



Lothar Tybál

Personenschiffahrt auf dem Teupitzer See



*„Tante Else“ – das bekannteste Schiff auf dem Teupitzer See,
Foto um 1928*

Der Autor. Dr. Lothar Tyb'l, Jahrgang 1937, wohnhaft in Berlin, hat auf der Grundlage seiner Beschäftigung mit der Teupitzgeschichte bisher ca. 275 Artikel, über 40 Broschüren und mehrere Bücher veröffentlicht. Darunter:

Zum Hotel-Restaurants ‚Schenk von Landsberg‘, 2003, 24 S.
Der Anglerclub ‚Früh Auf Teupitz‘, 2003, 32 S.
Personenschiffahrt auf dem Teupitzer See seit 1900, 2003, 32 S.
Zur Geschichte der Seegaststätte ‚Tornow’s Idyll‘, 2004, 36 S.
Die Heilig-Geist-Kirche zu Teupitz, 2005/2015, 32 S.
Von der Ritterburg zum ‚Schlosshotel Teupitz‘, 2005, 44 S.
Lastschiffahrt auf dem Teupitzer See, 2007, 40 S.
Aufhebung der Kettensperre, 2009, 18 S.
Die drei Teupitzer Mühlen, 2009, 48 S.
Bau- und Naturdenkmale in Teupitz am See, 2010, 62 S.
Teupitzer Seefeste, 2011, 36 S.
Teupitzer Bilderbuch, 2015, 52 S.

Mit dem vorliegenden Heft werden die bisherigen Veröffentlichungen zur Schiffahrt auf dem Teupitzer See überarbeitet, zusammengefasst und in neuer Form herausgegeben.

Gestaltung	Autor
Herausgeber	Selbstverlag
Druck	Kopier24 Berlin-Köpenick
Umschlagfotos	Archiv Autor
Zweite überarbeitete Auflage	2003/2018
Redaktionsschluss	1. Mai 2018

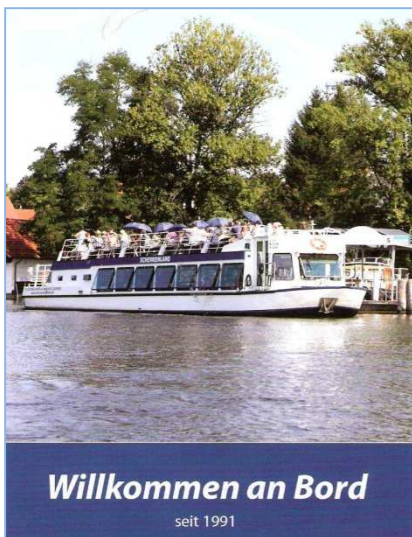
Die Schrift ist einschließlich aller ihrer Teile urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigungen jeder Art oder Einspeicherungen in elektronische Systeme sind ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig.

© Alle Rechte vorbehalten Lothar Tyb'l 2018

Inhaltsverzeichnis

Zum Geleit	4
Vorwort	5
1. Beginn des Dampferverkehrs um 1900	6
2. Berliner Ablegestellen, Reedereien und Personendampfer	11
3. Haltepunkte an der Strecke und Anlegestellen am See	17
4. Nutzung der Wasserstraße und ihr literarischer Widerhall	32
5. Bootssport auf den Teupitzer Gewässern seit 1900	39
5.1 Teupitz als Mekka Berliner Ruderclubs, ‚Eierfahrten‘	39
5.2 Bootssport und Seefeste der Teupitzer	46
6. Teupitzer Schifffahrtsunternehmen	53
6.1 „Reederei Lehmann“ etwa 1912-1943 mit Fährbetrieb und als Nebenbetrieb ca. 1950-1969	53
6.2 „Dahme-Schifffahrt-Teupitz“ von H.-U. Kaubisch seit 1991	65
Quellen / Literatur (Auswahl)	74

Zum Geleit



Bürger und Gäste unserer Stadt, die sich mit der Dahme-Schiffahrt-Teupitz an der Schönheit des Teupitzer Sees erfreuen und seinen stillen Zauber zur Erholung genießen wollen, werden das vorliegende Heft als interessanten Beitrag zur Geschichte der hiesigen Schifffahrt und der über 700-jährigen Stadtgeschichte schätzen.

