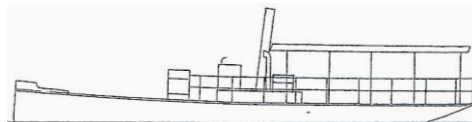
D Der Ländler

Keine Abbildung bekannt

(1870, Stettin, Vulcan, 63) 3 PS, 70 Pers., L 10,98 m, B 2,19 m, YDS. Erbaut für Prinz Friedrich Carl von Preußen; 1886 Carl Holtz, Tegel, PDS, DER LÄNDLER (auch LÄNDLER), Einsatz bis Ende 1903, da von der Versicherungsgesellschaft gestrichen

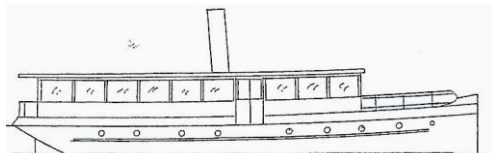
● 1903 Rettung der Fahrgäste von D „Schwan“

D Grebin

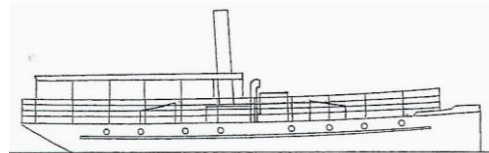


(1888, Danzig, Danziger Schiffswerft und Kesselschmiede Springer) 25 PS; 60/94 Pers., L. 18 m, PDS. Erbaut für W. Brandt, Danzig; 1889 E. Habermann, Danzig; 1891 Carl Holtz, Tegel, GREBIN; 23.8.1902 ↓ Kollision ↑; 1903 wieder in Fahrt, SCHWALBE; 1907 Sp.D.G.; SHDG „Stern“; vor 1916 verkauft.

D Franziska



Nach 1946



Ursprungszustand

(1889, Dresden, Übigau, 187 K) 138 Pers., L. 18,13 m, B. 4,30 m, PDS. Erbaut für Kalinowsky und Götze, Berlin; ca. 1890 Carl Holtz, FRANZISKA; 1907 (o 1905) Sp.D.G.; 1907 SHDG „Stern“; Ludwig Rost, Waren; 1918 Heinrich Palm, Fürstenberg/H, WALKÜRE; 1946 re Waren, FRANZISKA, Umbau, geschlossene Aufbauten; 1948 in Pacht Herbert Stückel, Berlin; soll 1954 noch i. F. gewesen sein, ab Jannowitzbrücke. (Registriernummer in der DDR: 3 – 238)

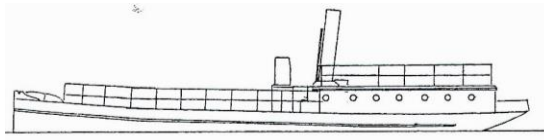
D Wittenberge

Keine Abbildung bekannt

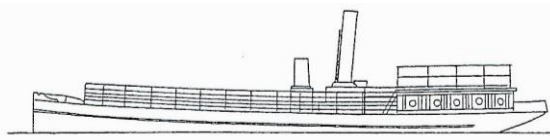
(1885) ca. 110 Pers., PDS, Dampfbarkasse. 1885 Carl Holtz, Tegel, WITTENBERGE; 1907 verk., von SHDG Stern nicht übernommen.

Die Fahrgastschiffe vor Gründung der Spandauer Dampfschiffahrts - Gesellschaft „Oberhavel und Tegeler See“

D Flora



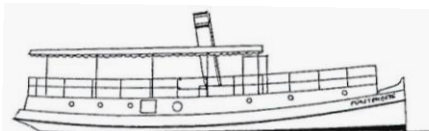
1907



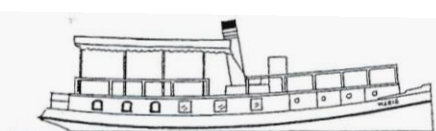
1900

(1883 Elbing, Schichau) 30 PS, 105 Pers., L. ca. 20 m, B. 5,40 m, PDS. Erbaut für Ludwig Marx, Königsberg, FLORA; 1890 Wilhelm Dressel, Tegel, in Zusammenarbeit mit H. Hille eingesetzt; 1901 Sp.D.G.; 1907 SHDG Stern; 1908 August Fahlenberg, Werbellinsee; 1916 neue Maschine; 1919 Wischke und Reimers, Königsberg; 1920 Umzug nach Berlin, Umbau zum Schleppdampfer, MÜGGEL; 1950 Bauunternehmung Ernst Meyer, Berlin, Umbau zum Baggerschiff, später (um 1960 ?) abgebrochen.

D Marie



D FÜRSTENBERG, 1918



D MARIE, 1897

(1883, Hamburg) 89/92 Pers., L. ca. 16 m, PDS. Erbaut für Gebr. Lüder, Hamburg, ROTHE BRÜCKE; 18.. Christian Schroer, Rendsburg; 1897 H. Hille u. E. Frost, MARIE; 1901 Sp.D.G.; 1907 SHDG Stern, nicht in Fahrt, gleich weiterverkauft; 1908 Neue Dampfschiffahrts- Vereinigung Fürstenberg/ H. Palm und Schmettau, Fürstenberg/H, ADLER; H. Palm, FÜRSTENBERG; 1918 R. Adametz, Oderberg, ADLER; 19???.br. (Auch Adametz 1908, bzw. Palm 1918 mögl.)

D Friederike

Keine Abbildung bekannt

() PDS; ca. 1895 Hermann Hille, Tegelort, FRIEDERIKE, als Privatboot; 1896 ausgebrannt, Wiederaufbau, Einsatz auch zu gewerbliche Fahrten; 1902 Sp.D.G.; 1906 a.D.

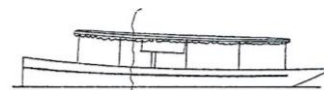
D Victoria

Keine Abbildung bekannt

(1882) PDS/ZDS; möglich um 1882 C.F. Schröder, später Albert Schröder, Weissenfels, VICTORIA; 1883 re Bauwerft, an Schoppe, Havelberg; 1890 Hermann Wachsnor, Berlin und. Ernst Schneche, Spandau, möglich. bei Dressel, Tegel in Miete; 19?? Marie Keddig, Berlin-Friedrichshagen.

MS Saatwinkel

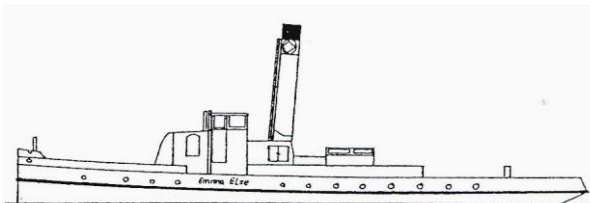
Bugpartie ungewiss



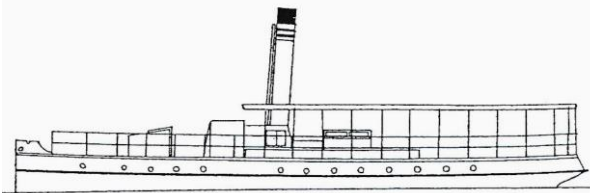
(1905, Tegel, Lahe) 72 Pers.; PMS, Fährboot; erb. f. Max Lahe, SAATWINKEL

D von Ziethen

1946

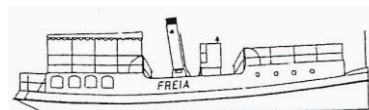


1898



(1898, Neustrelitz, Gebr Maas) 195 Pers., L ca. 22,50 m, B 5,10 m, Z./PDS. Erbaut für Ewald Frost, Spandau, VON ZIETHEN; 1901 Sp.D.G.; 1907 verkauft, nicht von SHDG Stern übernommen; 1920 Reederei Braunkohle, Köln, BRAUNKOHLE VIII; 1925 Karl Busch und Johannes Schillow, Berlin-Spandau, LISA; 1930 Johannes Schillow, Berlin, ZDS; 1936 Charter Stern u. Kreis; 1946 Umbau zum ZDS, EMMI- ELISE; Ernst Schröder, Zehdenick; 1967 Robert Ruhau, Fürstenberg/H; 1974 a.D., 1977 abgebrochen.

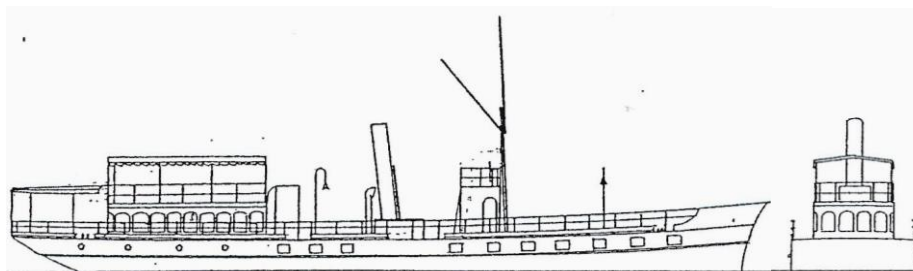
D Prerow



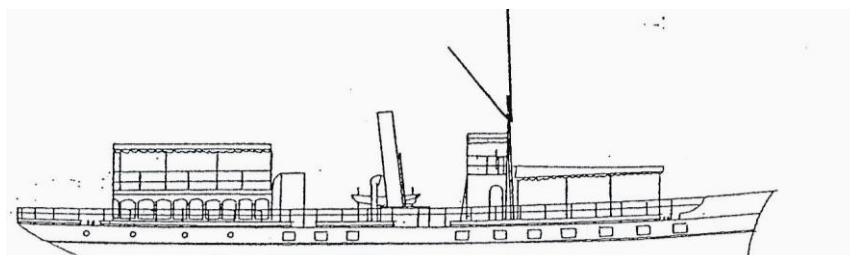
(1882, Stettin, Möller u. Holberg, 121) 85 Pers., L 14,20 m, B 3,32 m, PDS. Erbaut für W. Wallis, Barth/Pommern, PREROW; 1890 Einsatz in Plötzensee, Restaurant Zwörner; 1904 FREIA; um 1910 in Miete SHDG Stern; um 1925 Paul Tempelhof, Plötzensee, VATERLAND.

Die Schiffe der Spandauer Dampfschiffahrts Gesellschaft Oberhavel und Tegeler See

D Sophie Charlotte



SOPHIE CHARLOTTE/
FÜRST BLÜCHER

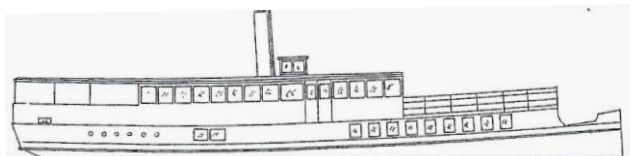


STADT VALENDAR

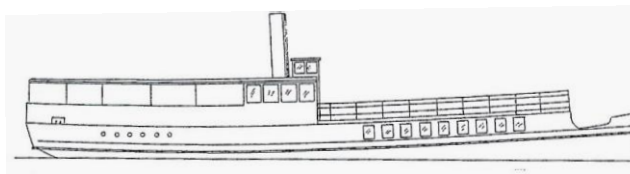
(1892, Koblenz, Schaubach & Kramer) 356 Pers., L 30 m, PDS. Erbaut für Gebr. Hamann, Koblenz, STADT VALENDAR; 1906 Georg Annusat, SOPHIE CHARLOTTE; 1907 in die Flotte der Sp.D.G. eingebracht, 1907 SHDG Stern, FÜRST BLÜCHER; 1914 in Tegel aufgelegt; 1918 in Heiligensee; da ein Umbau bzw. Instandsetzung zu kostspielig wäre, wurde das Schiff um 1923 abgebrochen.

D Neptun

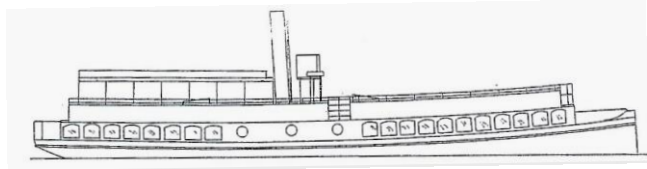
1957



1951



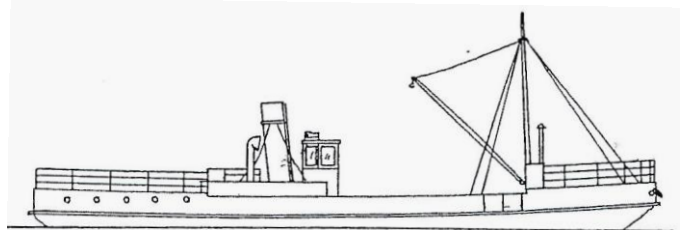
Ursprungszustand



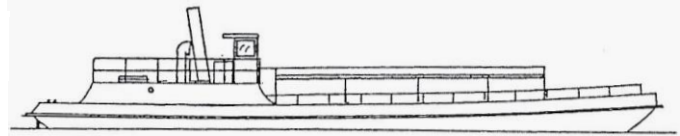
(1877, Stettin, Vulcan, 79) 75 Psi, 194 Pers., L 23,67 m, B 4,08 m, PDS. Erbaut für A. Bräunlich, Stettin; 1900 Sp.D.G.; 1907 SHDG Stern; 1919 Gustav Schulz, Stettin, MARIANNE; 1944 Heizboot beim Bau des Flugzeugträgers „Graf Zeppelin“; 1945 G. Schulz, Loitz/ Peene; 1945 nach WK II in Berlin (Umzug); 1951 in Birkenwerder; Einsatz als ZDS; 195? als Fahrgastschiff bei Paul Bauer, Berlin.- Friedrichshagen; 1956 zwangsversteigert, VEB Schiffswerft Fürstenberg; 1957 Richard Fahlenberg, Rathenow; 1961 br. (Pass Nr. in DDR: 3-204, P-596)

D Neptun II

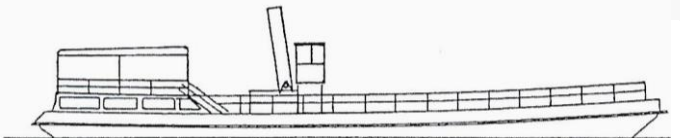
FRISIA II ab 1924



NEPTUN II, 1903

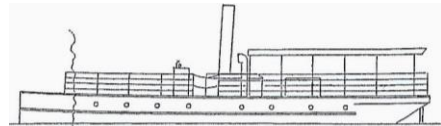


Ursprungszustand



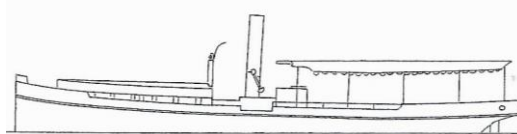
(1889, Stettin, Oderwerke) 75 PS, 179 Pers., L 25,10 m, B 5 m, PDS. Erbaut für Feuerwerkslaboratorium der Preußischen Armee, Spandau, NEPTUN; 1903 Sp.D.G., NEPTUN II; 1907 aufgelegt; 1913 als AUGUSTA in Fahrt; 1918 aufgelegt; 1924 Reederei Norden- Frisia, Norderney, FRISIA II, Umbau; Sept. Kriegsmarine, Kommandantur d. Befestigungen Ostfriesland; Okt. Re; 1945 nach WK II Inselversorger Norderney; 1957 außer Dienst, später. br.

D Freia



(1889) 32 PS, 112 Pers., L ca. 16 m, PDS. 1902 Sp.D.G., FREIA; 1907 SHDG Stern; 1918 verkauft nach Linum (?); 1926 Franz Tempelhof, Steinfurth bei Eberswalde, VATERLAND, später Paul Tempelhof, Berlin.- Plötzensee; 1927 Julius Nadler, Fürstenberg/H, FRITZ WILLY.

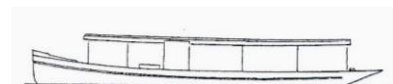
D Georg



Originalzustand unbekannt

(1880, Holland) 20 PS, 90 Pers., L 14,50 m, B 4,50 m, PDS. Erbaut für Berliner Krahnengesellschaft, GRUNEWALD; später verlängert auf 21 m (120 Pers.); 1901 Richard Dietert; 1903 Sp.D.G., GEORG; 1907 SHDG Stern; 1919 Ernst Heide, Spandau, möglich Umbau zum ZDS.

MS Ewald

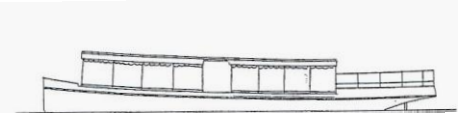


(1903, Berlin, Ankerwerft) L 14,20 m, B 3,24 m, PMS. Erbaut für Sp D.G., EWALD; 1907 SHDG Stern, SIRIUS; 1942 Oberpräsidium der Mark Brandenburg, Einsatz südöstlicher Kriegsschauplatz, dort als verschollen gemeldet.

MS Jaczo



nach 1924



Ursprungszustand

(1904, Bremen Vegesack, Lürssen) 12 PS, 69 Pers., L ca. 15,94 m, B 3,30 m, PMS. Erbaut für Sp.D.G., JACZO; 1907 SHDG Stern, ORION; 1922 Sportboot, im Besitz eines Architekten; 1924 wieder SHDG Stern; Stern u. Kreis, Umbau; 1942 Oberpräsidium der Mark Brandenburg, Kriegeinsatz in Griechenland, ↓ im Sturm, ↑, weiteres unbekannt.

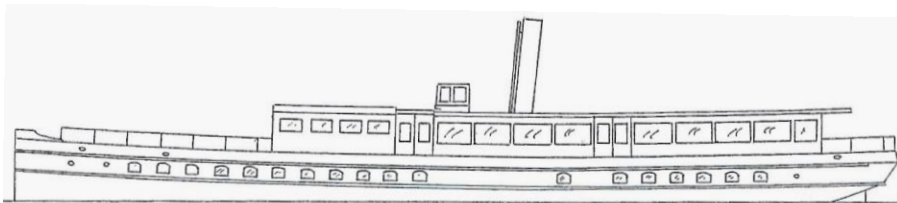
D Anna



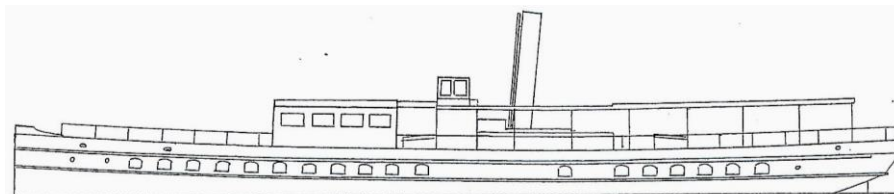
ANNA () L ca. 11 m, Dampfyacht. 189? H. Hille, ANNA; 1906 Sp.D.G., PDS; 1907 wahrscheinlich bei H. Hille oder E. Frost als Privatboot verblieben.

D von Humboldt

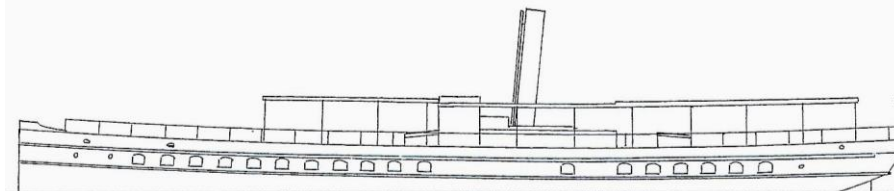
nach 1946



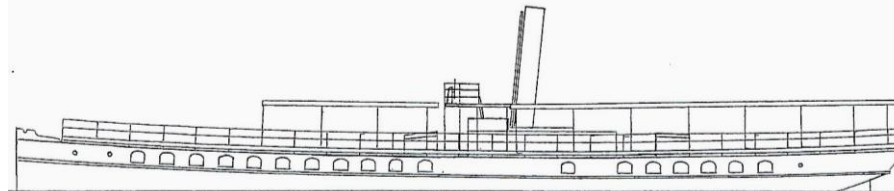
um 1925



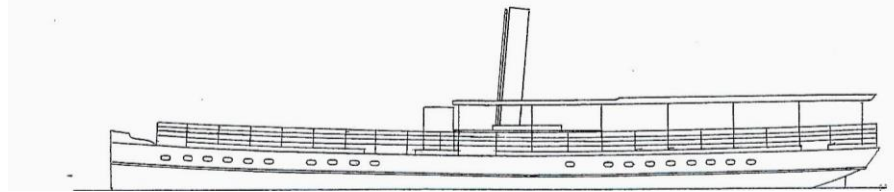
1907



1904



Ursprungzustand

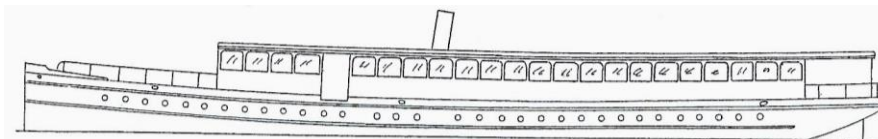


(1904, NL) 360 Pers.; ca. m L.; PMS. 1904 Sp.D.G., VON HUMBOLDT; 1907 SHDG Stern, Umbau, verlängert L 35,06 m, 200 PS, 300 Pers., 1909 VON LÖSCHEBRAND, Eins. Scharmützelsee; 1919 aufgelegt, verkauft an Reederei Stein, Brandenburg, DEUTSCHLAND, 1925 Umbau, Kajüte/Decksalon; 1944 BVG Einsatz; 1945 in Berlin; 1946 Umbau, Salon; 1965 stillgelegt, 1970 br.