Dem Autor gilt deshalb unser Dank für die vorgelegten umfangreichen Recherchen und ihre Bearbeitung. In den Traditionen und Erfahrungen der Teupitzer Personenschifffahrt sehen wir bedeutsame Potenzen für die Entwicklung unserer Firma und die Zukunft unserer Heimatstadt Teupitz.

Marika und Steffan Kaubisch, Dahme-Schiffahrt-Teupitz

Vorwort

Die Gründung des Schlosses und der Stadt Teupitz zu Beginn des 14. Jahrhunderts ist in starkem Maße den lebensspendenden Kräften des Teupitzer Sees zu verdanken. Seine Schönheit, sein Fischreichtum und seine Nutzung als Wasserstraße waren wichtige Motoren der fast siebenhundertjährigen Geschichte der brandenburgischen Ortschaft.

Das gegenwärtige Leben der Teupitzer und ihrer Gäste, Gewerbe und Bauen, Verkehr und Tourismus, Freizeit und Erholung werden wesentlich von den Möglichkeiten und Anforderungen des buchten- und inselreichen Sees geprägt.

Die Schifffahrt auf diesem See gehört zu den interessantesten, wenn auch nicht zu den entscheidenden wirtschaftlichen Traditionen der Teupitzer Geschichte. Der Lastschiffsverkehr erhielt besonderen Auftrieb durch die bescheidenen Ansätze industrieller Entwicklung im 19. und die Personenschifffahrt durch den Aufschwung des Massentourismus im 20. Jahrhundert. Zum entscheidenden Impuls für die Teupitzer Schifffahrt wurde der Ausbau der Wasserstraße durch die malerischen 10 Seen des Teupitz-Köriser Gebietes bis Priors und weiter hin nach Berlin im Jahre 1749.

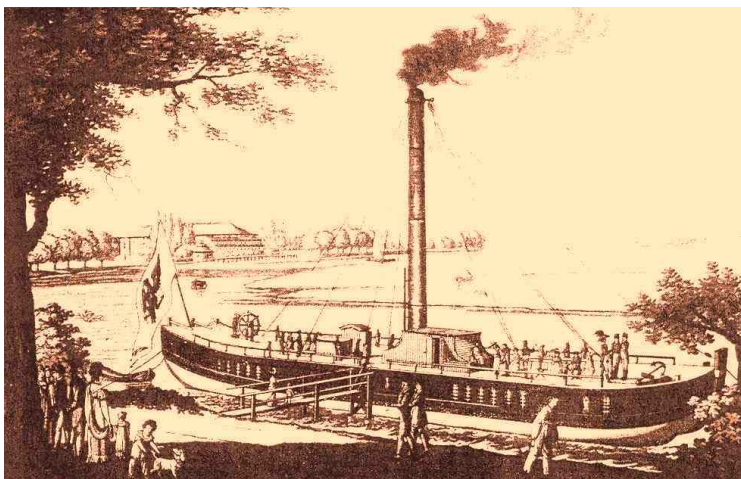
Die Entwicklung des Eisenbahn- und vor allem des Straßennetzes und der Autobahn zwischen der Hauptstadt des Schenkenländchens und der deutschen Bundeshauptstadt haben diesem Wasserweg zwar längst den wirtschaftlichen Rang, nicht aber die Aura der schönsten, seit Fontane immer wieder gepriesenen Verbindung nach Teupitz genommen.

Besondere Verdienste um die Entwicklung der Teupitzer Schifffahrt erwarb sich die Seereederei von Karl und Max Lehmann in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Ihr Werk wird in der Gegenwart fortgesetzt von der „Dahme-Schifffahrt-Teupitz“.