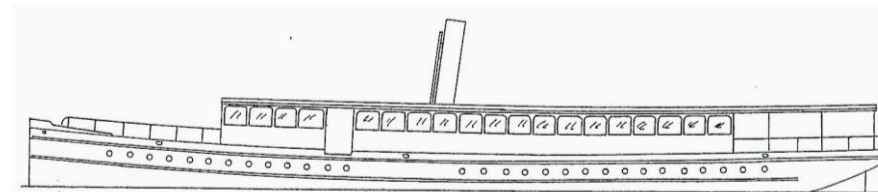
29

D von Bismarck

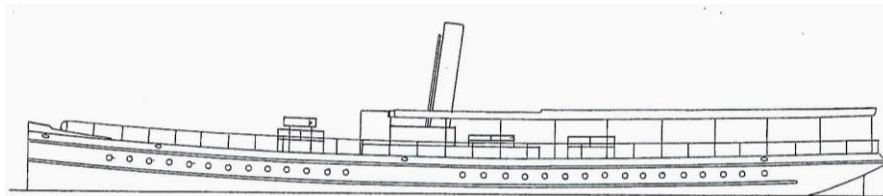
1935
ELLI MAGDA



1924
BRANDENBURG



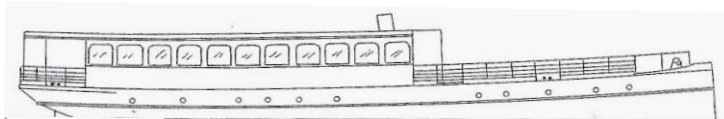
1904



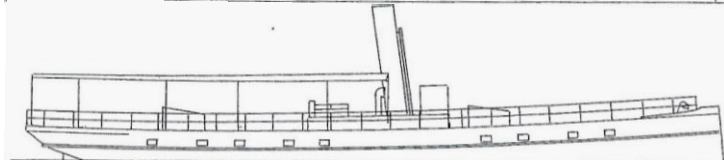
(1904, NL) 250 PS, 383 Pers., L ca. 34 m, PDS; erbaut aus Teilen vorhandener Dampfer für unbekanntem Eigner; Sp.D.G., V. BISMARCK; 1907 SHDG Stern, BRANDENBURG; 1924 Paul David, Umbau Decksalon, ELLI MAGDA; Umbau zum Motorschiff, 349 Pers., Dieselmotor, 275 PS; 1940 Schleppfahrten auf der Oder; 1945 Reparatur an UdSSR; 1946 Abtransport.

D Habicht

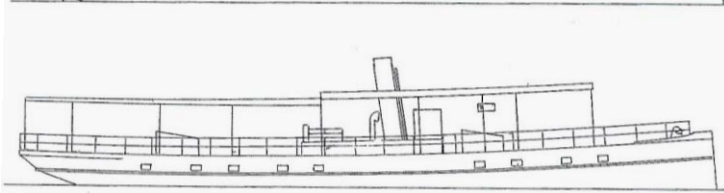
D VATERLAND nach 1928



D GEIER/ HABICHT 1905



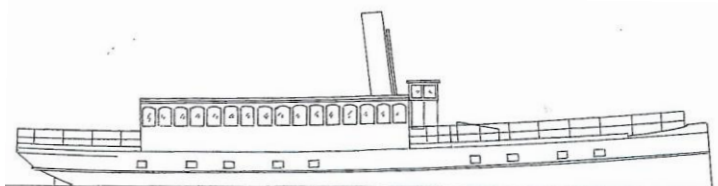
VOLAPÜCK IV
VOLAPÜCK VI



(1896, Bremerhaven, Seebeckwerft, 112) 100 PS, 300 Pers., L 27,90 m, B 5 m, PDS. Erbaut für Peter Gantenbein, Köln, VOLAPÜCK VI; 1899 Mühlheimer Dampfschiffsgesellschaft, HABICHT; 1905 Sp.D.G.; 1907 SHDG Stern; 1918 ausgemustert; 1919 Gustav Schulz, Stettin, POMMERN; 194? Kriegsmarine, Stettin, Heizschiff beim Bau des Flugzeugträgers „Graf Zeppelin“, nach Bombenangriff ausgebrannt, repariert; 1945 verlegt nach Demmin, ↓, 1946 ↑ re Schulz, repariert., in Loitz in Fahrt als ZDS; 1951 Birkenwerder bei Berlin, Einsatz Berlin; 195? Umbau zum Motorschiff, 110 PS, 272 Pers. geschlossener Decksalon, VATERLAND, in DDR Eins. als PMS u. ZMS; nach 1957 br.

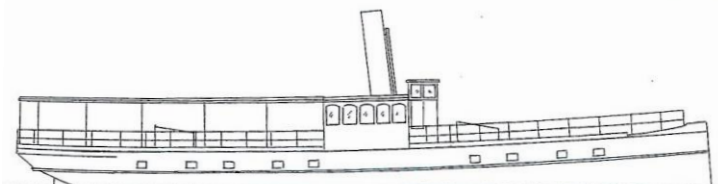
D Geier

1953
D DEUTSCHLAND



1946
D LÜBZIN

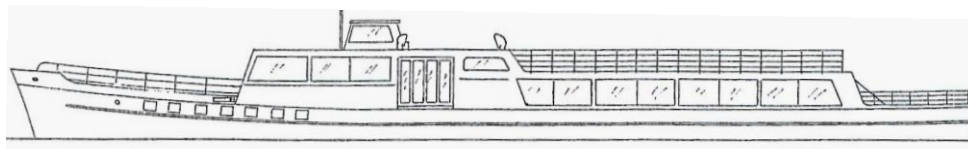
Zustand bis 1905 siehe D HABICHT)



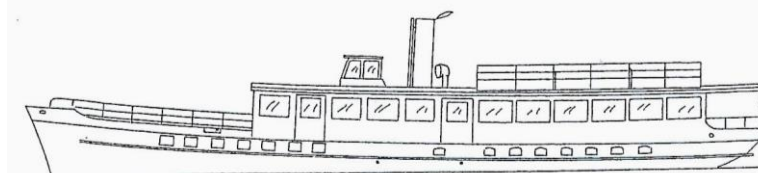
(1895, Bremerhaven, Seebeckwerft) 100 PS, 300 Pers., L 27,94 m, B 5,32 m, PDS. Erbaut für Faßbender u. Mülleneisen, Deutz, VOLAPÜCK IV; 1896 Peter Gantenbein, Köln; 1899 Mühlheimer Dampfschiffs AG, GEIER; 1905 Sp.D.G., Spandau/Tegel; SHDG Stern; 1913 ausgemustert, an A. Bittkow, Dorotheenstadt, WALTER; 1919 Stettin; 1926 Gustav Floeting, Lübz; 1928 Gustav Schulz, Stettin, LÜBZIN; 19?? Umbau., geschl. Aufbau; 1945 registriert in Loitz a. d. Peene; verlegt nach Berlin, Einsatz als PDS u. ZDS; 1953 Wilhelm Grasse, Berlin, Umbau zum Motorschiff, DEUTSCHLAND; nach 1957 nicht mehr in Fahrt, sp. Br.

D Sperber

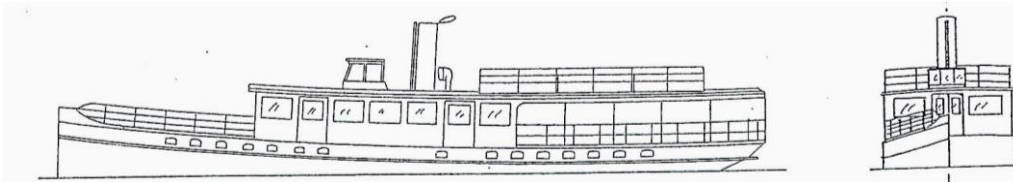
1968



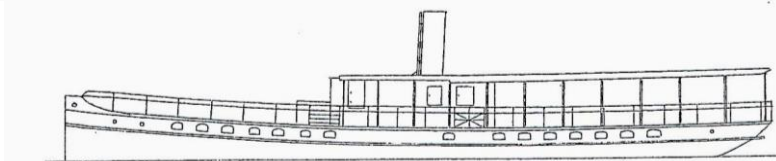
1954



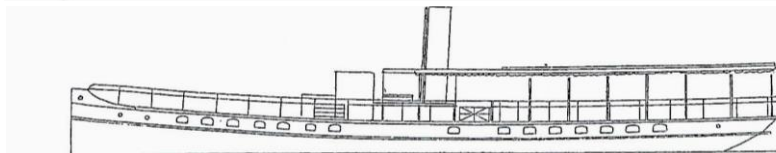
1951



1929
festes Dach und
geschlossener
Maschinenraum



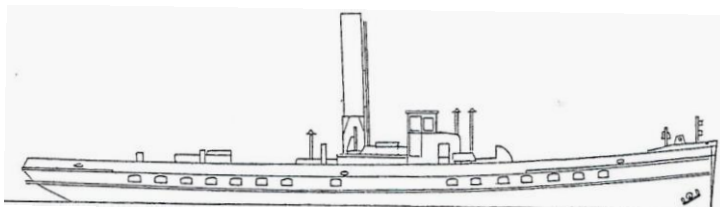
SPERBER/FALKE
im Originalzustand



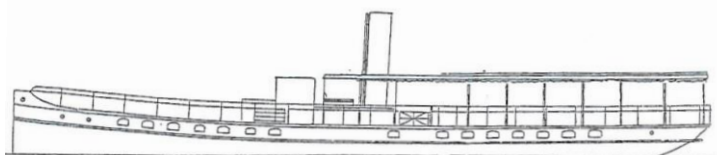
(1907, Danzig, Klawitter) 125 PS, 289 Pers., L 29,92 m, B 5,63 m, PMS. Erbaut für Sp.D.G., SPERBER, 1907 SHDG Stern; 1929 festes Dach, geschlossener Maschinenraum; 1934 Stern und Kreis; 1943 beschädigt durch Fliegerbombe, 1944 Einsatz als Schlepper, 1945 stillgelegt. Für Kesselreparatur an Land, dadurch in Westberlin geblieben; 1949 Wiederaufbau, Mittelsalon, Oberdeck, 1951 wieder in Fahrt; 1953 Umbau, neuer Steven, Salon ganz geschlossen. 1963 Generalumbau, 1968 wieder in Fahrt, nun L 38,60 m, 208 PS, 300 Pers.; 2001 Stern und Kreis GmbH, 2018 in Fahrt.

- Bis 1954 ausschließlich in Tegel in Fahrt, Eröffnung der Linie Tegel Wannsee.

D Falke



D FORTSCHRITT



1907

(1907, Danzig, Klawitter, Bau Nr. 291) 125 PS, 291 Pers., L 27,93 m, B 5,60 m, PDS. Erbaut für Sp.D.G., Spandau/Tegelort, FALKE; 1907 SHDG Stern; Sterndampfer GmbH; 1934 Stern u. Kreisschiffahrt; 1945 ↓ im Griebnitzsee; 1946 ↑; 1949 Umbau zum Schleppdampfer in Havelberg, L 28,22 m, 150 PS; 1950 DSU, FORTSCHRITT; 1957 Deutsche Binnenreederei; 1968 Br.

D Marie

siehe MARIE

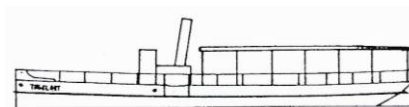
D Friederike

siehe FRIEDERIKE

D Flora

siehe FLORA

D Tegelort



() L ca. 18 m, PDS. Um 1901 Sp.D.G., TEGELORT; 1907 verkauft.

Die Schiffe der anderen Reedereien bis 1918

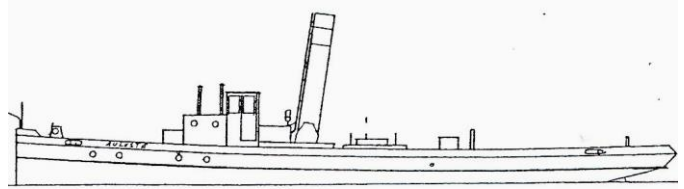
D Cäcilie

Keine Abbildung bekannt

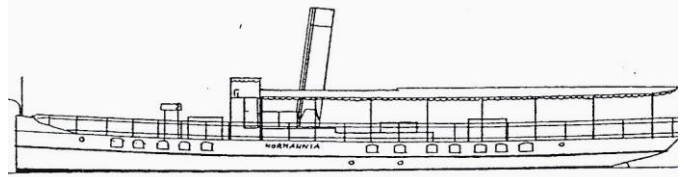
() PDS, April bis Juli 1907 in Tegel in Fahrt. Ob Carl Holtz der Eigner (oder Pächter) war oder nur Schiffsführer ist unbekannt. Zur Flotte der Reederei Holtz gehörte das Schiff nicht. Das Schiff war erst nach dem Ende der Reederei Holtz bei Carl Holtz in Fahrt. Verbleib unbekannt.

D Normannia

Als Schleppdampfer AUGUSTE



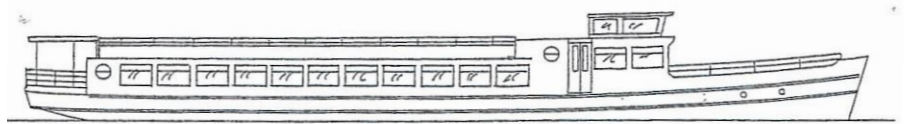
Originalzustand



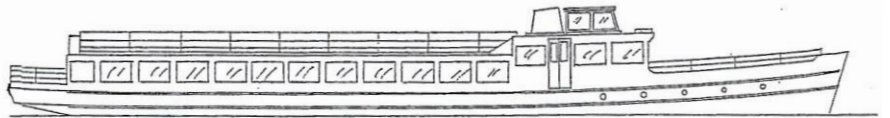
1909, Cosel, Cäsar Wollheim, 269) 200 PS, 160 Pers., L 26,50 m, B 5,30 m, Z./PDS. Erbaut für Ewald Frost. Spandau, NORMANNIA, Einsatz in Charter SHDG Stern; 1913 nur noch Schlepper; 1914 in WK I bei Militär Kanal Direktion, Brüssel; 1918 re Frost, wieder PDS; 1930 Paul Schröder, Alt Bendorf; 1940 Adolf Fricke, Woltersdorf (bei Brandenburg), Umbau zum reinen Schleppdampfer; 1948 Alma und Willy Eggert, Woltersdorf und Ida Rühle, Berlin; 1952 DSU, 1957 Abbruch..

MS Saatwinkel/ später Berolina

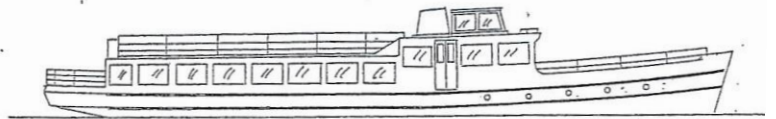
NEPTUN 2012



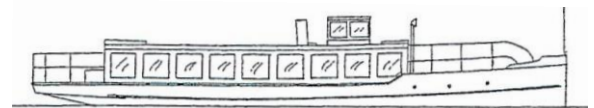
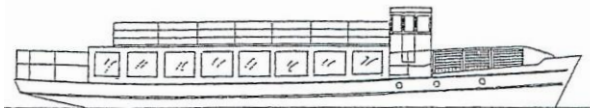
NEPTUN 1969



BEROLINA 1966

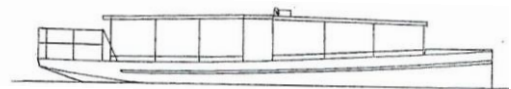


BEROLINA 1956



TOURIST 1946

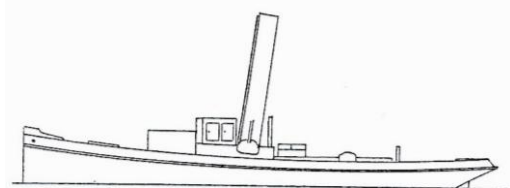
SAATWINKEL



(1908, Tegel) 90 Pers., PMS. Erbaut für Ewald Frost, Tegelort/Spandau, SAATWINKEL; 1926 Max Lahe, Berlin-Saatwinkel, SAATWINKEL II, 1927 Umbau, L 21,71 m; 1935 Walter Lahe; 1946 Berthold Frost, TOURIST, ab 1947 Einsatz auf BVG Linie; 1955 Umbau, modernisiert, BEROLINA; 1966 Totalumbau Wiese Werft, L 27,68 m, B 5,25 m, 245 Pers., 1966 Stern u. Kreis; 1969/70 Umbau. bei Büsching u. Rosemeyer, Vlotho, L 33,53 m, 245 Pers., 45 PS, NEPTUN; 1990 Eins. Cityfahrten; 2012 Umbau der Aufbauten und Überholung; 2018 in Fahrt.

Die Schiffe der kleinen Reedereien bis 1918

D Fürst Blücher

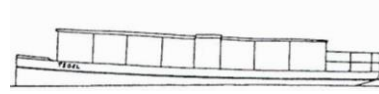


(1895 Stettin, Oderwerke, Nr. 444) 100 PS, L 18,90 m, B 4,44 m, ZDS. Erbaut für Annusat und Frost, Tegelort, FÜRST BLÜCHER, Einsatz als Schleppdampfer auf Elbe und Havel, bei Bedarf in Tegel bis um 1907 auch als Fahrgastschiff eingesetzt.

MS Ostende

Siehe ONKEL PAUL III, (Paul Bauer)

MS Tegel



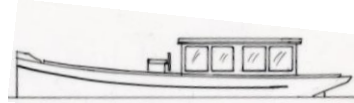
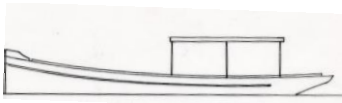
(um 1902, Tegel, Pieper/Mühl, Eigenbau) L ca. 15 m, PMS. Erbaut für Carl Pieper, Tegel, TEGEL; bis um 1912 dort im Einsatz (Überfahrt mit dem Motorboot nach dem Walde, 1 Person 10 Pf.).

MS Pommer



() PMS. um 1902 Ernst Pieper, Tegel, Übersetzboot Tegel – Hasselwerder; 1939 letzte Erwähnung.

MS Frida (auch Frieda)



1908) 3 PS; 60 Pers.; L ca. 13 m; PMS; erbaut für Karl Pieper, Tegel, FRIDA/ auch FRIEDA; 1916, bis dahin mehrere kleine Umbauten, Seiler u. Ehrenberg, Heiligensee, Sportboot.

MS Frankonia

Keine Abbildung bekannt

(1912) 20 PS, 75 Pers.. Erbaut für Julius Bachhofer, Saatwinkel, Fährboot; 1916 Heeresverwaltung; 1917 Schiffsabteilung des FECH, S.A. 87; 1919 verkauft nach Riga:

MS Helvetia

Keine Abbildung bekannt

(1912) 35 PS, 96 Pers.. Erbaut für Julius Bachhofer Saatwinkel; 1930 Wilhelm Kubenz, Erkner, Umbau (135 Pers.) mögl.; nach 1934 nicht mehr erwähnt:

MS Herkules

Keine Abbildung bekannt

() 8 PS, 10 Pers.; PMS. Um 1916 Julius Bachhofer, Saatwinkel:

MS Germania

Keine Abbildung bekannt

(1913, Stralau, Bergemann) 35 PS, 122 Pers., L ca. 18 m, PMS/ Fähr. Erbaut für Julius Bachhofer, Tegel; 1914 Heeresverwaltung; 1916 re Bachhofer

MS Hoffnung

Keine Abbildung bekannt

() 55 PS, 139 Pers; PMS. 1916 Georg Hoffmann

MS Tip Top

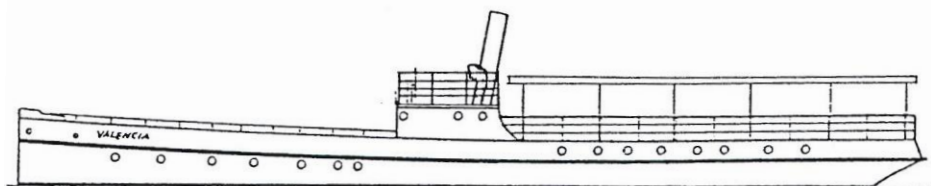
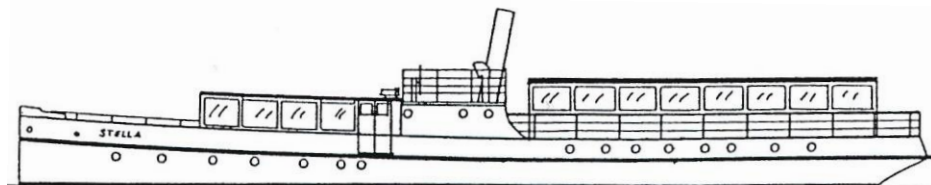
Keine Ansicht bekannt

(1910) Um 1910 in Fahrt bei Kurt Fricker, Berlin, TIP TOP; 1916 Herr Schröder, Kolonie Rust, Spandau.

- Einsatz wahrscheinlich nur zur Anbindung der Kolonie nach Tegelort.

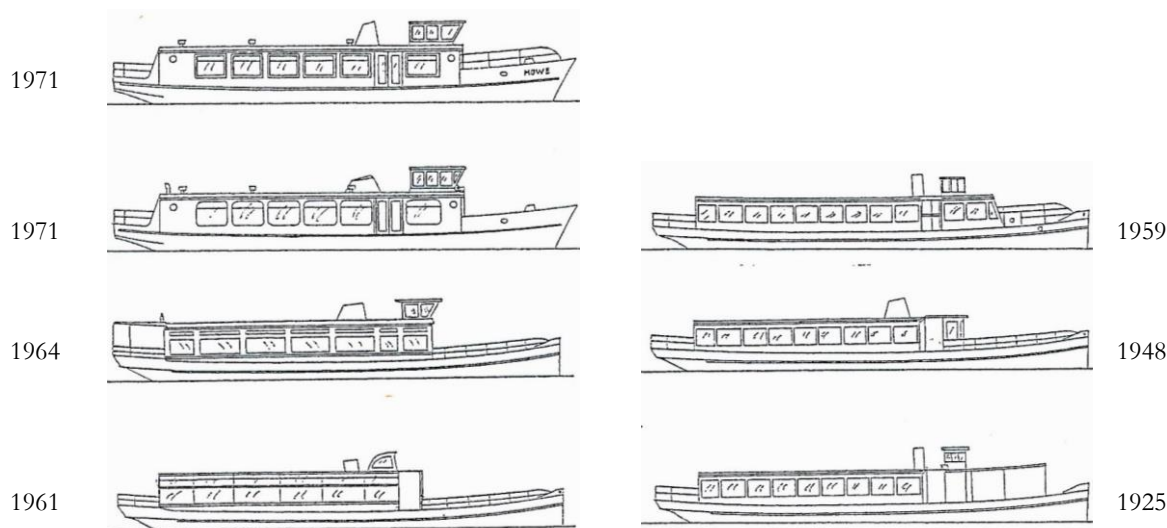
Schiffe der an Tegeler See und Oberhavel angesiedelten Reedereien. 1918 - 1945

D Stella



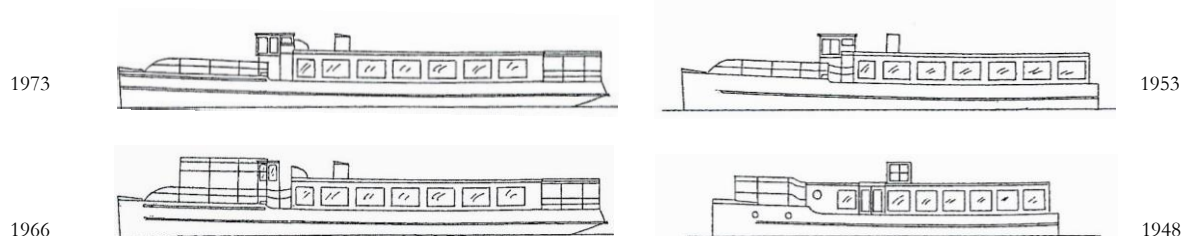
(...) L 36 m, B 6,50 m, PDS. Um 192?, GÖTZ VON BERLICHINGEN; 192? umbenannt VALENZIA, wahrscheinlich schon in Tegel in Fahrt; mögliche Umbenennung, VALESKA (?) um 192? ; 1928 Reederei Hoenke, Bln. – Tegel, umbenannt DEVO (Deutsche Volkserholung); umbenannt STELLA. 1935 in Fahrt.

MS Möwe



(1925, Wildau, Bootswerft Vierarm) 46 PS; 104 Pers., L 17,70 m, B 3,80 m, PMS. Erbaut für Georg Hoffmann, Berlin-Tegel, MÖWE; 192?? Alfred Bauer, Berlin-Friedrichshagen; 1948 Treuhandverwaltung der DDR, Vertragsschiff der DSU; 1956 Weiße Flotte Berlin (VEB Fahrgastschiffahrt); Eins. 1957 in Fürstenberg; 1958 Außenstelle Schwerin; Hafen u. Industriebahn Schwerin, Abt. Weiße Flotte, Umbau; 1961 Umbau (Glasaufbau, nicht wasserdicht, bei Fahrten hieß es „bitte Schirme mitbringen“); 1964 Umbau; 1966 Umbau, 67 PS, 100 Pers.; 1971 Totalumbau. bei Grieseler, Mukrena Alsleben, 18,58 m L., 96 PS, 62 Pers.; 1993 außer Dienst, Büroschiff; 1998 Fahrgastschiffahrt Neustadt – Glewe, Unternehmen d. BATZ e.V.; 2013 Fangrot, Berlin - Saatwinkel, Einsatz ab 2014 als Charterboot, 34/40 Pers.; 2017 Eignerwechsel, Kirk Schoormann, Schiffskontor Berlin, nicht mehr in Tegel. 2018 in Fahrt. (Pass- Nummern in DDR: 3 – 257, P – 552, P – 053)

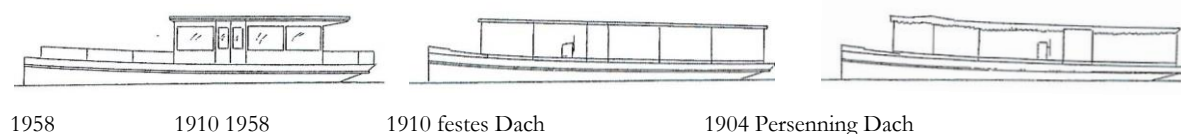
MS Helios



(19??) , Friedrichshagen, Hoffmann) 40 PS; 65 Pers.; L 13,16 m; B 3,16 m, PMS. 1930 Harry Böhm, Tegel, HELIOS; 194.. beschädigt durch Fliegerbombe, ob das Schiff bis zu dieser Zeit in Tegel war, ist unwahrscheinlich; 1948 Artur Peters, Zootzen/M, Umbau, MÖWE IV; 1953 Umbau, ca. L 16,3 m; 1966 Dienstleistungskombinat Waren, Umbau 19,35 m L., MÖWE; 1973 Rat der Stadt Wesenberg, um 1979 br.

Die Schiffe der Reederei Kosewsky bis 1945

MS Oskar



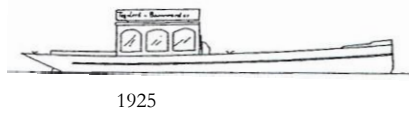
(1904, Berlin-Rummelsburg, Anker Werft) 68/74 Pers.; L 14,20 m, B 3,24 m, PMS. Erbaut für SHDG Stern, MERKUR; 1910 Oskar Kosewsky, Tegelort, OSKAR, Einsatz als Fährboot, 90 Pers.; 1958 Ewald Frost, KLEINER BÄR, Einsatzart unbekannt; 1962 Berthold Frost, Tegelort; 1976 noch vorhanden, später br.

MS Gerd

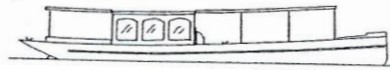
Keine Abbildung bekannt

(19??, Hamburg) 90 Pers.; PMS; erb. f. unbek. Eigner Hamburg, soll dort als Hafenbarkasse im Einsatz gewesen sein; 1907 Oskar Kosewsky, Tegelort, GERD, Einsatz als Fähre Tegelort – Valentinswerder – Baumwerder – Saatwinkel; 1945 UdSSR, als Reparation.

MS Gerda



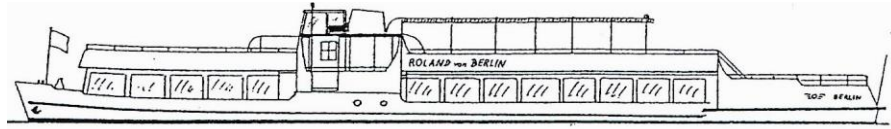
1925



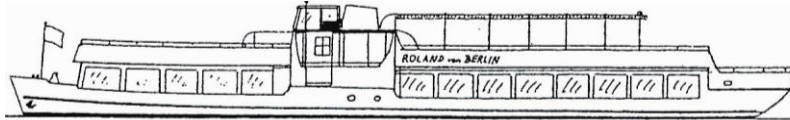
1904

(1905, Teltow Werft) 16 PS; 72 Pers.; 15,40 m L.; 3,50 m B.; PMS; erb. f. Teltower Kreisschiffahrt, STOLPE; um 1920 Reederei Eckner, Berlin-Grünau, GERDA (o. GERD); um 1925 Oskar Kosewsky, Tegelort; Einsatz u. a. als Fährrboot; 1939 verkauft nach Ostpreußen.

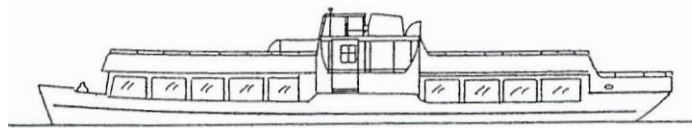
D Deutschland/ später Rudolf



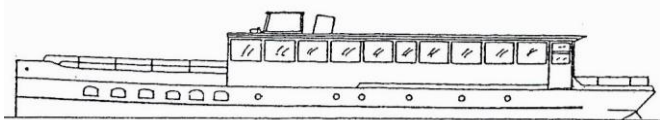
Roland von Berlin 1972



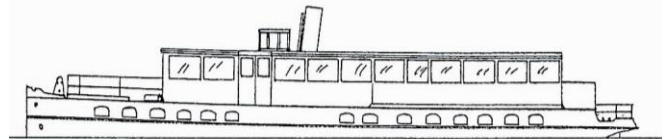
Roland von Berlin 1970



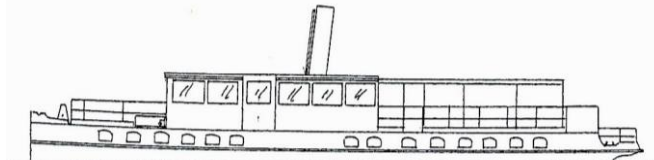
Roland von Berlin 1966



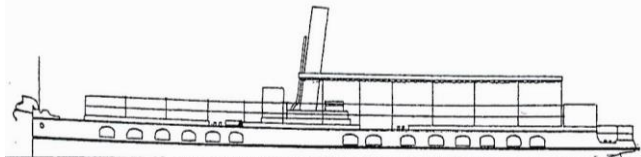
MS Rudolf 1957



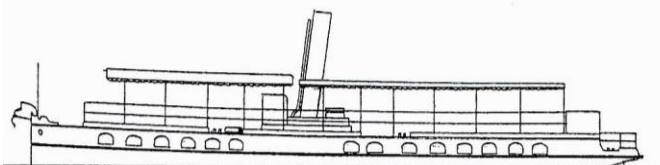
D Rudolf 194..



D Deutschland 1933



D Deutschland 1925



D Deutschland 1897

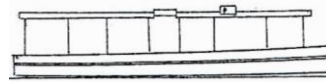
1897, Stettin, Oderwerke) 2 x 50 PS, L 24 m, B 4,98 m, PDS. Erbaut für F. und C. Stein, Pritzerbe, später Brandenburg, DEUTSCHLAND; 1925 Ewald Frost u. Oscar Kosewsky, Tegelort; 1933 (ca.) Umbau, geschlossener Teilsalon; 194? RUDOLF; 1944/45 geschlossener Salon, Einsatz auf BVG – Linie; 1947 Oskar Kosewsky, Berthold Frost, Emmi Frost, geb. Kosewsky; 1957 Umbau zum Motorschiff, 120 PS, 240 Pers.; 1964 Felix Frost (Erbe); 1965 Alfred u. Hartmut Triebler, Berlin, Umbau 25,26 m L, ROLAND VON BERLIN; 1966 Umbau, verlängert, L 31 m; 1972 Umbau Heck; L 34,09 m; 1973 Helmut Triebler; 1984 Ursula Lodemann in Pacht; 1991 Hartmut Triebler, 150 Pers.; 2018 in Fahrt.

Die Schiffe der Reederei Lahe bis 1945

MS **Saatwinkel I**

Siehe MS SAATWINKEL

MS **Saatwinkel II**

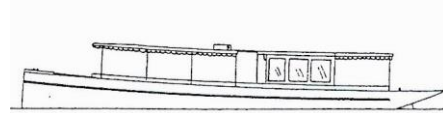


(1928, Lahe Werft) 51/60 Pers.; PMS. Erbaut für Max Lahe, Saatwinkel, SAATWINKEL II, Einsatz als Fährboot; 1951 Erich Lahe; 1967 außer Dienst.

MS **Kehrwieder**

Siehe MS KEHRWIEDER, (Lahe)

MS **Teupitz**



(1904, Berlin-Rummelsburg, Ankerwerft) 10 PS, 70/90 Pers., L 16,80 m, B 3 m, PMS. Erbaut für Teltower Kreisschiffahrt, TEMPELHOF; 1914 unbenannt TEUPITZ (bei Infahrtnahme von Großmotorschiff „Tempelhof“); 1924 Reederei Redemann, Spandau; 1930 Ww. Meyer, Zeuthen; 1931 Max Lahe, Saatwinkel; 1945 nach WK II nicht mehr in Fahrt.

Die Schiffe der Reederei Batruschat

MS **Elbe**

Siehe MS Elbe, Lahe

MS **Donau**

Siehe MS Berlin, Lahe

MS **Helene**



(1922, Breslau) 44 Pers., L 13,06 m, B 2,47 m, PMS. Erbaut als Dienstboot für Breslauer Regierungsbehörde, Einsatz auf der Oder; 1931 Franz Baltruschat, Berlin- Saatwinkel, HELENE; 1938 neuer Motor 28 PS; 1945 nach WK II Reederei Bankowski und Auerbach; 1950 Walter Haupt, Umbau., L 14,50 m, 60 Pers., HASSELWERDER; 1968 außer Dienst.

MS **Erna**

Keine Abbildung bekannt

() PMS; 1930 Fährboot, Franz Baltruschat, Berlin- Tegel

MS **Gerda Heinz**

Keine Abbildung bekannt

(19) 120 Pers., PMS. 1935 in .Fahrt bei Franz Baltruschat, Berlin- Saatwinkel, GERDA HEINZ.

Die Schiffe der Reederei Bigalke

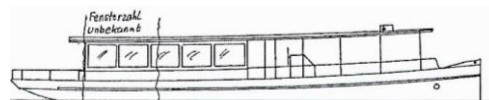
MS **Kurt** (1)

Keine Abbildung bekannt

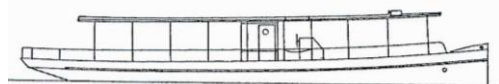
(19??) 120 Pers., PMS. Erbaut für Erich Bigalke, Tegel, KURT, 1930 in Fahrt.

• Siehe MS „Kurt“ (2)

MS **Heinz**



Um 1935.

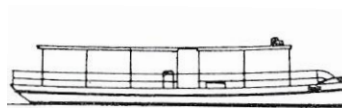


1919

(1919) 140 Pers., L 18, 72 m, B 3,32 m ,PMS. Erbaut für Erich Bigalke, Berlin.-Tegel, HEINZ; 193? Umbau geschlossene Kajüte; nach WK II nicht mehr i.F.

• MS „Danzig“ der Reederei Lahe wird oft als ex „Heinz“ genannt, zwischen beiden Schiffen besteht aber keine Verbindung, da „Heinz“ kein yachtähnlicher Typ war.

MS Kurt (2)



KURT (19) 70 Pers., PMS. Erbaut für Erich Bigalke, KURT 1924 in Fahrt; 1930 KURT II, 62 Pers.; 1931 verk.

• Zu MS „Kurt“: die Zeichnung kann nicht einem bestimmten MS „Kurt“ der Reederei Bigalke zugeordnet werden. Es kann sich bei dem hier abgebildeten als MS „Kurt“ (2) bezeichneten Schiff auch um das MS „Kurt“ (1) handeln.

MS Kurt Heinz

Keine Ansicht bekannt

(1905, Vegesack, Lürssen) 2 x 18 PS, 100 Pers., L 14,90 m, B 2,96 m, YMS. Erbaut für Verleger Carl G.F. Langenscheidt, Berlin; 1943 Erich Bigalke, Umbau PMS, KURT HEINZ, bis mindestens 1947 in Fahrt (unklar, siehe DANZIG, Lahe).

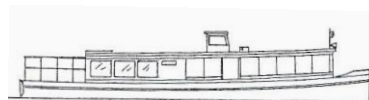
MS Bussard

Siehe MS Baden-Baden, Lahe

Die Schiffe der Reederei Paul Bauer, Tegel.

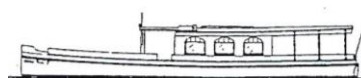
Die Daten zu jedem Schiff sind sehr widersprüchlich. Bei den meisten Schiffen der Reedereien am Tegeler See gibt es nur spärliches Material. Das mag daran liegen, dass die Schiffe oder Boote sehr klein waren und so im allgemeinen wenig beachtet wurden. Zu den Bauwerften gibt es genauso wie bei Baujahren abweichende Angaben in der Literatur und in diversen Aufzeichnungen. Die Angabe zur Werft beim „Onkel Paul I“ ist als verlässlich anzusehen, da das Schiff den Bautypen dieser Werft entsprach. Bei „Onkel Paul II“ und „Onkel Paul IV“ sind aber Bedenken angesagt, da Boote dieser Art in den bekannten Werftlisten nicht auftauchen. Ich habe dennoch alle vorhandenen, Daten in die Liste aufgenommen und alle Widersprüchlichkeiten nach Möglichkeit genannt.

MS Onkel Paul I



(1914/15, Königswinter; Jean Stauf) 91 Pers.;L ca. 14 m, PMS. Auf Rhein im Siebengebirgsbereich in Fahrt; 1918 requiriert als Kontrollboot von Französischer Besatzungsmacht; nach WK I in Mainz; 1929 in Köln; 1930 Paul Bauer, Berlin-Tegel, per Bahntransport nach Berlin, ONKEL PAUL I; 1954 Günter Gans/P. Bauer, 1963 Bruno Winkler, br.

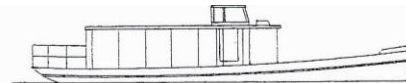
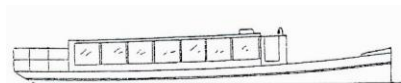
MS Onkel Paul II



(1928, Zeuthen, Engelbrecht) 88 Pers., L ca. 13,5 m, PMS. Erbaut für Patzwald/ Ückermünde, HANS; 1930 Paul Bauer, Berlin-Tegel, ONKEL PAUL II; 1939 Wehrmacht, Einsatz auf dem Yemen, in Russland (nach Aussage von Wehrmachtangehörigen) oder in Polen; Kriegsverlust.

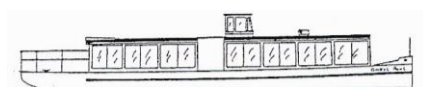
• Bauj. und Werft zweifelhaft, da ein Boot dieses Typs nicht in der Werftliste erscheint..

MS Onkel Paul III

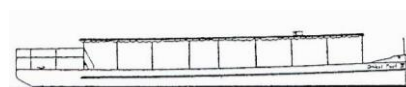


(1908, Tegel, Eigenbau Pieper) 86 Pers, PMS. Erbaut für Ernst Pieper und Bootsvermieter Mühl, OSTENDE, 1918 an Restaurant in Kladow (?); 1934 Paul Bauer, Tegel, ONKEL PAUL III; 1963 Bruno Winkler, nicht eingesetzt, außer Dienst. Bis um 1955 mehrmals umgebaut.

MS Onkel Paul IV



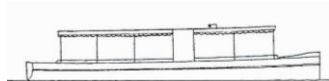
1952



1910

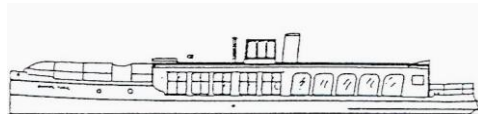
(1910, Neustrelitz, Gebr. Maas) 100 Pers., L 15,13 m, B 3,21 m, PMS. Erbaut für Strausberger Eisenbahn, JOSEPHA, später HELGOLAND; Einsatz auf dem Kesselsee; 1934 Paul Bauer, Berlin-Tegel, ONKEL PAUL IV; 1945 vermietet, Abfahrt Jannowitzbrücke (?), 194? re Tegel; 1952 Umbau, geschlossener Fahrgastraum, ONKEL PAUL; 1964 Günter Taube, Berlin Tegel; 1967 Walter Haupt, Berlin-Tegel (?); 1970 re Taube, Umbau zum Lebensmittelverkaufsboot, Einsatz als PRÄPELBOOT 1, 198?? außer Dienst, 1985 ↓ im Britzer Hafen, ↑, 1986 nicht mehr vorhanden, br.

MS Onkel Paul V



(1913, Berlin, Lichtenberg) 56 Pers., L ca. 11,5 m, PMS. Erbaut für Strausberger Eisenbahn, APHRODITE; 1936/37 Paul Bauer, Berlin-Tegel, ONKEL PAUL V; 1939 – 45 (WK II) Munitionstransporter, dabei im Borsighafen ↓; 1945 ↑ re Bauer; 1955 P. Bauer u. Günter Gans; 1962 Fischermeister Latendorf; Umbau zum Sportboot, verlängert um 1,5 m und Aufbau einer Kajüte, PETRUS

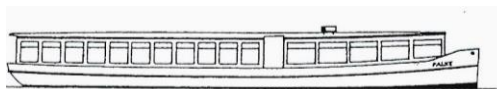
MS Onkel Paul VI



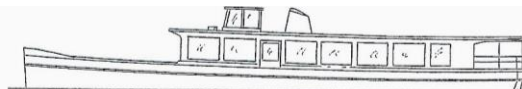
() 50 PS, 115 Pers., L 18,74 m, B, 3,58 m, PMS, Erbaut für Paul Bauer, Berlin-Friedrichshagen (?), ONKEL PAUL; 193? in Fahrt bei Herrn Harms, 1937 Paul Bauer, Berlin-Tegel, ONKEL PAUL VI; 1945 ↓ in Hafen Tegel, Bombenangriff, ↑; 1948 Werner RekHzeh, Lessow (Frankfurt/O), ONKEL PAUL; 1956 DSU; später außer Dienst, br. Pass-Nummer in DDR, 3 – 277

Die Schiffe nach 1945

MS Falke



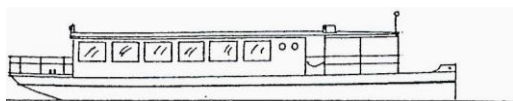
1964



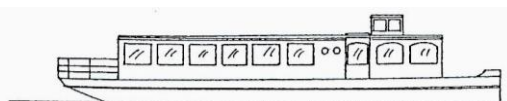
1946

FALKE (1933, Wildau, Bootswerft Vierarm) 48 PS, 164 Pers., L 19,18 m, B 3,82 m, PMS. 1946 Georg Hoffmann, Bln.-Tegel; FALKE, sp. Schmolke und Söhne, Berlin, in Pacht; 1953 Treuhandstelle für Binnenschiffe, Berlin; 1964 (ca.) Umbau, Einsatz in Templin/Fürstenberg/H; 1971 Kraftverkehrsbetrieb Frankfurt/O, Betriebsteil Fürstenwalde, PIESKOW; 199.. (nach 1990) br.. Pass-Nummer in DDR, 3 – 266, P- 519; P- 010

MS Schmöckwitz



1966



1928

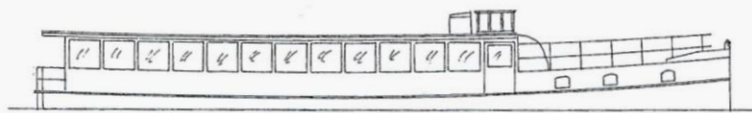
(1928, Wildau, Exquisit Werft) 36 PS, 126 Pers., L 17,80 m, B 3,35 m, PMS. Erbaut für Heinz Radestock, Schmöckwitz, SCHMÖCKWITZ; 1931 (ca.) August Krüger, Templin in Pacht; 1946 Fredi Krenz (Pacht ?), Einsatz zu Hamsferfahrten ab Spandau, später in Pacht bei Herrn RekHzeh, Berlin; 1947 Revision in Wildau, Schiff bleibt in Ostberlin; 1950 Eigner noch Radestock, von DSU betrieben; 1955 DSU; 1966 Rat der Stadt Teterow, MÖWE; 1971 Br.. Pass-Nummer in DDR, 3 – 044; P- 521, P- 057

MS Barbara

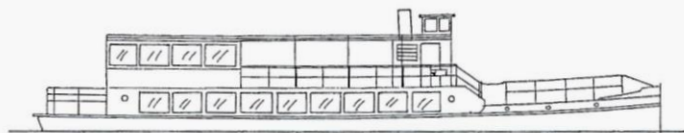
1955



1950 BARBARA

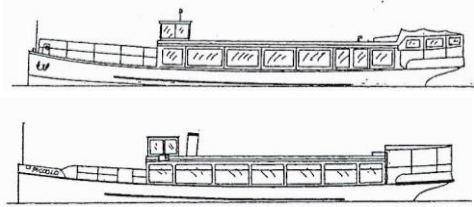


Originalzustand

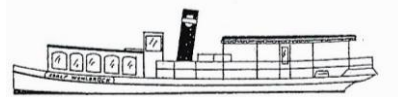


(1928, Groningen, NL, Noord-Nederland Scheepswerven) 120 PS; 350 Pers.; 28,50 m L.; 5 m B.; PMS. Erbaut für Theodor Burgdorf, Minden, PORTA WESTFALICA; 193. Gustav Stahlberg, Magdeburg, GROSS-MAGDEBURG; 1935 Franz Tempelhof; FEENLOB 2; 1950 Albert Krenz; Spandau, Umbau., BARBARA (hier gibt es keine Daten); 1955 Schmidt, Berlin; PIK-AS (im Tausch gegen PICCOLO), Umbau, verlängert; Aufbauten. 36,50 m L., 350 Pers.; 1963 Paul Liptow, Bln.-Tegelort, in Charter; 1966 P. Liptow; 1973 Restaurantschiff im Landwehrkanal (Urbanhafen); 1976 Heinz Riedel; 1993 Br.

MS Piccolo



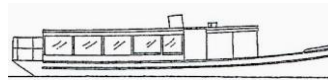
Als Fahrgastschiff



Finow/ Wilhelm Wohlbrück

(1899, Uebigau, Dresden) 45 PS, L 14,50 m, B 3,10 m, Bereisungsboot, Erbaut für Wasserbauamt Eberswalde, Einsatz auf Oder- und Havelkanal, FINOW; 1900 umbenannt WILHELM WOHLBRÜCK; 1933 Herman Brandt, Dessau; 1949 W. Hermann, Berlin, Umbau zum PMS, L 17,50 m, 70 Pers., 66 PS, umbenannt PATRIA; 1953 Otto Schmidt, Berlin; 1956 Albert Krenz, Berlin- Spandau (Im Tausch gegen BARBARA), umbenannt PICCOLO, 1969 Dieter Witte, Bln. Saatwinkel, Sportboot.

MS Wiesel II

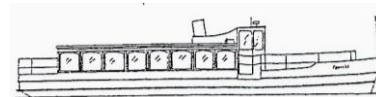


(um 1920) 65 PS, 64 Pers, L 12,69 m, B 2,74, PMS. 1945, wahrscheinlich erst nach dem Krieg in Tegel bei Erich Bigalke, WIESEL II; 1958 HEIDI (nach Tochter Bigalkes), aufgelegt; 19?? Herr Brauwees, Tegel; 1979 Umbau. zum Wohnschiff geplant, weiteres unbekannt.

Die Schiffe der Reedereien Kosewsky/Frost nach 1945

MS Berthold

#



(1926, Bln.-Rummelsburg, Anker Werft) 80 PS, 81 Pers., L 14,50 m, B 3,40 m, PMS. 1927 Friedrich Paulick, Senzig, ONKEL ALBERT; nach WL II Oskar Kosewsky, Tegelort, Einsatz als Fähre, BERTHOLD; 1953/58, Berthold Frost, Berlin, TOURIST; 1960 Kurt Völker, Spandau, ACHTERBERG; 1961 re. TOURIST; 1971 Heinz Grundmann, Hanau, Eins. auf Main, verk. an Privat, Herr Polowey, nach Lauenburg verk. STRELASUND.

MS Kleiner Bär II



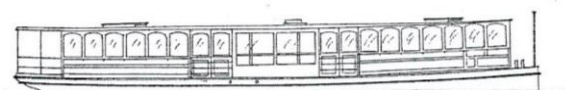
(Hamburg.) ca. 16-17m L.; PMS, Hafenbarkasse, erb. f. Carl Roland Eckelmann, Hamburg; 19.. Walter Frost, Tegelort, Arbeitsboot, KLEINER BÄR II; 1976 Fa. Meyer, Tiefbau, Schleppbarkasse, WIDDER

MS Kleiner Bär III

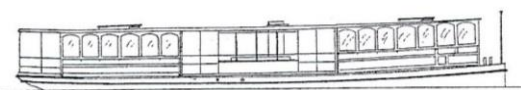
keine Abbildung bekannt

(Hamburg) Hafenbarkasse. Einsatz in Hamburg; 1962 (?) Walter Frost, Tegelort, KLEINER BÄR III

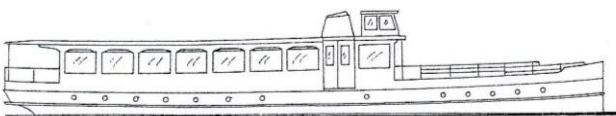
MS Deutschland



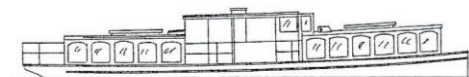
1994 ST. GEORG



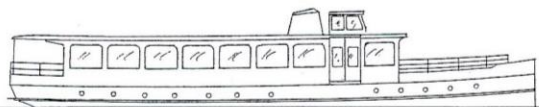
1910 ST. GEORG



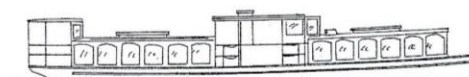
1961 DEUTSCHLAND/ PLANET



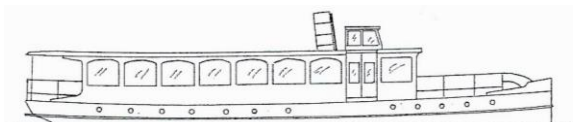
Umbau der Aufbauten



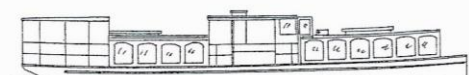
1952 Umbau zum Motorschiff



Umbau der Aufbauten



1950 DEUTSCHLAND



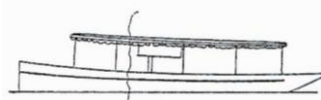
URSPRUNGSZUSTAND

(1876, Hamburg, Reiherstiegwerft, 294) 45 PS, 150 Pers., L 21,10 m, B 4,20 m, PDS. Erbaut für H. E. Justus, Hamburg; FALKE; 1910 Umbau Glattdecker, 70 PS, GALATHEA; 1920 HHA (Hamburger Hochbahn AG); 1936 ST. GEORG; 1939 aufgelegt; 1948 Robert Krenz, Lüneburg; 1950 Ewald Frost, Umbau, DEUTSCHLAND, in Charter Stern u. Kreis; 1951 BVG Kurs; 1952 Umbau PMS; 1961 Umbau verlängert 24,12 m L., 4,56 m Br. 143 Pers. 112 PS; 1968 Stern u. Kreis; 1969 PLANET; 1976 stillgelegt, Umbau zum Proviantversorger; 1984 außer Dienst; 1988 Verein Alsterschiffahrt e. V., Hamburg, Umbau (Rückbau) zum Originalzustand geplant, Name „Falke“ vorgesehen; 1989 Umbau. bei Ökotech, Hamburg, und 1992 Laubegast, Dresden; 1994 Fertigbau als ST. GEORG, Glattdecker; 2015 als Museumsschiff auf der Alster in Hamburg in Fahrt, 2018 in Fahrt.

Die Schiffe der Reederei Lahe nach 1945

MS Saatwinkel

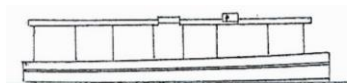
Mögliches Aussehen



(1906/7, Bln. Saatwinkel, Lahe Werft) ca. 50 Pers. PMS. Erbaut für Max Lahe, Einsatz Fährboot Saatwinkel – Tege-
lort, geplanter Name war KEHRWIEDER, Einsatz als SAATWINKEL.

MS Saatwinkel II

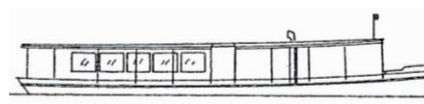
Mögliches Aussehen



(1928, Bln. Saatwinkel, Lahe Werft) 50/60 Pers. PMS. Erbaut für Max Lahe, Saatwinkel, SAATWINKEL II, Einsatz
als Fährboot; 1951 Erich Lahe, Berlin Saatwinkel; 1967 außer Dienst.

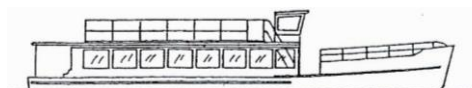
MS Elbe

1965



1930

1951



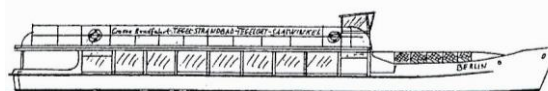
Originalzustand GATOW unbekannt

(1909, Bln. Spandau, Erhardt Werft) 17,5 PS, 100 Pers., L 17 m, PMS. Erbaut für Max Riedel, Spandau, offenes Mo-
torboot, GATOW; 1918, nach WK I, Adolf Fehrmann, Bln. Spandau; 1925 Reederei Redemann, Bln. Spandau; 1930
Franz Baltruschat, Umbau., ELBE; Karl Neumann und Franz Baltruschat, 194? In WK II stark beschädigt; 1950 Erich
Lahe; Neubauähnlicher Umbau bei Lahe; 1951 Einsatz; 1965 Umbau bei Lahe, L 20 m, 140 Pers., 85 PS; 1979 a. D.,
aufgelegt; 1990 Br.

MS Berlin

Zustand als BERLIN

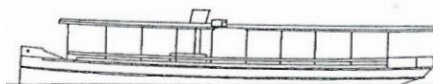
Zustand DONAU unbekannt, ähnlich GATOW



(1909, Boxfelde/Spandau, Erhardt Werft) 17,5 PS, 100 Pers., L ca. 17 m, B 3,90 m, PMS, offenes Motorboot. Erbaut
für Max Riedel, Spandau, SCHILDHORN; nach WK II Adolf Fehrmann, Spandau; 1930 Franz Baltruschat,
DONAU; 1933 Karl Neumann/Baltruschat; 194? in WK II durch Brandbomben beschädigt; 1951 Erich Lahe, Berlin,
Teile des Wracks zum Umbau (Hauptspant) genutzt, 21,72 m L., 3,90 m Br., 85 PS, 190 Pers., BERLIN; 1978, 112
Pers.; 1979 aufgelegt .in Saatwinkel; 1990 br.

- „Berlin“, als erster Schiffsneubau in Berlin nach dem Krieg bezeichnet.

MS Kehr wieder

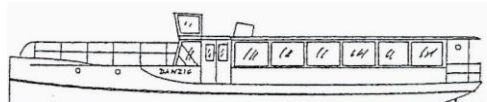


(1927, Berlin, Lahe Werft) 50 PS, 94 Pers., L 16 m, B 3,24 m; PMS. Erbaut für Erich Lahe, Sen., Saatwinkel,
KEHRWIEDER; 1950 Erich Lahe, jun.; 1967 Erna Lahe., Später Erich M.J. Lahe; 1976 außer Dienst; 1979 Br.

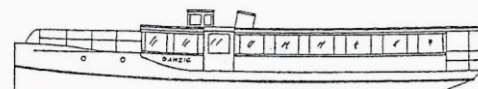
MS Baden- Baden

siehe MS „Bussard“ Reederei Bigalke

MS Danzig



1955

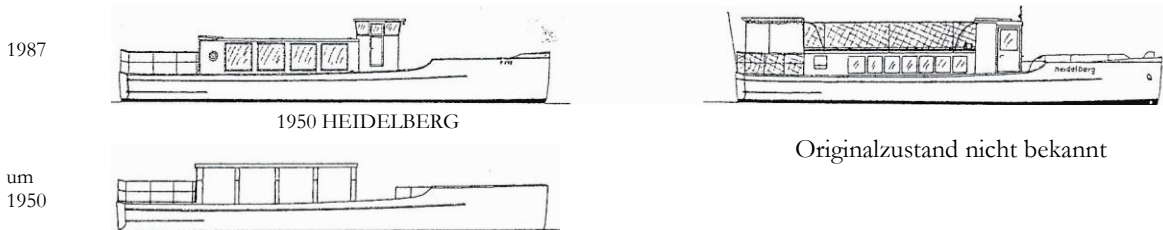


195.

(1918, Rummelsburg ?) 65 PS, 145 Pers., L 18,70 m, B 3,30 m, YMS. 1945/7 Erna Lahe, Berlin, Umbau zum PMS, 195?, DANZIG; 1955 Umbau, Aufbauten; 1966 abgestellt, a. D.; 1979 Br.

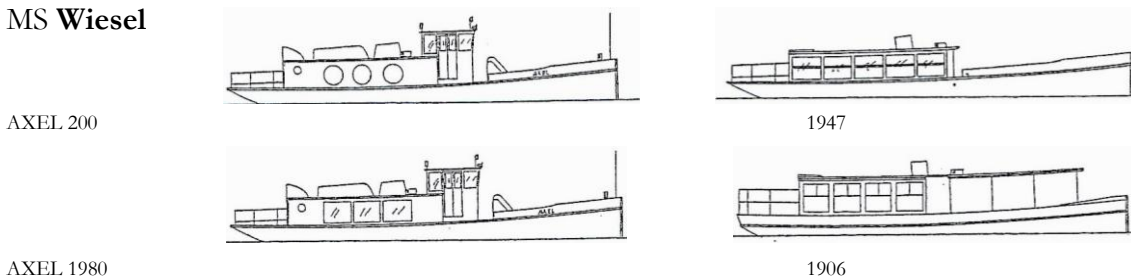
• Es besteht die Möglichkeit, dass es sich bei dem Schiff um das MS KURT HEINZ der Reederei Bigalke handelt, siehe dort. Auch ein YMS „Ursula“ und ein YMS „Woldi“ werden genannt, ebenso MS „Heinz“, bei letzterem handelt es sich aber um ein anderes Schiff.

MS Heidelberg



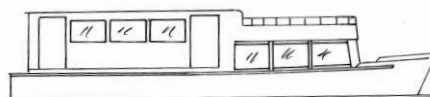
(1924, Berlin, Yachtwerft Engelbrecht) 36 PS, 118 Pers., L 17,02 m, B 3,48 m, YMS. Erbaut für. A. Kampffmeyer, Berlin (Kampffmeyer Mühlen), HEIDELBERG; 1949 Erich Lahe/Erna Lahe, Umbau zum PMS, Lahewerft; 1970 außer Dienst; 197? Dieter Haberkern, Berlin. Valentinswerder, Umbau Entkernung, Sportboot; 1980 Umbau Mahnkopferwerft, ROBINSON, Sportboot; 1995 Mörbitzwerft, Abbruch vorgesehen, zum Verkauf; 1998 Hellmut Fangroth, Saatwinkel, Umbau. FMS, HEIDELBERG, 200? Eins. Charterfahrten; 2018 in Fahrt.

MS Wiesel



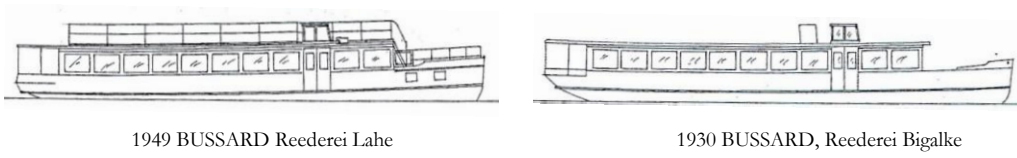
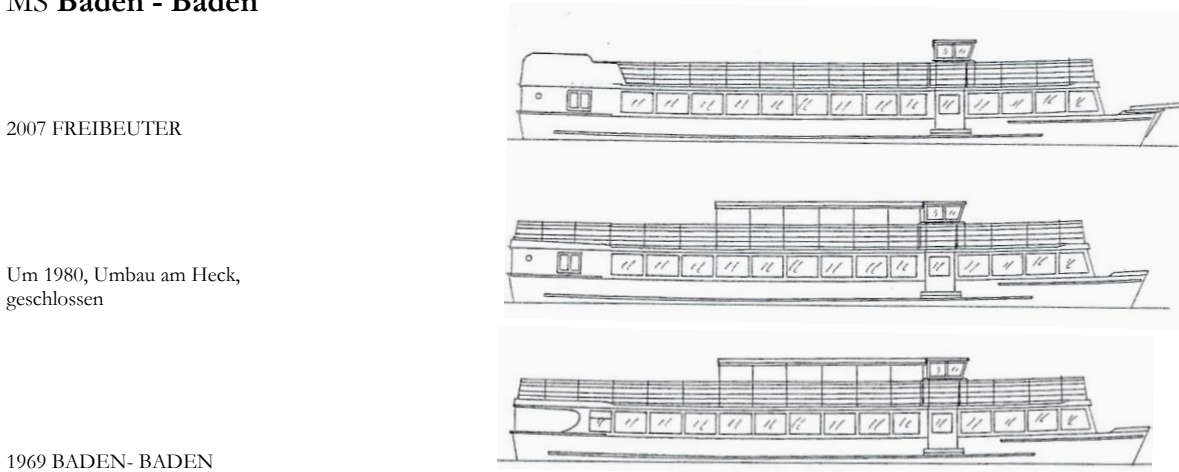
(1906) 96 Pers., L 15,42 m, B 2,78 m, PMS. 1947/51 Erich Lahe, Saatwinkel; vor 1975 außer Dienst; 1978 DR. Gerd Höpfner, Berlin, Sportboot, KALINDI; 198? Eignerwechsel, umbenannt AXEL; 1992 Umbau Kajüte; 2003 in Brandenburg durch Feuer beschädigt.

MS Weserland



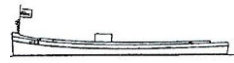
(195?) PMS. Erbaut für Eigner in Minden, nur 17 m langes Vorschiff fertig gestellt (oder Wrack), WESERLAND; ca 1960 Erich Lahe, Berlin- Saatwinkel, soll zum PMS ausgebaut werden, nicht ausgeführt, br.

MS Baden - Baden



(1930, Lahe Werft) 150 PS, 216/251 Pers., L 20 m, B 4,30 m, PMS. Erbaut für Erich Bigalke, BUSSARD; 1949 Übernahme Reederei Lahe, Umbau, Back; 1949 Erna Lahe, 1969 Umbau bei Lahe, BADEN-BADEN, 26 m L., 170/175 Pers.; 1992 Reedereiübergabe, an Reederei Bethke; 2002 an türkischen Eigner, Restaurantschiff LATERNA; 2003 ↓, ↑; 2005 M. Bethke; 2007 Thomas Unger, Pächter, Umbau, FREIBEUTER (Farbgebung im „Piratenlook“), Eins. Cityfahrten; 2011 aufgelegt; Handelsagentur Thümmeler, Mittenwalde, aufgelegt im Hafen Königswusterhausen, 2018 dort gesunken noch, nach Hebung weiterhin in äußerst schlechtem Zustand dort vorhanden.

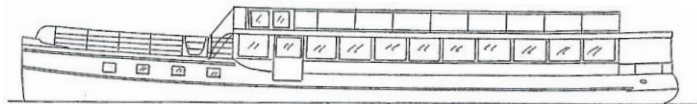
MS Lisa



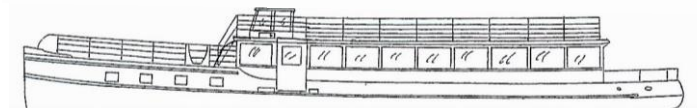
(193?, Wiese Werft/ Eigenbau Liptow) 27 Pers., L 8,28 m, B 1,81 m, PMS. Wahrscheinlich Festmacherboot in Hamburg; 1947 Walter Lahe, Berlin-Saatwinkel, Einsatz als Fährboot, LISA; 1967 Wolfgang Buchardi, nicht mehr als Fähre eingesetzt; 1985 Helmut Fangrot, Saatwinkel, Sportboot, 2018 vorhanden.

MS Scharnhorst

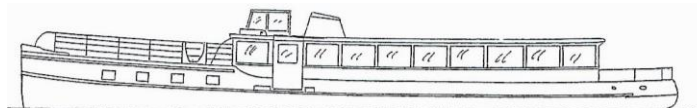
2012 VICTORIA



1973



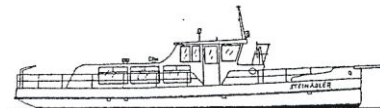
1935 SCHARNHORST



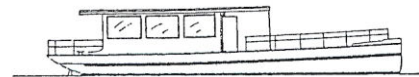
(1935, Woltersdorf, Ertel) 100 PS, 248 Pers., L 26 m, B 4,97 m, PMS. Erbaut für Reederei Kagel, Beelitzhof, SCHARNHORST; 1937 Charter Stern u. Kreis; 1946 wieder Einsatz; 1950 Charter Stern u. Kreis; 1958 Stern u. Kreis; 197? an Erben Reederei Kagel; 1973 Reederei Neumann; 1974 Dieter Witte, Saatwinkel, Aufbau eines Sonnendecks; 1981 Erich M.J. Lahe; 1992 Betriebseinstellung Lahe, an Thoma Unger, Niederneuendorf (Umfeld Reederei Bethke); 1998 Reederei Prause (Bethke); VICTORIA; 1999 Reederei Haydinski, Berlin, Einsatz City-Fahrten; 2012 Umb.; 2018 in Fahrt.

Die Schiffe der Reederei Haupt

MS Gertraude



STEINADLER 197..

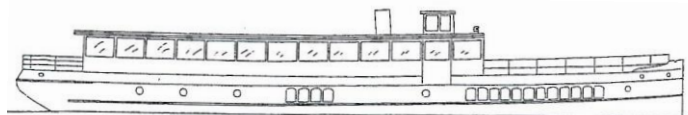


GERTRAUDE 1946

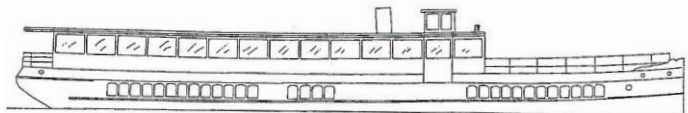
(1930, Zeuthen, Engelbrecht) 80 Pers., L 13,90 m, B 2,85 m, PMS. Erbaut für Richard Eckner, Bln. Grünau, BERTHA; 194? Umrüstung zum Hilfsfeuerlöschboot, stationiert in Neukölln; 1946 Walter Haupt, Bln. Tegel, GERTRAUDE; Berta Buß, Tegelort, Sportboot; 197? nach Umbau als STEINADLER in Fahrt, Sportboot in Spandau

MS Berlin

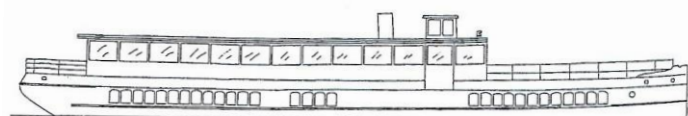
Nach 1960



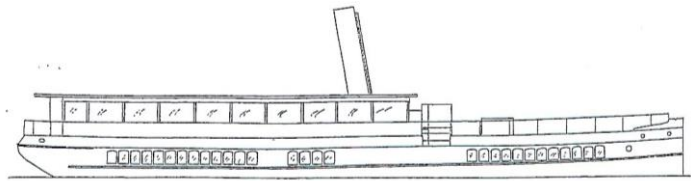
nach 1955
Umbau am Heck



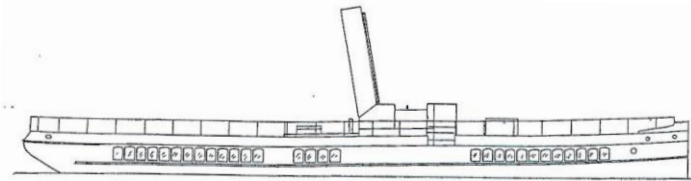
um 1950 BERLIN



1938 ROLAND IV

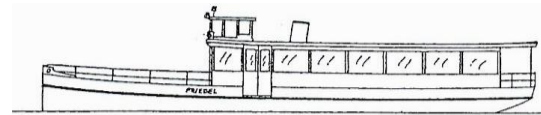
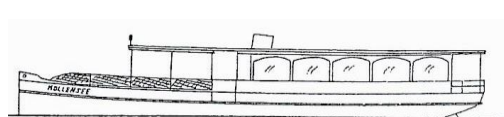
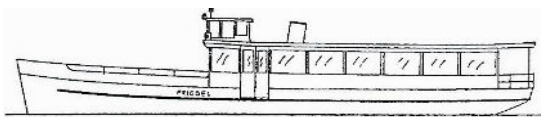


1909 ELISABETH



(1909, Neustrelitz, Gebr. Maas) 140 PS, 310 Pers., L 26,30 m, B 4,36 m, PDS. Erbaut für Otto Jenge, Neuruppin, ELISABETH; 1935 umbenannt ONKEL JENGE; 1938 Franz Roland, Neuruppin, ROLAND IV, Umbau geschlossener Decksalon; 1947 Walter Haupt, Berlin, BERLIN; 195. Umbau zum PMS; 196? Umbau, Rumpf verstärkt (Bullaugen statt Fenster im Hinterschiff); 1978 außer Dienst, aufgelegt in Hasselwerder; 1981 br. bei Möritz.

MS Friedel



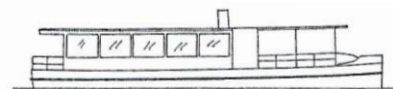
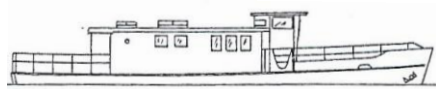
Oben links FRIEDEL 1953
Oben rechts MÖLLENSEE 1926
Unten Links FRIEDEL 1949

(1926, Woltersdorf, Otto Ertel) 124 Pers., L 19,94 m, B 3,47 m, PMS, Erbaut für Gottlieb Müller, Woltersdorf, MÖLLENSEE; 1936 Kohlenhändler Otto Poser, Erkner: 1942 Luftwaffe, Hilfsfeuerlöschboot im Teltowkanal/Ullsteinhaus stationiert; 1949 Walter Haupt, Berlin - Tegel, FRIEDEL; 1953 modernisiert; 19?? Privat, Umbau zur Yacht geplant, 12.5.1982 br., da Umbau unsachgemäß.

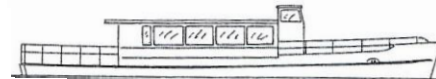
MS Hasselwerder

siehe „Helene“ Reederei Baltruschat

MS Anneken



1979 BINGO



1959 ANNEKEN

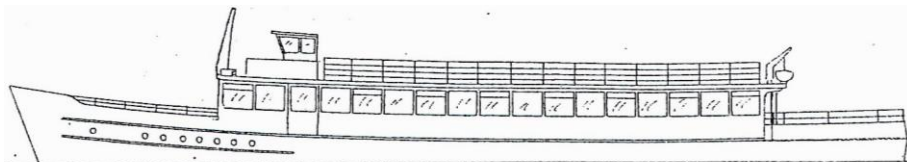


1930 INGRID

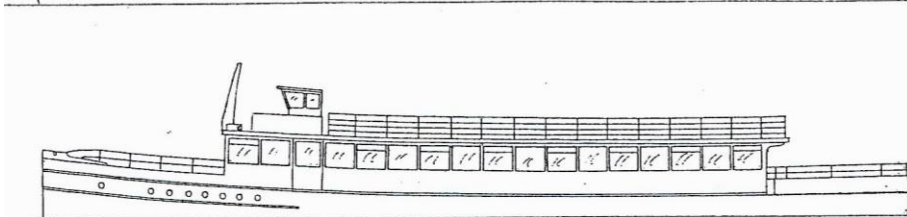
(1932, Bln. Stralau, Bootswerft Stiller) 55 PS, 90 Pers., L 14,02 m, B 2,83 m, PMS. Erbaut für Albert Halle, Berlin, INGRID; 194? Luftwaffenfiskus, Hilfsfeuerlöschboot; 1945 in Hafen Schöneberg ↓, im Besitz des Bezirksamtes Schöneberg, †; 1948 Walter Haupt, Tegel, repariert, ANNEKEN; 1949 Alfons Klisch, Berlin; 1950 Walter Haupt, Umbau L 17,16 m; aufgelegt; 1970 an 5 Studenten, Umbau zum. Sportboot; 1978 Berlin; 1979 Christian Wienicke, Berlin; BINGO; 1983 namenlos; 1989 an Land bei DIW; 2010 noch vorhanden.

MS Seehaupt

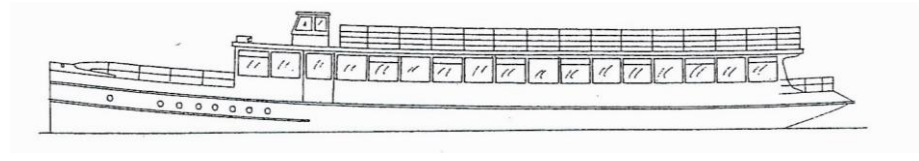
1985



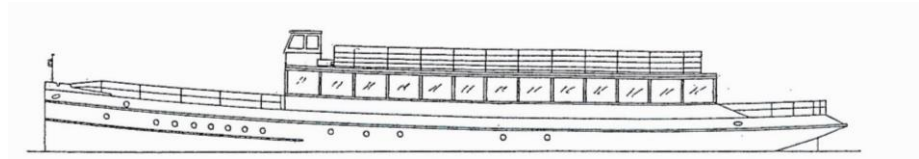
1979



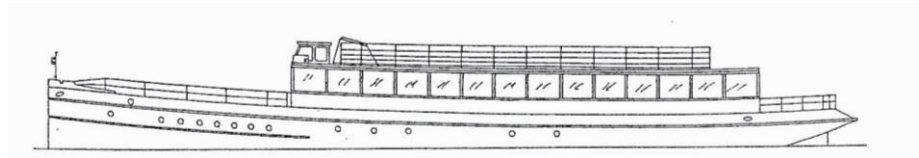
1973



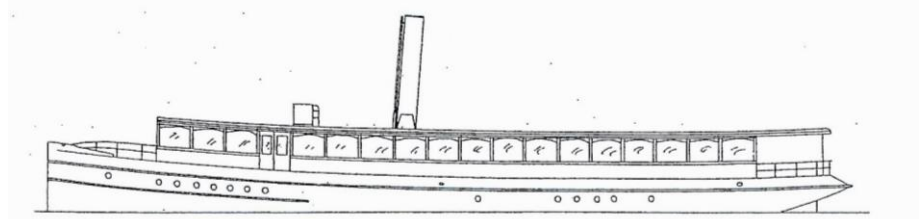
1968
REINICKENDORF



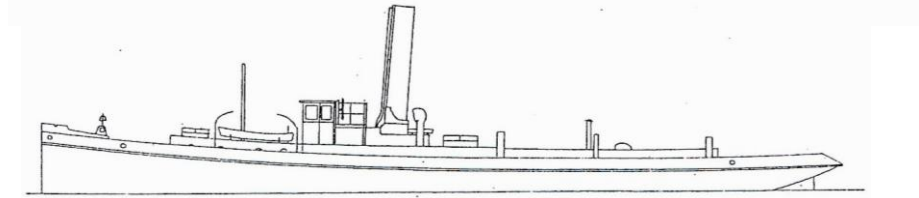
SEEHAUPT
1958



1946
RHEINGOLD



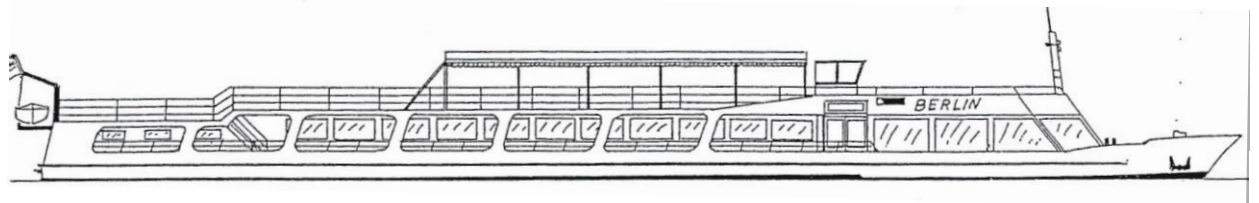
Als Schleppdampfer
WERNER 1914



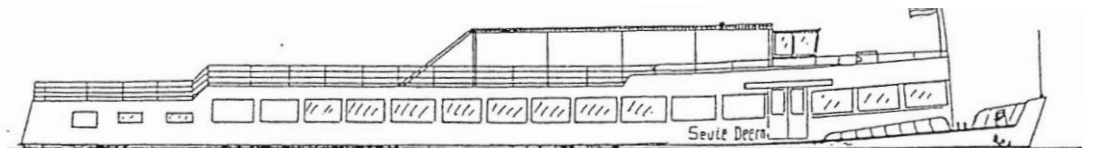
(1914, Brandenburg, Gebr. Wiemann, 185) 175 PS, L 31,92 m, B 5,87 m, ZDS. Erbaut für Heinrich Kanter, Berlin-Neukölln, später Alt Drewitz, WERNER; 1915 Julius Krümling, Magdeburg; 1918 TIRPITZ; 1925 Reederei AG, vorm. J. Krümling; 1930 Ernst Ruge, Hamburg; 1930 NNVE, Hamburg; 1931 Franz Betzin, Zerpenschleuse; 1946 Umbau zum PDS (das Schiff war schon vor dem Krieg gelegentlich als Fahrgastschiff in Fahrt); 1947 RHEINGOLD, BVG Einsatz; 1958 Walter Haupt, Berlin-Tegel, Umbau zum PMS, 250 Pers., 175 PS, SEEHAUPT; 1968 Reederei Bethke, REINICKENDORF; 1979 Umbau, Kastenheck, L 35 m; 1982 Alfred Turczer; 1985 Umbau neuer Bug, L 36,02 m; 1988 Matthias Bethke; 2008 Simone Prause; 2018 in Fahrt..

MS Berlin

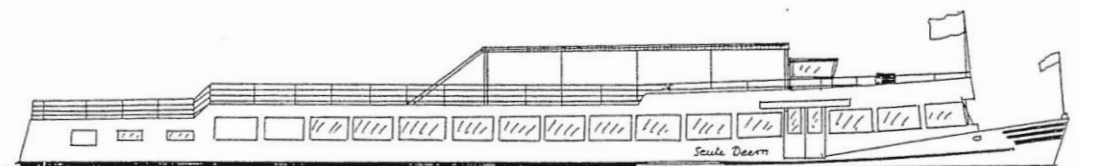
1988

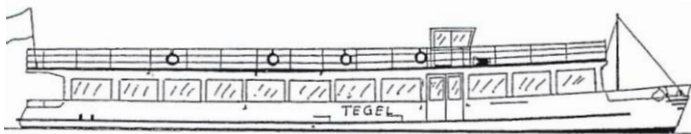


1978
SEUTE
DEERN
Umbau
Vorschiff

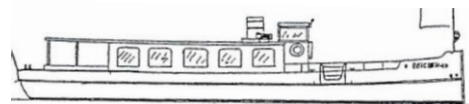


1977
SEUTE
DEERN





1970 TEGEL

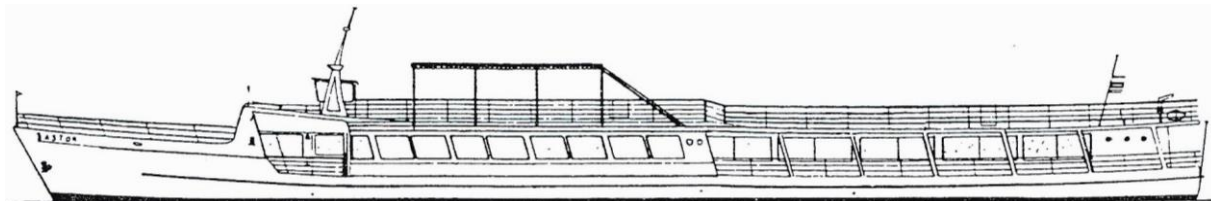


1928 REICHENAU

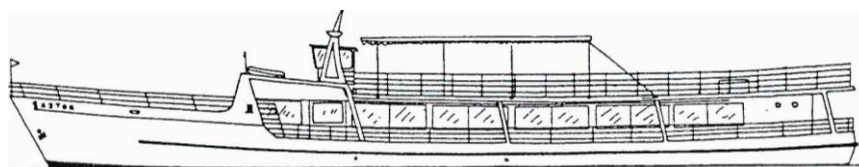
(1928, Kressbronn, Bodan Werft) 90 Pers., L 19 m, B 4 m, PMS. Erbaut für Deutsche Reichsbahn, Bodenseeschifffahrt, REICHENAU; 1945 Deutsche Bundesbahn, Bodenseeschifffahrt; 1962 Walter Haupt, Berlin; 1970 Umbau im Eigenbau, verlängert, verbreitert, Aufbauten, 28,80 m L., B 6,62 m, 165 PS, 280 Pers., TEGEL; 1970 Bethke; 1977 Umb. in Bremen, verl., 44,66 m L., 7,04 m Br., 400 Pers., SEUTE DEERN; 1988 Umb. bei DIW, verlängert und verbreitert, L 51 m, B 9 m, BERLIN; 1989 Marcus Bethke; 2018 in Fahrt.

Die Schiffe der Reederei Bethke in Nachfolge der Reederei Haupt

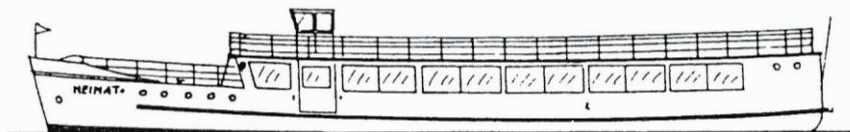
MS Astor



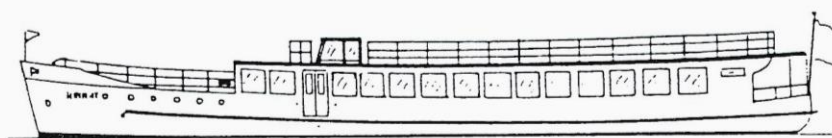
1988



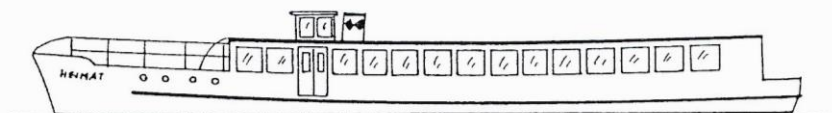
1986



1985



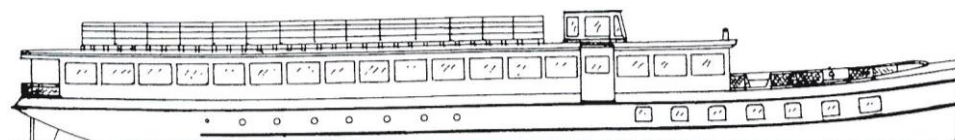
1977



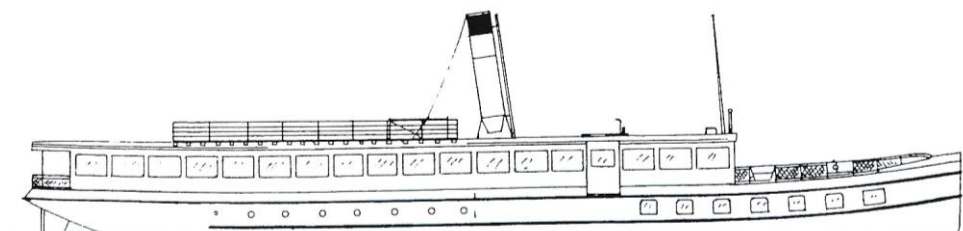
1947

(1947, Woltersdorf, Ertel) 360 PS, 200 Pers., L 31,05 m, B 5,36 m, PMS. Erbaut für David und Söhne, Berlin, HEIMAT; 1977 Reederei Bethke, Berlin.-Tegel; 1985 Umbau Aufbauten; 1986 Umbau L 33 m, B 7,40 m; 1988 Umbau, verlängert L 47,60 m, Einsatz 1989; 1997 Simone Prause; 2008 außer Dienst, 2009 Reederei Labska paroplvebni spolecnost o. p. S., Litomerice, Einsatz auf der Elbe; 2015 aufgelegt, nicht in Fahrt.

MS Deutschland

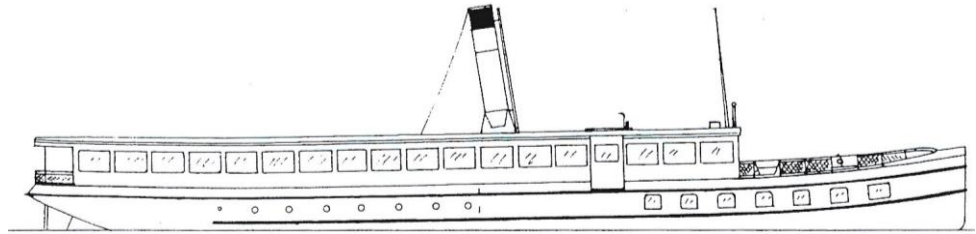


2005



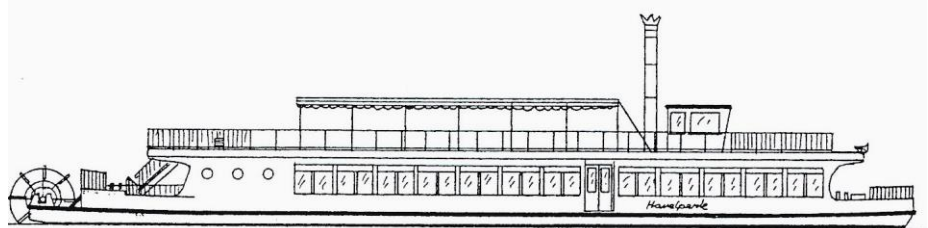
1962

1946/50



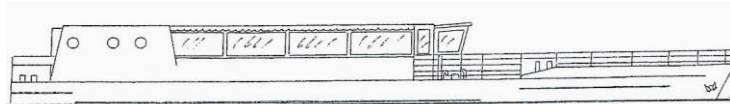
(1942/50, Kalkberge, Winkler Werft) 275 PS, L 36,85 m, B 7 m, Maschine von D „Oskar Wanckel III“, ZDS. Erbaut für unbekanntem Eigner; 1946/50 Fertigstellung als PDS, DEUTSCHLAND, Reederei Winkler, Kalkberge, 560 Pers.; 1953 Wechsel (Flucht) nach Berlin West, Umbau Oberdeck, zu dieser Zeit größtes Fahrgastschiff in Berlin West; 1962 Umbau zum PMS, 250 PS, 380 Pers.; 1987 nur noch Sonder- und Oldtimerfahrten; 1997, Simone Prause, 2005 Restaurant in Tegel; 2012 Handelsagentur Mittenwalde, Thümmler, nicht in Fahrt, in Königswusterhausen aufgelegt, 2018 noch vorhanden, der Zustand ist sehr schlecht.

MS Havelperle

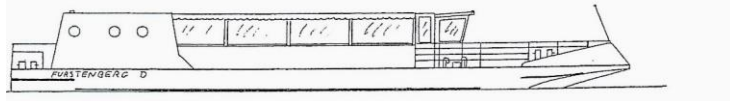


(1991, Malz, Werft Malz) 250 PS, 400 Pers., L 35,60 m, B 5,10 m, PMS. Erbaut für Reederei Bethke, Betriebsteil in Fürstenberg/H (im Typ eines Raddampfers, mit Heckradattrappe, Pump Jet Antrieb), HAVELPERLE; 1996 in Tegel, Einsatz Cityfahrten; 2008 Exklusiv Yachtcharter & Schifffahrtsgesellschaft mbH; 2009 nach Überholung, in Malz, EUROPA, Eins. City- Touren; 2018 i.F.

MS Havelland



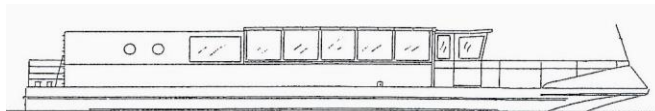
MS BÄRLINCHEN 2000



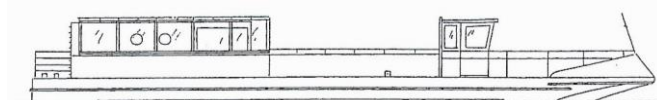
MS HAVELLAND und
HAVELSTROMER 1993

(1993, Haren/Ems, Schulte & Möller) 135 PS, 120 Pers., L 24,70 m, B 4,90 m, PMS, Prahmbauweise. Erbaut für Fürstenberg – Wesenberger Personenschiffahrt Bethke, Bln.-Tegel, HAVELLAND, da sich die Bauart nicht bewährte, noch im selben Jahr Einbau eines Bugstrahlruders, Umbau in Malz; 1998 in Tegel; 2000 Umbau verlängert L 28,67 m durch neue Bugsektion, BÄRLINCHEN; 2005 Maschinenschaden, aufgelegt 2008 Lothar Bischoff, Reederei Nordstern, Brandenburg, SIRIUS; 2018 Nordstern Reederei, Brandenburg, Inh. Lars Jahnke, Berlin.

MS Havelstromer

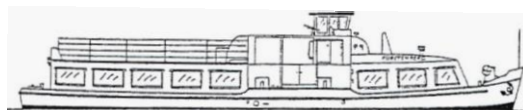


Nach Umbau 2007
Mit geschlossenen und
Geöffneten Salon



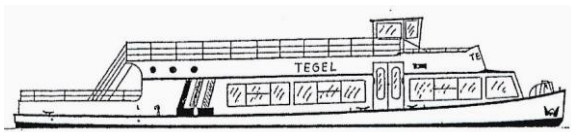
(1993, Haren/Ems, Schulte & Möller) 107 PS, 120 Pers., L 24,70 m, B 4,90 m, PMS, Prahmbauweise. Erbaut für Fürstenberg-Wesenberger Personenschiffahrt Bethke, Berlin - Tegel, HAVELLAND. Da sich die Bauart nicht bewährte, noch im selben Jahr Einbau eines Bugstrahlruders, Umbau in Malz; 200? in Tegel, jedoch kein Einsatz; 2007 Grimm & Lindecke, Hennigsdorf, Umbau, aufschiebbares Dach (Aqua Cabrio), PEACOCK, Einsatz Berlin City; 2018 in Fahrt.

MS Fürstenberg

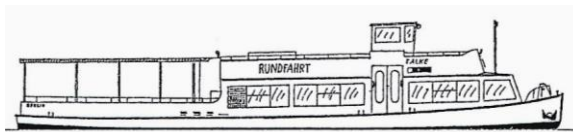


(1939, Königswinter, Stauff) 105 PS, 150 Pers., L 20 m, B 4,40 m, PMS. Erbaut für Rheinbahn AG, Düsseldorf, SCHLOSS JÄGERHOF; 1967 Joseph Hewel Personenschiffahrt-Rheinfähre Boppard, Inh. Paul Mahlburg, GEDEONSECK; 1982 Hansjürgen Woditch, Sasbach/Rhein, LIMBURG; 1991 Reederei Bethke, Umbau, FÜRSTENBERG, 1992 Einsatz in Oranienburg, 1996 Tegel, aufgelegt; 2003 nach Überholung, wieder in Fahrt.; ↓ in Heiligensee, ↑; 2010 Havelbaude am Havelkanal in Niederneuendorf. Derzeit befindet sich das Schiff im Umbau.

MS Tegel



Nach Umbau 1984

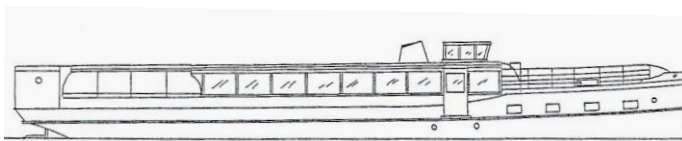


1981

(1927, Königswinter, Jean Stauf) 116 PS, 150 Pers., L 21,55 m, B 4,10 m, PMS. Einsatz auf Rhein u. Mosel; 19?? Rhein – Mosel Personenschiffahrt Urmeter u. Zimmermann, RHEINLAND; 1981 Günter Taube, Berlin- Tegel, FALKE 3; 1984 Reederei Turczer (Umfeld Reederei Bethke); 1985 TEGEL; 1988 Günter Taube, FALKE , später TEGELER CHARTERPERLE; 1988 Reederei Ammersbach, Gemünden/Main, MAIN SPESSART; 2007 nach Motorschaden nicht mehr in Fahrt.

MS Wesenberg

1970



1956



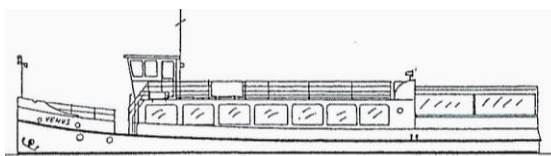
Ursprungszustand



(1952, Wiese Werft/ Eigenbau Liptow) 50 PS, 205 Pers., L 22,36 m, B 4,09 m, PMS. Erbaut für Fritz Paulick, Senzig, FRIEDEL; 1956 Umbau, verlängert L 26,50 m, 175 Pers.; 1967 VEB Fahrgastschiffahrt Berlin, Weiße Flotte; 1970 DAHME, Umbau, Aufbauten; 1971 in Schwedt, später Fürstenberg/H bzw. Wesenberg; 1982 Zweckverband Havel-tourist, Wesenberg; 1991 Reederei Bethke, Berlin-Tegel, WESENBERG; 1997 Alfons Röding, Brandenburg, HAVELFEE; 2016 außer Dienst; 2018 Schiffscharter Otto & Söhne, Plau/ Brandenburg, OLD HAVELFEE.

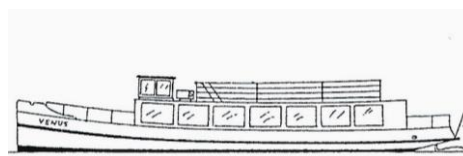
Die Schiffe der kleinen Reedereien nach 1945

MS Venus



1966/ 1990,

Ursprungszustand als Schleppdampfer nicht bekannt.

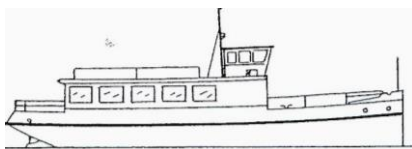


1956

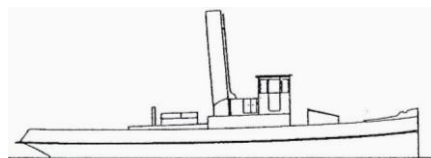
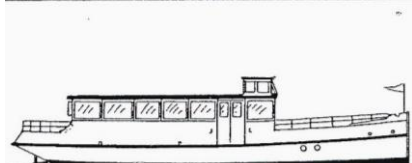
VENUS (1903, Stettin, Oderwerke, 439) 110 PS, L 18,98 m, B 4,25 m, ZDS. Erbaut für A. Nauschütz; Pölitz, LIESCHEN; 1956 Karl Ernst Schulz, Berlin, Umbau zum PMS auf Wiese Werft, 170 Pers., 120 PS, VENUS; 1966 Umbau L 21,10 m, 145 PS, 120 Pers.; 1975 Wilhelm Gnewkow , 140 Pers.; 1976 Kurt Völker, Spandau; 1981 Gerhard Becker, Berlin-Plötzensee, Einsatz hauptsächlich Charterfahrten; 1990 nach Werder verlegt, dort Rundfahrten, 75 Pers.; 2000 wieder Plötzensee; 2015 in Fahrt.

MS Venus II

1977 Sportboot



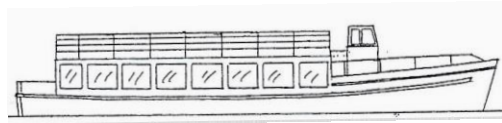
1961



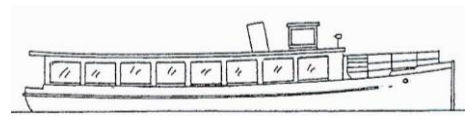
möglicher Zustand als Schlepper

(1895, Stettin, Oberwerke 439) 70 PS, L 15,76 m, B 3,60 m, ZDS. Erbaut für Kelling, Erkner, AUGUST; 19?? ARCONA; 1961 Karl Ernst Schulz, Berlin – Spandau, Umbau zum PMS, VENUS II; 1966 Kurt und Günter Völker, Berlin-Tegel, FALKE, 1966 Hilde Hill, Berlin- Spandau; Günter Taube, Berlin- Tegel; 1977 verkauft nach Hannover, dort Sportboot; 1982 Firma Ellver, Nieder-Marschacht.

MS Erika



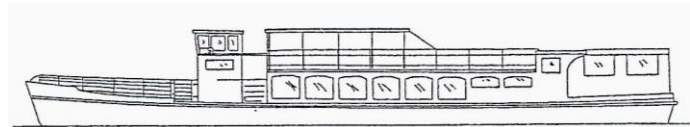
nach Umbau 1954



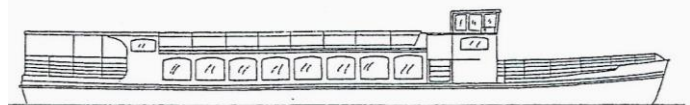
1947

ERIKA (19..) 90 PS, 102 Pers., L ca. 15 m L, B 2,88 m, PMS. 1947 wahrscheinlich aus Teilen eines alten Schiffes wieder aufgebaut, Carl Schulz, ERIKA; 1956 August Vogt, FEENGROTTE; 1957 Umbau, 1960 außer Dienst.

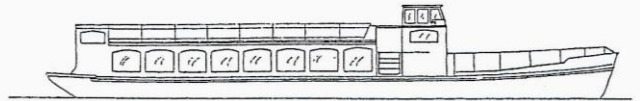
MS Angela



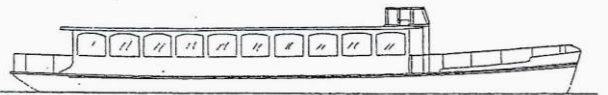
1979



um 1970



1952



ANGELA (1952, Wiese Werft/ Eigenbau Liptow) 150 PS; 150 Pers.; 22,06 m L.; 3,82 m B.; PMS; erb. f. Liptow, Berlin.-Tegel (unter Verwendung von Teilen eines alten Fährbootes); 1969 August Vogt; 197. Umbau Aufbauten; 1979 Siegfried Pfeiffer, Umbau, 106 Pers., 25,52 m, 4,01 m B., Kastenheck; Reederei Vogt; 2009 Hendrick Mann, Eddy Line; 2014 Peter Lüdicke, Berlin.-Spandau.

MS Uwe

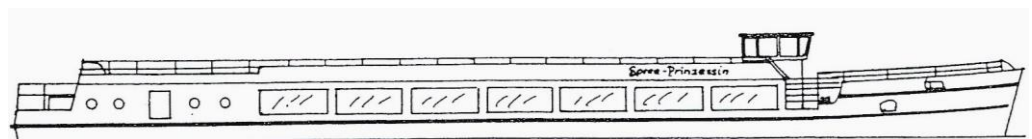
Keine Abb. bekannt

(19??) 194.. Franz Hamann, Tegel, UWE; 1946 Ostberlin, DSU

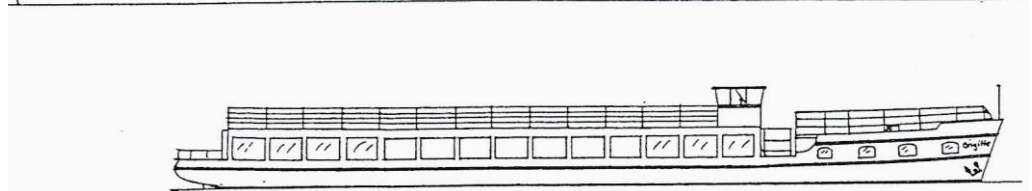
MS Helene

siehe „Helene“, Reederei Baltruschat

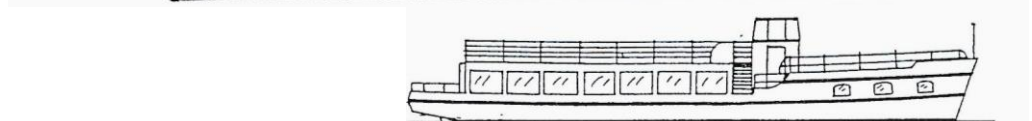
MS Brigitte



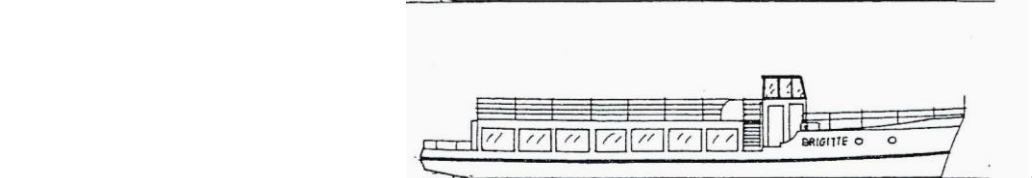
2000



1965



1962



Originalzustand

(1953, Franke Werft) 150 PS, 215 Pers., L 22 m, B 4,96 m, PMS. Erbaut für Hans Liptow, Berlin, BRIGITTE; 1967 Umbau, Vorschiff, erhöhte Back, Fenster; 1965 Umbau verlängert L 32,07 m, 300 Pers., 120 PS, (Motor im Vorschiff); 1974 Heinz Riedel; 1997 Reederei Riedel GmbH; 2000 Umbau verlängert L 40 m, 250 Pers., SPREE – PRINZESSIN; 2018 in Fahrt.

MS „Hein I“

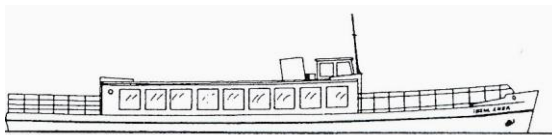


(1952, Wiese Werft/ Eigenbau Liptow) 50 Pers., L ca. 12 m, PMS. 1953 Wilhelm Gnewkow, Berlin.-Spandau, HEIN I; 1967 außer Dienst; zum Verkauf angeboten; 1990 noch vorhanden; 2000 nicht mehr.

MS „Insulaner“

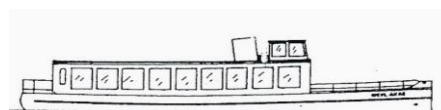
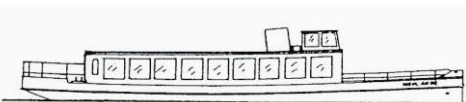
1960

Unten,



Aussehen um 1945

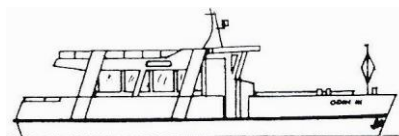
nach Umbau
um 1952



(1938, Berlin, Lahe Werft) 120 Pers., L 17,71 m, B 3,52 m, PYS. Erbaut als Privatjacht; 1945 Wilhelm Gnewkow, Berlin.-Spandau, Umbau zum. PMS, INSULANER; nach 1950 mehrmals Eignerwechsel; 1960 Kurt und Günter Völker, Umbau. verlängert L ca 21 m; 1976 Günter Meckler, Spandau, re da er nicht bezahlen konnte; 1977 bei Großfeuer stark beschädigt, nicht mehr in Fahrt; 1984 Gerhard Becker, Berlin. Plötzensee, Nutzung als Werkstatt u. Materiallager; 2015 als Ponton noch vorhanden.

Die neuen Reedereien ab 1990

MS Odin III



(1993, Bln, Buchardi) 160 PS; 25-40 Pers., L 16 m, B 4,40 m, FMS. Erbaut für. Wolfgang Buchardi, Einsatz als Charterschiff; 2018 in Fahrt.

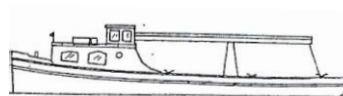
MS „Heidelberg“

siehe „Heidelberg“ Reederei Lahe

MS „Möwe“

siehe MS „Möwe“ Reederei Georg Hoffmann

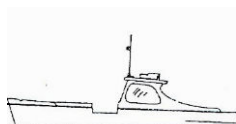
MS „Lilli“



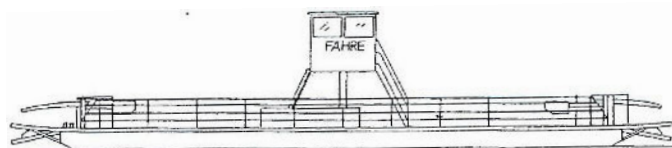
LILLI (1920) 25 PS, L 13,50 m, B 3 m, Hafbarkasse. 200? Kurth- Kraus & Thiel GbR, Berlin, PRESTIGE; 2013 Bootsvermietung Thorsten Fangrot, Berlin. Saatwinkel, LILLI; 2018 vorhanden.

Die Fähren

Schulfähre Scharfenberg, eingesetzte Fahrzeuge



MS „Ente“



Autofähre „Scharfenberg“

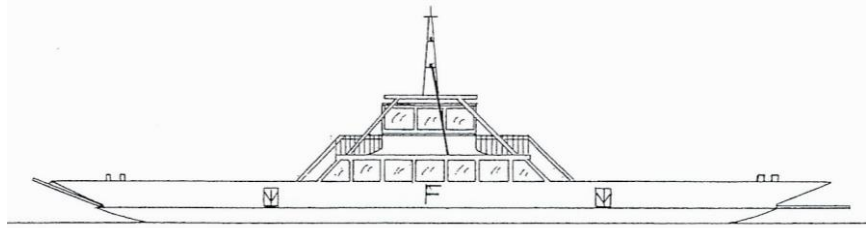
FMS ENTE (1959, Berlin, Franke Werft) L 8,68 m, B 2,60, Personenfähre. Erbaut für Schulfarm Scharfenberg, Bezirksamt Reinickendorf, ENTE, 2018 in Fahrt.

FMS SCHARFENBERG (1964, Berlin, Lanke Werft) L 22,76 m, B 6 m, Wagen/Autofähre. Erbaut für Schulfarm Scharfenberg, Bezirksamt Reinickendorf, für bis zu drei Kraftfahrzeuge zugelassen, 2018 in Betrieb. Die Fähre dient auch zum Übersetzen der Feuerwehr und Krankenwagen. Die Insel als solches ist natürlich autofrei.

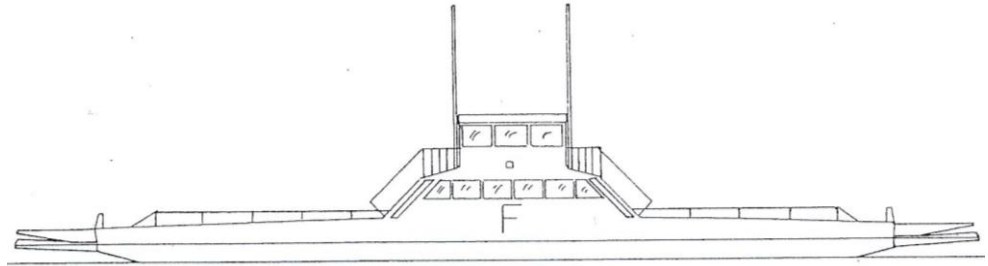
Außerdem sind drei Ruderboote im Einsatz: SCHARFENBERG 1, 2 und 3

Autofähre Tegeltort – Hakenfelde

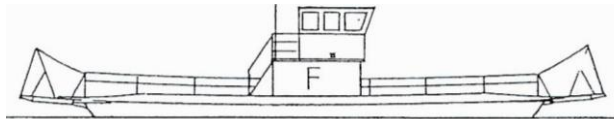
FMS HOL ÜBER 3



FMS HOL ÜBER 2



FMS HOL ÜBER



FMS HOL ÜBER (1960, Bln.-Spandau, Wiese – Werft) L 17,38 m, B 5,23 m, 50 Pers., 6 PKW, Autofähre. Erbaut aus Teilen der Frachtschute „Neiße“ für Karl Kittel, schwenkbarer Düsenantrieb, System Nortz, bewährte sich nicht, später konventioneller Antrieb; 1968 Wolfgang Buchardi; 1972 Tiefbauunternehmen Gebr. Kemmer, Arbeitsponton, 2003 noch vorh.

FMS HOL ÜBER II (1977, Bln.-Spandau, Buchardi) L 32 m, B 10 m, 15 – 20 PKW, 2 x 80 PS, Autofähre. Erbaut für Wolfgang Buchardi; 1985 außer Dienst, als Reservefähre 2018 noch vorhanden., zu besonderen Veranstaltungen immer wieder genutzt.

MS HOL ÜBER III (1985 Bln.-Spandau, Buchardi) L 31 m, B 10 m, 200 Pers., 15 - 20 PKW, 150 PS, Autofähre, Erbaut für Wolfgang Buchardi; 2018 aktuelle Fähre.

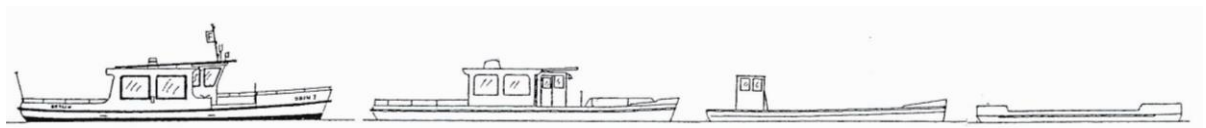
Auf der Leuchtturmfähre eingesetzte Boote, soweit nachweisbar.

Für beide Boote sind keine Abbildungen bekannt

FMS HERMES () 18 Pers., 20 PS, um 1914 (?) bis 1916 von Julius Bachvogel eingesetzt.

FMS HELA () 29 Pers., von 1930 bis 1939 nachzuweisen, Betreiber war Wilhelm Blaurock, 1935 ereignete sich ein schweres Unglück, wobei ein Todesopfer zu beklagen war.

FMS **Odin I, Odin II, Odin IV**

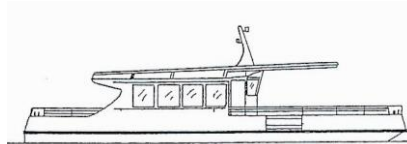


„Odin I“



„Odin II“, Originalzustand siehe „Odin I“

„Odin IV“



MS ODIN I, (1931) L 8,88 m, B 1,90 m, 33 Pers., Personenfähre. Wilhelm Blaurock, Fährponton CÄSAR; 1947 Hans Liptow, Umbau Franke Werft, L 9,90 m, B 2,75 m; 1957 Ernst Walter Lange, MARGRET; 1967 Wolfgang Buchardi, Umbau L 12,96 m, 48 Pers., ODIN I; 1971, Umbau 2000 nur noch Ersatzfähre und Arbeitsboot; 2013 Inselverwaltung Valentinswerder; 2015 im Einsatz

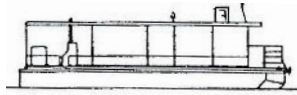
MS ODIN II,

(1931, Bln, Tiedke Werft) Wilhelm Blaurock, L 8,66 m, Fährponton ODIN; 1947 Hans Liptow; 1957 Ernst Walter Lange, Umbau auf Tiedke Werft, verl., 80 % Neubau, MANFRED; 1967 Wolfgang Buchardi, Umbau, L 12,86 m, 40 Pers., 35 PS, ODIN II; 1988 Einsatz als Ersatzfähre bei Sperrung der Tegeler Hafenbrücke (Sechserbrücke); Reservefähre; später Baufirma Meyer, Arbeitsboot

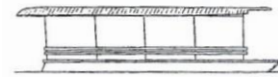
MS ODIN IV

(2000/02 Bln. Spandau, Buchardi) 130 PS, 50 Pers. L 15 m, B 4 m, FMS. Erbaut für W. Buchardi, ODIN IV, bis 7. 02; 2013; 2018 vorhanden, Einsatz?.

Die auf der Fähre Reiswerder eingesetzten Boote



FMS „Kehrwieder“



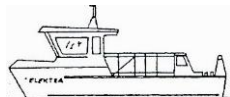
FMS „Reiswerder“ (2)

FMS REISWERDER (1929) 50 Pers.. Erbaut als Fähre zur Pfaueninsel, PFAUENINSEL; 1950 Senat von Berlin, Staatl. Schlösser und Gärten; 1968 außer Dienst; 1970 Naturfreunde Baumwerder - Reiswerder e.V., 16 Pers., REISWERDER; 1985 außer Dienst, schlechter Zustand, Br..

FMS KEHRWIEDER (1959 J. Wendt Bln.-Neukölln) L 9,50 m, B 3,05 m, Personenfähre. Erbaut für Naturfreunde Baumwerder - Reiswerder e.V., Pontonfähre, Voith Schneider Heckmotor; 1969 Wellblechdach, König Außenbordmotor; um 1980 verkürzt, Ersatzfähre; 1987 außer Dienst. br., das Dach dient als Bootsunterstand auf der Insel.

FMS REISWERDER (2) (1986, Bln.-Britz, Bertz) L 10,85 m, B 3,10 m, 30 Pers., 20 PS , Personenfähre. Erbaut für Naturfreunde Baumwerder – Reiswerder e.V., Baukosten inkl. einem neuen Anleger ca. 100000 DM.; 2017/18 Motorschaden, Ersatzmotorboot.

Die Dienstfähre Tegelort, Bärbelweg- Kraftwerk Oberhavel



FMS „Elektra“



FMS „Fähre 3“

FMS FÄHRE 1 () L 6,20 m, B 2,47 m, 10 Pers., FMS. Erbaut für. BEWAG, Kraftwerk Oberhavel, Werksfähre, Elektroantrieb, FÄHRE 1; 1975 Umbau Dieselmotor, verbreitert um einen halben Meter; 2000 noch vorhanden, an Privat verkauft.

FMS FÄHRE 2 () Erbaut für BEWAG, Werksfähre Kraftwerk Oberhavel, Elektroantrieb, FÄHRE 2; 1966 nach Niederneuendorf abgetrieben und von den DDR-Behörden beschlagnahmt.

FMS FÄHRE 3 (1967, Berlin, Lanke Werft) L 8,20 m, B 2,69 m B., 15 Pers. Erbaut für BEWAG, Kraftwerk Oberhavel, Werksfähre, Motorfähre mit Dieselmotor, FÄHRE 3; ca. 2000 an Privat, Sportboot, ERNSTL.

FMS ELEKTRA (2) (1987, Hamburg, Bergedorf; Menzer) L 8,70 m, B 3,10 m, 21 Pers., 70 PS. Erbaut für BEWAG, Kraftwerk Oberhavel, Werksfähre, Elektroantrieb, ELEKTRA; 1999 außer Dienst; 2000 verkauft, Umbau Dieselmotor, Schottelantrieb., Schlepp- und Arbeitsboot; 2008 zum Verkauf.

Einige Besonderheiten.

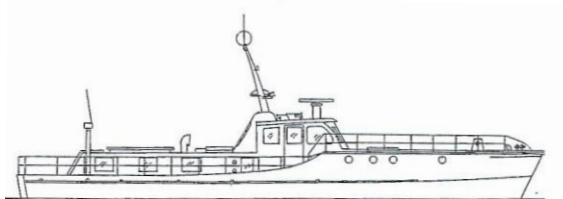
Neben den normalen im Liniendienst und zu Charterfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen, die in dieser Arbeit vorgestellt wurden, gibt es außer den Fähren und den überregional betriebenen Kreuzfahrtschiffen, die hier nur kurz erwähnt werden, auch Schiffe die eigentlich keine Fahrgastschiffe sind, aber doch irgendwie genannt werden sollten. Sie dienen unterschiedlichsten Zwecken und wurden meist nicht als gewöhnliche Fahrgastschiffe betrieben. So das Elektrische Versuchsboot, das eine Saison 1984 Rundfahrten auf dem Tegeler See anbot, oder einem der ersten in Berlin eingesetzten Kreuzfahrtschiffes. Auch ein Jugendforschungsschiff, mit dem für Schüler ein pädagogisches Programm zu erleben ist, soll hier erwähnt werden.

Elektrisches Versuchsboot



Erbaut 1984 als elektrisch betriebenes Versuchsboot ohne Namen für die BEWAG, es wurden Testfahrten auf dem Tegeler See unternommen, zu dem die Berliner (Tegeler) unter dem Motto „Wir fahren unter Strom“ zu Rundfahrten eingeladen waren. Über eine Weiterverwendung des Bootes ist nichts bekannt.

MS MARC



Erbaut als Zollkreuzer (von der Reederei als ex Patrouillenkreuzer bezeichnet), soll es auf dem Bodensee in Fahrt gewesen sein. Genaue Daten zum Schiff sind nicht bekannt, die Maschinenleistung beträgt 700 PS, die Angaben über die Länge schwanken zwischen 19 und 22 m. 1991 bis 1993 befand sich das Schiff, das der Figge & Pieper OHG. Berlin gehörte, auf dem Tegeler See. Die Abfahrtstelle war am Forsthaus Tegel. Als Einsatzmöglichkeiten wurden, da man zu dieser Zeit noch nicht wissen konnte, wie sich der Kreuzfahrtmarkt entwickeln würde, neben See- und Flussschiffsreisen, auch Bordpartys, Konferenzen und Ausbildungsfahrten angekündigt.

MS Cormoran



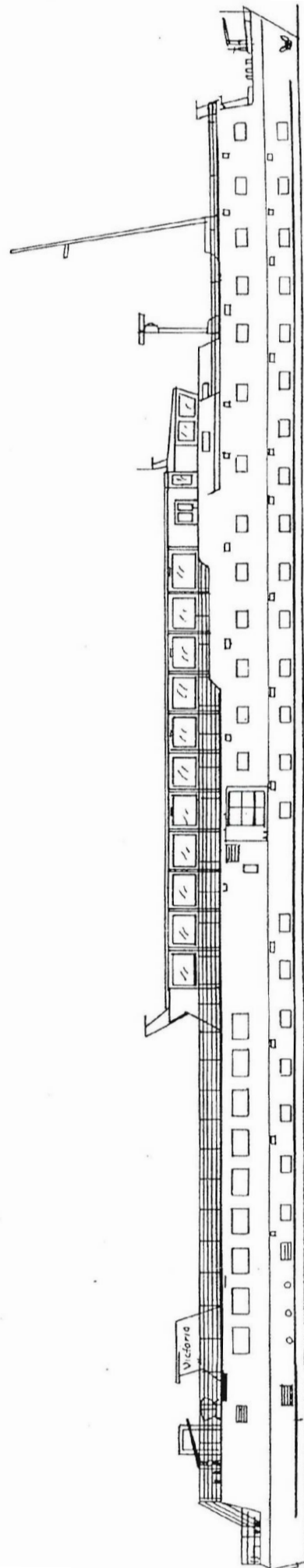
Dieses Jugendforschungsschiff wurde nicht als solches erbaut. Als Kurzstreckenschubboot für äußerst flache Gewässer in der UdSSR in großer Stückzahl erbaut, wurden sechs Boote für die Deutsche Binnenreederei (DBR) der DDR erbaut. Als VICTORIA kam es 1965 in Fahrt. 2009 nicht mehr in Fahrt, war der Zustand des Schiffes sehr schlecht und wurde vom Schiff e.V. Labor für Bildungskonzepte, Dr. Uwe Schneider, Berlin, erworben und für dessen Zwecke umgebaut. Kein Fahrgastschiff im eigentlichen Sinne, ist es für Schüler zugänglich. Wenn es nicht in Tegel liegt, befindet es sich auf Reisen und ist dann so z.B. in Brandenburg o.ä. zu sehen.

Die Kreuzfahrtschiffahrt

Zum Abschluss der Geschichte der Personenschiffahrt auf dem Tegeler See und der Oberhavel wurden auf Seite 108 noch die Kreuzfahrtschiffe erwähnt. Obwohl sie nicht zum eigentlichen Thema der Arbeit gehören, sind es doch auch Fahrgastschiffe, die hier nicht völlig unter den Tisch fallen sollen. Die Eigner dieser Schiffe waren in der Regel nicht in Berlin ansässig. Neben Düsseldorf und Köln z.B. kamen sie auch aus der Schweiz und Holland. Interessant ist aber, dass ein früherer Versuch, Kreuzfahrten zu veranstalten, aus Berlin, genauer gesagt aus dem Wedding kam und das Schiff, das ehemalige Zollboot MARC, in Tegel, Forsthaus seinen Abfahrort hatte. Als Beispiel für die Größenentwicklung soll hier das MS RÜGEN vorgestellt werden. Der Anleger für Kreuzfahrer in Tegel entwickelte sich recht erfolgreich. Immer wieder ist ein solches Schiff dort zu sehen. So wurde 2016 mit der von Heckrädern angetriebenen ELBE PRINCESSE auch ein Kreuzfahrtschiff in Tegel getauft, dem 2018 ein zweites Schiff folgte. Diese Schiffe, die eigentlich nicht zum Tegeler See gehören, starten hier zu Fahrten auf der Elbe nach Prag oder an die Ostseeküste. Der Heckradantrieb wurde gewählt, damit das Schiff auch bei Niedrigwasser auf der Elbe eingesetzt werden kann, was trotzdem wegen der enormen Trockenheit in diesem Jahr (2018) nicht immer möglich war. Für die Größe dieser Schiffe erweist sich der Anleger schon fast als zu klein.

MS RÜGEN

Als „Spree Berlin“ bei den DIW in Spandau als Hotel- und Kreuzfahrtschiff für die Kemper Hotel Gesellschaft 1979 erbaut, konnte es auf Grund der politischen Umstände nicht von Berlin aus eingesetzt werden. Als schwimmendes Hotel konnte es aber einige Jahre in Berlin genutzt werden. 1983 nach Düsseldorf verkauft, wurde es als „St. Alban“ zu Kreuzfahrten eingesetzt. 1991 bekam es den Namen „Rügen“ und wurde als Hotelschiff in Treptow stationiert. 1997 wurde es dann wieder von der Reederei Aquatel unter der Regie des Schweizer Reisebüros Mittelthurgau zu Kreuzfahrten genutzt. 2001 wurde es in Holland verlängert und von Potsdam und Tegel zu Fahrten auf der Elbe und nach Stralsund eingesetzt. Das Schiff hatte als Neubau eine Länge von 80 m, ab 2001 waren es 82,75 m. Somit gehörte dieses Schiff zu den größten Einheiten, die jemals auf dem Tegeler See in Fahrt waren.



Anhang 2

Lahe Werft

Lahe – Werke. Erich Lahe und Söhne

Yacht & Schiffsbau Erich Lahe

Bauliste der Lahe Werft, erarbeitet von Dr. Günther Meyer, bearbeitet von Manfred Bluhm.

Baunummern wurden erst ab 1949 geführt.

FMS = Fährmotorboot/ schiff

PMS = Personenmotorschiff

YMS = Motoryacht, hier gibt es keine besonderen Typenangaben bei der Werftliste

GMS = Gütermotorschiff

Schnell MB = Schnellmotorboot

Rettung = Rettungsboot

Bau Nr.	Jahr	Name	Typ	Auftraggeber	Daten	Bemerkungen
	1907	Saatwinkel	FMS	Max Lahe		
	192	Flora	Schnell MB	Privat	7,91/ 1,45 m	
	192	Njoerder	Schnell MB	Privat	7,84 m	
	192	Njoerder I	Schnell MB	Privat	8,92/ 1,42 m	
	192	E. L. II	Schnell MB	Privat	6,95/ 1,36 m	
	192	Huschel II	Schnell MB	Privat	8,93/ 1,35 m	
	192	Schelm	Schnell MB	Privat		
	1926	Spandau 2	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11 m	1931 Freihilf II
	1926	Wapo 22	Polizeiboot	Polizei Berlin	11/ 2 m	
	1926	Wapo 25	Polizeiboot	Polizei Berlin	11/ 2 m	
	1926	Polzeischule 2	Polizeiboot	Reichswasserschutz		1931 Freihilf III
	192	?	Rettungsboot	Wasserrettung	11 m	
	1928	Stolzenfels	PMS	Richard Kelch, Berlin	20	sp. Löcknitz/ Möwe
	1927	Möwe	PMS	Bade, Joachimsthal	20	
	1927	Kehrwieder	PMS	Reederei Lahe	16	
	1927	Aida	Yacht	Privat		
	192	Alk	Kajütboot	Privat		
	192	F R	Kajütboot	Privat	11/ 2,60 m	
	192	Sausewind	Segelyacht	Privat		
	192	Inge	Kajütboot	Privat		
	1928	Baumschulenweg 2	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11/ 2,25 m	Vorderkajütboot
	1928	Baumschulenweg 3	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11/ 2,25 m	Vorderkajütboot
	1928	Potsdam 2	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11/ 2,25 m	Vorderkajütboot
	1928	Spandau 1	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11/ 2,25 m	Vorderkajütboot
	1928	Magdeburg	Polizeiboot	Reichswasserschutz		
	1928	Erna II	Autoboot	Privat		
	1928	Alke	Kajütboot	Privat		
	1928	Frikavi II	Kajütboot	Privat		
	1928	Mücke	Autoboot	Privat		
	1928	Falke	PMS	Karl Bade, Joachimsthal	18,80 m	
	1928	Spring	PMS	Karl Bade, Joachimsthal	18,80 m	
	1928	Saatwinkel II	FMS	Reederei Lahe	60 Pers.	
	1929	Hamburg 1	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11,50/ 2,20 m	Streckenboot
	1929	Minden 2	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11,50/ 2,20 m	Streckenboot
	1929	Mea Vita	Kajütboot	Privat		
	1929	Sausewind	Segelyacht	Privat		
	1930	Bremen 5	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11,50/ 2,20 m	Streckenboot
	1930	Magdeburg 3	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11,50/ 2,20 m	Streckenboot
	1930	Glogau 2	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11,50/ 2,20 m	Streckenboot
	1930	Bussard	PMS	Reederei Bigalke		sp. Baden-Baden
	193	Emmy	Autoboot	Privat		
	193	Friedel II	Kajütboot	Privat		
	193	F R	Kajütboot	Privat	11/ 2,60 m	
	193	Aida	Kajütboot	Privat		
	193	Carmen III	Kajütboot	Privat		
	193	Motte II	Kajütboot	Privat	11/ 2,60 m	
	193	Friedel II	Kajütboot	Privat		
	193	Inge	Kajütboot	Privat		
	1931	Freihilf	Rettungsboot	Wasserrettung		Rettungsboot 2
	1938	Insulaner	YMS	Privat	17,70 m	1949 PMS, Gnewkow
	193	Eberswalde 1	Polizeiboot	Reichswasserschutz		Wapo 16
	193	Minden 2	Polizeiboot	Reichswasserschutz	11,50 m	
501	1949	Wapo 26	Polizeiboot	Wasserschutzpolizei Bln.	7,50/ 1,73 m	Schnellboot
502	1949	Wapo 27	Polizeiboot	Wasserschutzpolizei Bln.	7,50/ 1,73 m	Schnellboot
503	1949	Wapo 28	Polizeiboot	Wasserschutzpolizei Bln.	7,50/ 1,73 m	Schnellboot
504	1950	Lie III	Kajüt yacht	Frau L. Mückl	18,60/ 5,04 m	Zweiwellen-Luxus Motoryacht

504a	1950	Motorjolle		Frau L. Mückl		Motorjolle für Lie III
505	1950		Polizeiboot	Wasserschutzpolizei Bln.	10,25/ 2,20 m	Vorderkajütboot
	1951	WSP 13	Polizeiboot	Wasserschutzpolizei Bln.	10,25/ 2,20 m	Vorderkajütboot
505a	1952	Berlin	PMS	Reederei Lahe	21,30/ 3,60 m	Totalumbau
506	1953	Bauprahm	Prahm	WSA Minden	18/ 3,60 m, 30 t	Bauprahm mit Kajüte
507	1953	Bauprahm	Prahm	WSA Minden	18/ 3,60 m, 30 t	Bauprahm mit Kajüte
508	1953	Bauprahm	Prahm	WSA Minden	18/ 3,60 m, 30 t	Bauprahm mit Kajüte
509	1953	Bauprahm	Prahm	WSA Minden	18/ 3,60 m, 30 t	Bauprahm mit Kajüte
510	1953	Bauprahm	Prahm	WSA Minden	18/ 4,,25 m, 35 t	Bauprahm ohne Kajüte
511	1953	Biber	Zollkreuzer	Landesfinanzamt Berlin	13,25/ 2,65 m	
512	1952	Otter	Zollkreuzer	Landesfinanzamt Berlin	13,25/ 2,65 m	
513	1952		Jollenkreuzer	Wulff	7,75/ 2,46 m	
514	1953		Jollenkreuzer	Eichmann	7,75/ 2,46 m	
515	1953		Seekreuzer	Herr Kluck	9,75/ 2,20 m	Segelkreuzfahrer
516	1954	Hansa	GMS	H. Kirsch, Hamburg	350 t	Umbau, Motorisierung
517	1954		Rettungsboot			Beiboot Typ R 7, Leichtmetall
518	1954		Rettungsboot			Beiboot Typ R 7, Leichtmetall
519	1954		Rettungsboot			Beiboot Typ R 4, Leichtmetall
520	1954	Heimat II	GMS	G. Grosse, Hamburg	300 t	Umbau, Motorisierung
520		Motorboot R 4	Boot	?		Typ Motorboot
?		Serie 25	Boot	?		Typ Motorboot
545			Boot	?		Typ Motorboot
546		Typ R 7	Boot	?		Leichtmetall Motorrettungsboote
547		Typ R7	Boot	?		Typ Motorboot
548		Typ R 4	Boot	?		Typ Motorboot
549	1954	Lieschen	GMS	Neumann		Verl. und Modernisierung
550	1954	Hansa	GMS	Hackert		Umb. Und Motorisierung
551	1954	Alfred	GMS	Patze		Motorisiert
552	1955	Juno	GMS	Kabelitz u. Döbler	57 m	Typ O. Teubert, Verl., Motor
553	1955	Margarethe	GMS	J. Glamsch	57 m	Typ O. Teubert, Verl., Motor
554	1955	Hermann	GMS	Vortisch		
555	1955		GMS	Schnaas/ Vortisch		
556	1955		GMS	Schiergott u. Rabbert	57 m	Typ O. Teubert
557	1955		GMS	Paschke	57 m	Typ O. Teubert, Neubau
?	1955	Frieda	GMS			
?	1965	Elbe	PMS	Reederei Lahe	20 m	Totalumbau

In der Liste erscheinen alle nachweisbaren Bauten der Lahe Werft. Für die Berliner Wasserrettung wurden mehrere Boote gebaut, die nicht bekannt sind, dasselbe gilt für Polizeiboote. Desweiteren ist auch die Anzahl der gebauten Sportboote (Yachten, Segler, Schnellboote etc.) nicht bekannt und deren Einordnung nicht möglich. Soweit bekannt sind alle Boote und Schiffe aufgelistet.

Die Dokumentation der Werft beginnt erst ab 1949, als auch Bau Nummern eingeführt wurden. Die Zeit davor konnte nur aufgrund von vorhandenem Material rekonstruiert werden.



2 Ansichten der Lahe Werft, links um 1960 (Slg. Mette), rechts 2018 (Foto Bluhm). Während links noch Reste des Schiffsbau zu erkennen sind, sind es rechts nur Autos, die dokumentieren, dass hier keine Schiffe mehr gebaut werden. Das heute nicht mehr als Werft genutzte Gelände wurde nach Stilllegung der Werft verkauft und gehört nicht mehr zum Gelände der Bootsstände Lahe (Inh. Ilona Mette). Die Bauhalle der Werft ist äußerlich noch weitgehend unverändert.

Die Anschriften der Werft und Reederei nach 1945:

Im Saatwinkel 156
 Berlin – Saatwinkel/ Post Spandau (Westsektor)
 Saatwinkel bei Siemensstadt, Post Spandau
 Berlin 20, Im Saatwinkel 15
 Im Saatwinkel 15, 13599 Berlin

Firmenzeichen der Lahe Werke



Benutzte und weiterführende Literatur

- Bodo Becker Die Personenschiffahrt auf und zum Lehnitzsee bis zum zweiten Weltkrieg
Lehnitzer Heimathefte, 1994
- Manfred Bluhm Illustrierte Schiffsliste der Stern und Kreisschiffahrt
Tegelportal, 2015 Berlin
- Manfred Bluhm Richard Woike, der Fotograf von der Müggelspree
Selbstverlag 2008
- Manfred Bluhm Die Personenschiffahrt auf den Rüdersdorfer Gewässer
Selbstverlag, 1014, Berlin
- Jürgen Blunck Die Geschichte der Alsterschiffahrt
Husum-Druck und Verlagsgesellschaft mbH, 1985
- Manfred Breuer MS Spree, Fahrgastschiffahrt zwischen Elbe und Oder
Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, DDR Berlin 1975
- Kurt Groggert Personenschiffahrt auf Spree und Havel
Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik Berlin, Band 10
Nicolaische Verlagsbuchhandlung Berlin, 1988
- Kurt Groggert Spreefahrt tut not
Haude & Spenersche Verlagsbuchhandlung, Berlin, 1972
- Kurt Groggert Berliner Fahrgastreedereien
Kurt Groggert Berliner Fahrgastschiffe
Beide Veröffentlichungen; Berliner Verkehrsblätter (BVB), 1976
- Kurt Groggert Berolina auf dem Wasser
Unveröffentlicht 1967, Berlin
- Arne Hengsberg 100 Jahre Berliner Personenschiffahrt Spandau – Tegel, BVB
Arne Hengsberg Die Frühzeit der Berliner Fahrgastschiffahrt
Arne Hengsberg Saatwinkel – Entwicklung einer Erholungslandschaft, aus
„Der Bär von Berlin“, Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins, 1986
- Arne Hengsberg Die Siemensstadt im Grünen/ Zwischen Spree und Jungfernheide
Erich Lezinsky Verlag und Buchdruckerei, Bln. Spandau 1974
- Claude Jeanmarie u.A. Schiffahrt auf dem Bodensee
Band III, Beitrag zur Geschichte des Bodensees, Geschichte der einzelnen
Schiffe und Register. Verlag Eisenbahn, Villingen/ Schweiz, 1987
- Gerd Koischwitz Sechs Dörfer in Sumpf und Sand
Verlag „Der Nord-Berliner“, Wilhelm Möller oHG, Berlin, o. J. (um 1985)
- Dr. Günter Meyer Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee und der Sächsischen Schweiz
Elbe & Spree Verlag, Hamburg – Berlin, 1994
Und weitere Ergänzungen zum Werk.
- Jörg Müller Vom Heiligenseer Hinterland zum Luftkurort Konradshöhe - Tegeltort
Förderkreis für Kultur und Bildung in Reinickendorf e.V., 1987
- Hans Jörg Rach Die Dörfer in Berlin
VEB Verlag für Bauwesen, Berlin DDR 1988
- Werner Natschka Berlin und seine Wasserstraßen
Verlag Duncker und Humblod, Berlin, 1971
- Max Rehberg Zur Geschichte der Dampfschiffahrt auf den Märkischen Wasserstraßen
Aus Schiffbau, Schiffahrt und Hafenaufbau, 42 Jgg. Heft 13 u. 22, 1941
- Max Rehberg Die Entwicklung der Binnenschiffahrt zwischen Elbe und Weichsel
Grossdeutscher Verkehr/ Verkehrstechnische Woche, 37 Jgg., Heft 7/8, 1943
- Frank Reichel Weiße Flotten, Berliner Dampferfahrten, Elefantpress Berlin, 1992
- Hans J. Reichard/
Gerd Müller Zwischen Oberspree und Unterhavel, von Sport und Freizeit auf Berlins
Gewässer, Ausstellungskatalog des Landesarchivs Berlin 1985
- Durk Th. Reitsma/ Van Postschip tot Veerboot AT SEE Uigever, Hallum (NL) 1985
- J. Richter/ K. Harland Schweriner Personenschiffahrt
Veröffentlichungen des Stadtarchivs Schwerin, Heft 17, Schwerin 1982
- H. Rindt/H. Trost Dampfschiffahrt auf Elbe und Oder, den Berliner und märkischen Wasserstraßen.
Schriften des Vereins zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtmuseums
e.V.
und Selbstverlag der Autoren, 1983 Lauenburg/ Wiedensahl
- Karl H. Schreck Fahren im Bereich Berlin, BVB 1986, Heft 4,5,6,7
- Karl H. Schreck Fahren im Bereich Berlin, BVB 1986, Heft 4,5,6,7
- Karl H. Schreck Fahren im Bereich Berlin, BVB 1986, Heft 4,5,6,7

- Klaus Schlickeiser Konradshöhe, 150 Jahre Entwicklung eines Reinickendorfer Ortsteils
Förderkreis für Bildung und Kultur Reinickendorf, 2015
- Dieter Schubert Förderkreis für Bildung und Kultur Reinickendorf, 2015
Deutsche Binnenfährgastschiffe, Illustriertes Schiffsregister
Uwe Welz Verlag, Berlin, 2000
- Dieter Schubert Fährgastschiffe in Berlin, Bilder der Schifffahrt
Sutton Verlag GmbH, Erfurt, 2007
- Joachim Schulze Konradshöhe und Tegelort, Chronik des Bezirks Reinickendorf von Berlin,
Teil 2, Bezirksamt Reinickendorf von Berlin, 1981
- Bernd Schwarz Dampf und Motorschiffe auf der Elbe
- Theodor Grötschel Historisches vom Strom, Band XV, I+II, Verlag Krüpf Ganz, Duisburg 1997
- Bernd Schwarz/ Schiffahrt auf Saale und Unstrud, Personenschiffahrt – Güterschiffahrt.
- Helmut Faist Historisches vom Strom, Band VIII, Verlag Krüpf Ganz, Duisburg 1993
- Heinz Trost Stern und Kreisschiffahrt, 100 Jahre 1888 – 1988
Lauenburger Hefte zur Binnenschiffahrts Geschichte, Band 5, 1988
- Heinz Trost Zwischen Havel – Spree und Dahme, Verlagsbuchhandlung Frank Wagner,
Wesselbuhre und Hamburg, 1979
- Heinz Trost Alsterdampfer „St. Georg“
Eigenverlag Trost, Sonderdruck 2006
- Heinz Trost Fährgastschiffahrt auf geeinten Berliner Wasserstraßen
Selbstverlag Trost, Wiedensahl, 2001
- Karin Witte Saatwinkel, Eigenverlag, Berlin 2008

Großer Schiffsroutenführer, Berlin - Brandenburg

Future Press, Jahrgänge 1992 - 1994

125 Jahre Tegelort, 1872 - 1997

Förderkreis für Kultur und Bildung in Reinickendorf e.V. 1997

Tegel, Bürger erforschen ihren Ortsteil

Volkshochschule Reinickendorf, 1987, Ausstellungskatalog

Die ersten Jahrzehnte der Personenschiffahrt auf dem Tegeler See

Gerhard Völzmann/ Tegelportal

Rund um den Tegeler See, eine Informationsschrift über das Ausflugsgebiet von Berlin.

Fritz Göring, Heimatzeitung Nord – Berliner, Bezirksamt Reinickendorf, 1963

Berlin – die Stadt am See

Senator für Bau- und Wohnungswesen, 1973

Die Verkehrswasserwirtschaft Berlin

Senator für Bau- und Wohnungswesen, 1981

Die Havel unser Heimatfluss, Heimatgeschichte in Wort und Bild.

Verlag Spandauer Zeitung

Berliner Verkehrsblätter (BVB), diverse Jahrgänge

Auswertung von diversen Zeitungsartikeln, Aufzeichnungen von Heimat- und Verkehrsfreunden, Unterlagen im Heimatmuseum Reinickendorf, Ansichtskarten, Fahrplänen, Prospekten und Gesprächen mit Schifffahrtstreibenden.

Besonderer Dank gilt Michael Grimm vom Tegelportal für die Bereitstellung von Materialien aus dem Archiv des Tegelportals, Frank Max Polzin (Postmaxe) für die Sichtung von Materialien zum Thema Schifffahrt in Heiligensee und Gerd Völzmann für die Bereitstellung seiner Aufzeichnungen und Entdeckungen (alte Zeitungsartikel).

Den Grundstock dieser Arbeit bildet die umfangreiche Sammlung von Kurt Groggert †.

Dieter Schubert † und Dr. Günther Meyer haben mit ihren wertvollen Tipps, Anregungen und Korrekturen die vorliegende Arbeit erst ermöglicht.

Weiterer Dank gilt Frau Gertraude Bethke, die mir half das Kapitel Haupt/ Bethke zu „ordnen“ und Frau Ilona Mette, die ihre Sammlung zur Reederei und Werft Lahe öffnete. Ebenfalls geht mein Dank an Fred Duvignon zur Bereitstellung von besonderen Objekten.

Trotz der vielen Abbildungen musste eine Auswahl getroffen werden. Die meisten Abbildungen stammen aus meiner Sammlung. Ebenfalls ist die Sammlung Groggert häufig vertreten. Kurt Groggert war der Historiker für die Berliner und Märkische Personenschiffahrt. Ich hatte das Glück einen großen Teil der Sammlung zu übernehmen verbunden mit der Aufforderung, soviel zu veröffentlichen wie möglich. Das gleiche gilt für die Sammlung von Dieter Schubert, der als einer der besten Kenner der aktuellen Deutschen Fährgastschiffahrt gilt.

Mein besonderer Dank geht an Michael Grimm, der mit dem Verlegen des Buches die Veröffentlichung der vorliegenden Arbeit erst ermöglichte.

Register der im Text bis Seite 109 genannten Schiffsnamen.

Achterberg 94		Forelle	45
Adler	40,47	Frankonia	37
Admiral Raule	59,60	Franziska	18,21
Ajax	27	Frauenlob 4	4,45
Alexander	100,101	Freia	26,27,29,34,41
Alice	34,41,46	Freia	22,24,41
Altstadt	100	Freia	46
Alt Tegel	98	Frida	35,36
Amor	67,100,101	Freibeuter	77
Angela	91,93,94,102,106	Frieda	35,36
Anker	87,90	Friedel	59,62
Anna	24,26,27,34,41	Friedel	63,83,84
Anneken	83,87,88,91,92	Friederike	22,23,26
Astor	68,86,87,88,89,100	Fürst Bismarck	14
Bade II	79	Fürst Blücher	26,41,59
Baden –Baden	55,75,76,77,79,87	Fürst Blücher	47
Baldur	109	Fürstenberg	87,89
Barbara	91,93,94	Geier	23,27,32,39,40,59
Bärinchen	88,89,90	Georg	27,30,41
Bär von Berlin	100	Gerd	52
Berlin (1896)	41,42,59	Gerda	50,52,53,54
Berlin (1951)	67,76,77	Gerda Heinz	54
Berlin(1947)	83,84	Germania	37
Berlin(1988)	68,84,85,86,87,88,90	Germania	58,98,100 Winkler
Berolina	71,99,100	Germania	67,94
Berta	83	Gertraude	63,83,85
Berthold	71,95	Gertrud Hille	27,29
Brandenburg	59	Gisela	59
Brandenburger Tor	100	Gisela	67
Brigitte	91,94,100	Götz von Berlichingen	51
Bruno	97	Grebín	18,19,21,23,40
Bussard	55,75,76,79	Großer Kurfürst	99
Cäcilie	20	Grunewald	28,41
Cäsar	106	Gustav Adolf	41,44,45,61
Concordia	48,59,60	Habicht	23,27,32,41,59
Constitution	12	Hanseatic	100
Cookie	94,97	Hasselwerder	83,85,91
Danzig	75,76,78	Havelfee	89
Der Ländler	18,19	Havelland	88,89,90
Deutschland (1897)	38,53,59,72,73	Havelperle	87,88,89
Deutschland (1904)	58	Havelqueen	99
Deutschland (1950)	69,87,88,89,100	Havelstern	69,99
Deutschland (1876)	71,72,73	Havelstromer	87,88,89
DEVO	51	Heidelberg	75,76,78,96
Diana	47,49	Heimat	87,89,96,100
Donau	54,76	Hein I	91,92,93
Dorothea	59	Heinz	55,69
Edelweiß	100	Hela	106
Elbe	54,76,78	Helene	54,91
Elektra	108	Helgoland	58
Elisabeth	84	Helios	49
Emilie Elise	34,40,41,46	Helvetia	37
Ente	104	Hermes	37,106
Erika	91,92,94	Herta	34,44,45
Erna	54,62	Hertha	41,42,59
Erna	27	Hertha	98
Ernst Reuter	99	Hildegard Hille	27,29
Esmeralda	47	Hoffnung	37,38,64
Eugen	12,14,16,17	Hoffnung	63
Europa	100,101	Hoffnung	47,49
Europa	100	Hoffnung	100
Ewald	27,30,41	Hol über	104
Fährboot 1	108	Hol über II	104,105
Fährboot 2	108	Hol über III	104,105
Fährboot 3	108	Hubert	34,44,47
Falke (1907)	27,33,34,40,41,59	Ingrid	83,92
Falke	66,92,95,98	Insulaner	75,91,92,93,94,976
Falke	64,65,75,79	Jaczo	27,30,7941
Falke	87,98	Jupiter	99
Falke	97	Kaiser Friedrich	59
Falke 3	87,94,98	Kaiserin Augusta	40,41,42
Feengrotte	91,92,94	Kaiser Wilhelm	59
Feengrotte	68,94,96,106,107	Kehrwieder (Saat)	74
Feengrotte II	70,94,96	Kehrwieder	75,76,78,79
Feenlob 2	91	Kehrwieder	100
Finkenwerder	18	Kehrwieder	105
Flora	19,22,23,24,26,31	Kehrwieder II	100

Kleiner Bär	71,72	Reinickendorf	83,85,87,88,90
Kleiner Bär II	71,72	Reiswerder	105
Kleiner Bär III	71	Rheingold	85
Kowscha	44	Rheinpfal	100
Kreuz As	100,109	Roland IV	83
Kreuzberg	97	Roland von Berlin	38,72,73,100
Kronprinzessin Victoria	46	Rudolf	38,71,72,73
Kurt	55	Rügen	109
Kurt	55	Saatwinkel	23,74
Kurt II	55	Saatwinkel	27,37,38,52,73,74
Kurt Heinz	55,64,65,70	Saatwinkel I	75
Kyffhäuser	47	Saatwinkel II	75
Ländler	18,19,23	Scharnhorst	76,77,87,99
Lehnitz	41,44	Schmöckwitz	65
Lichterfelde	99	Schwalbe	21,23
Lilli	96	Schwan	18,19,20,21,23,41,44
Lisa	59	Seebär	41,42
Lisa	75	Seehaupt	67,85,87,88
Loreley	61	Seid bereit 4	1,8342
Luci	18,20	Seute Deern	83,84,86,87
Manfred	107	Siegfried	59,99
Marc	109	Sirius	30,41,59,63
Margret	107,108	Sirius	90
Marie	16,19,22,23,24,26	Sophie	12,14,16,17,41
Marie Louise	11,12,13	Sophie Charlotte	23,26,29,41
Mariendorf	59,60,106	Spandau 2	79
Mars	52,60	Sperber	27,33,34,40,41,59,74,99
Matador	43	Spreekieker	94,98
Merkur	100	Spree Prinzessin	94
Merkur (Stern)	50,52	Spring	75,79
Messenthin	46	Stadt Wesenberg	87
Meteor (Stern)	59,60	Steinadler	85
ML	11,12	Stella	51
Moby Dick	99	Stern	18,2
Mohr	11,12	St. Georg	72
Möwe	46	Stolzenfels	75,79
Möwe	49,50,64,96	Tarzan	98
Müggel	41,43	Tegel	35,36,41,42
Murphy	14	Tegel	69,84,83,86,87
Neptun	19,23,26,29,32,34,41,86	Tegel	98
Neptun	41	Tegeler Charterperle	94
Neptun	73	Tegelort	15,20,26,29
Neptun 2	26,31	Tempelhof	52,74,75
Neukölln	67,99	Templin	97
Nordstern (KA)	41,42,59,60	Teupitz	74,75
Nordstern	59,61	Tip Top	37
Nordstern II	61	Tourist	71,73,74
Normannia	27,37,38,41,52	Tourist	71
Odin	106	Troll	94
Odin I	102,107	Valencia	51
Odin II	106,107,108	Vaterland	29
Odin III	96,106	Vaterland	100
Odin IV	106,107	Venus	92
Onkel Paul	58	Venus II	92
Onkel Paul	94	Victoria	22,23
Onkel Paul	63,70	Victoria	77
Onkel Paul I	57,70	Volapück IV	32
Onkel Paul II	57,63	Von Bismarck	27,29,31,41
Onkel Paul III	57	Von Humboldt	23,27,32,41,58
Onkel Paul IV	58,70	Von Löschebrand	29,31
Onkel Paul V	57	Von Zietzen	22,26,27,59
Onkel Paul VI	58	Vooruitgang III	42
Orion	30,41,59,63	Waldemar	12
Ostende	35	Wannsee	99
Oskar	52,71,72	Wappen von Berlin	99
Otto von Guericke	100,101	Wasserschutzpolizei 25	79
Patria	94,100	Wega	50
Paule	94	Wesenberg	87,89
Paule	98	Weserland	76,78
Piccolo	91,93,94,100	Wiesel	76
Pik-As	91	Wiesel II	55,70
Planet	73	Wittenberge	18
Pommer	35,36	Zukunft	27,29
Präsident	69,94,97,100		
Prerow	2241		
Presige	96		
Prinz Oskar	41,43,59		
Prof.Rud. Virchow	59,60		
Regina	59		
Reichenau	83,84,86,87,97		

Dampfer liefern auf DDR-Grund

Unbekannte hatten die Seile der Ausflugs-Schiffe in der Nacht gekappt

Nicht einmal einen Tag dauerte die wohl kurioseste Dümpeeltour der Berliner Fahrgastschiffe „Seute Deern“, „Rheinland“ und „Heimat“ gestern am Niederhenningsdorfer See. Die Ausflugsdampfer waren zu nächtlicher Stunde von Unbekannten aus ihrer Halterung gelöst worden und trieben im Dreierblock über die Havel gen DDR-Gebiet, wo sie vor dem Henningsdorfer Ufer auf Grund liefen — etwa 20 Meter jenseits der Demarkationslinie. Die „unbemanteten“ Schiffe wurden mit Hilfe alliierter Kontakte, eines DDR-Schleppers, der West-Berliner Wasserschutzpolizei und einer Zoll-Barkasse in den frühen Abendstunden wieder in ihr Winterquartier gezogen.

Von den drei Dampfern, die alle im Be-

sitz der privaten Reederei Matthias Bethke sind, ist die „Seute Deern“ mit mehr als 500 Passagierplätzen das größte Schiff. Alle drei Boote waren mit Leinen an ihrem Liegeplatz vertäut, wo sie entwässert und „winterfest“ auf die kalte Jahreszeit warteten.

Über den möglichen Täterkreis gab es bis gestern Abend noch keine Klarheit. Während bei der Reederei auf versuchten Einbruch getippt wurde mit anschließendem Kappen der Seile, hält die Wasserschutzpolizei Animositäten unter Binnenschiffern als Ursache für den noch glimpflich ausgegangenen Streich möglich. Für die erste Version spricht die Tatsache einer eingeschlagenen Scheibe am Maschinenraum eines Schiffes.

Nachdem die Schiffe von ihrem Liegeplatz abgetrieben und auf DDR-Seite gestrandet waren, wurden die führerlosen Dampfer zunächst von einem „Volksmarine“-Boot aus der Nähe beobachtet. Später wurde der ungewöhnliche Konvoi aus Sicherheitsgründen festgemacht.

Der Senat unterrichtete nach Bekanntwerden der „Grenzübertretung“ die für solche Fälle zuständigen Alliierten, die Kontakte zu den östlichen Behörden aufnahmen. Schon in den Nachmittagsstunden gab die DDR dann zu erkennen, daß die Schiffe zurück an ihren Liegeplatz geschleppt werden können, wo sie ihren unterbrochenen Winterschlaf jetzt wieder fortsetzen können.

Sp. Volk. Bl. 13. 11. 80 — we

Haveldampfer rammte Anleger: 9 Verletzte

Berlin — Der Ausflugsdampfer „Scharnhorst“ rammte gestern nachmittag beim Anlegemanöver an der Greenwich-Promenade in Tegel den Steg. Neun Fahrgäste verletzt. ● Weiter Seite 4.

3. Lfd

Dampfer rammte Anlegesteg

Forts. von Seite 1

Einen riesigen Schreck bekamen gestern nachmittag rund 50 Passagiere auf dem Ausflugsdampfer „Scharnhorst“, der um 17.17 Uhr an der Greenwichpromena-

de in Tegel anlegen wollte. Bei strahlendem Sonnenschein war das weiße Motorschiff (26 m lang, 4,80 m breit) auf den Anlegesteg 6 zugeschippert. 50 Meter vor der Anlegebrücke ver-

suchte Kapitän Dieter W. (55) sein Schiff abzustoppen, legte den Rückwärtsgang ein — doch der rastete nicht ein. Kurz darauf bohrte sich der Bug krachend in die dicken Holzpoller. Der starke Anprall schleuderte viele Fahrgäste von den Sitzen. Neun Passagiere wurden verletzt, sieben mit Prellungen und Hautabschürfungen ins Humboldt-Krankenhaus gebracht. hpw

Dicke Delle am Bug — die „Scharnhorst“. Der Dampfer wurde 1935 in Köpenick gebaut, 190 Passagiere haben Platz.



Ausflugschiff trieb im Tegeler See

Mit Motorschaden trieb das mit 85 Gästen besetzte Fahrgastschiff „Astor“ am Wochenende manövrierunfähig im Tegeler See. Mehrere Boote der Arbeitsgemeinschaft Wasserrettung schleppten das Schiff zur Greenwichpromenade. Insgesamt hatte die Arbeitsgemeinschaft am Wochenende 115 Einsätze. In 65 Fällen wurde Erste Hilfe geleistet.

BM 15.8.89

Polizei mußte Ausflugs-Dampfer ins Schlepp nehmen

Berlin, 11. 10. bt. Motorschiff „Feengrotte“ trieb mit Maschinenschaden manövrierunfähig auf der Havel in Höhe der Sandhauser Bucht. An Bord befanden

sich 75 Ausflügler. Ein Boot der Wasserschutzpolizei brachte die Rettung. Es schleppte den Ausflugsdampfer zum Anleger der Reederei.

Schiffswrack im Hafen von Königs Wusterhausen gesichert

Am 13. August 2018 wurde auf Anordnung des Landesamtes für Bauen und Verkehr im Hafen der Stadt Königs Wusterhausen das gesunkene Fahrgastschiff „Freibeuter“ gehoben und gesichert. Das Schiff ist eines von drei durch eine Privatperson abgestellten Schiffswracks. Die „Freibeuter“ war Mitte Juli 2018 am Ort der Verankerung gesunken. Durch den Austritt des Bilgenwassers (Altöl-Wassergemisch) bestand die Gefahr der Verunreinigung des Hafens.

Das Landesamt ordnete der Hafensbetriebsgesellschaft LUTRA GmbH an, das verunreinigte Wasser abzupumpen, fachgerecht zu entsorgen und diese Arbeiten

durch geeignete technische Mittel, wie zum Beispiel durch Ölsperren, zu sichern. Die Bundeswasserstraße musste zeitweise gesperrt werden. Die Untere Wasserbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald begleitete die Arbeiten. Eine Gefahr für die Umwelt besteht nicht mehr, jedoch eine Gefahr für die Wasserstraße, da das Wrack ohne Sicherung nicht schwimmfähig ist.

Das Wrack „Freibeuter“ muss zeitnah aus der Wasserstraße herausgehoben werden. Dazu müssen allerdings Schwerlastkräne eingesetzt werden.



—halds—
Foto: privat

Umschlag außen