1. Der Beginn des Dampferverkehrs um 1900

Offenbar war die Frachtschiffahrt auf den Märkischen Wasserstraßen vor 1900 immer mit einem gewissen Personenverkehr verbunden gewesen.

Die entscheidende Voraussetzung zu dem eigentlichen Personenschiffsverkehr war aber erst mit der Erfindung des Dampfschiffs gegeben. In Deutschland wurde der öffentliche Personenschiffsverkehr im Jahre 1816 mit der „Prinzessin Charlotte“ auf der Strecke vom Kurfürstenplatz in Berlin-Tiergarten nach Spandau und Potsdam eröffnet.¹



Prinzessin Charlotte

Es sollte allerdings noch bis zum Ende des Jahrhunderts dauern, ehe die schrittweise Weiterentwicklung des Fahrgastschiffsverkehrs auch die Dahmegewässer erfasste.

Dabei handelte es sich nicht um einen beruflichen Zwecken dienenden Personenverkehr auf weite Entfernungen, der durch

¹ Werner Natzschka, Berlin und seine Wasserstraßen, Berlin 1971, S. 202;

die Entwicklung der Eisenbahn übernommen wurde, sondern vielmehr um einen reinen Ausflugs- oder Vergnügungsverkehr. Die rasch zunehmende Industrialisierung und Ausprägung des großstädtischen Lebens, vor allem der Aufschwung Berlins als Hauptstadt und europäische Metropole brachten ein enormes Bedürfnis der städtischen Bevölkerung nach Erholung in der Natur, am und im Wasser und an der frischen Luft hervor.

Infolge der an Schönheit, Ausdehnung und Ungefährlichkeit einzigartigen, naturgegebenen Berliner Gewässer, der an Wäldern, Wiesen und Feldern reichen Umgebung entwickelte sich die Personenschifffahrt auf den Märkischen Wasserstraßen besonders schnell.



Am Ausgang des Mochbeidegrabens, Foto 2017

1893 wurden die Strecken Köpenick-Schmöckwitz und Köpenick-Müggelsee eröffnet und 1904 über Prieros auch die Storkower Gewässer und der Scharmützelsee, das Brandenburgische Meer, wie Theodor Fontane ihn bezeichnete, erschlossen.²

² Strangmann, Der Fahrgastschiffsverkehr auf den Wasserstraßen in und um Berlin, Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 9, 1937, S. 362

Auf der Strecke von Berlin nach Teupitz begann der Ausflugsverkehr, wenn auch zunächst noch sporadisch und mit einzelnen Sonderfahrten schon im letzten Jahrzehnt vor der Jahrhundertwende 1900.

— Am vorgestrigen Tage landete hier an der Dampferhaltestelle „Gasthof zum goldnen Stern“ der erste Dampfer in diesem Jahre. An Land gingen Herren vom „Coepenicker Ruderverein und Segel-Club“ unter Vorantritt der Coepenicker Kapelle. Nach einem Ummarsch auf dem Marktplatz und nach eingenommener Erfrischung ging es im geschlossenen Zuge mit schmetternder Musik nach dem Hause des Bürgermeisters, Herrn Schaefer, dem durch die Fremden eine Ehrung zutheil wurde, für welche er seinen Dank abstattete. Nach erfolgtem Rückmarsche wurde die Heimfahrt durch die herrliche Duberow angetreten.

Teltower Kreisblatt, 27.5.1897

So trafen im Mai 1897 die Herren vom „Coepenicker Ruderverein und Segel-Club“ unter Vorantritt der Coepenicker Kapelle mit einem Dampfer in Teupitz ein.³

Der Verein Berliner Weißbierwirte unternahm im Sommer 1898 eine zweite Dampferfahrt nach Teupitz, obwohl er im Jahre 1896 mit dem nicht flach genug gebauten Dampfer im Moddersee bei Klein Köris stecken geblieben war.⁴

Aus Storkow traf im August 1898 ein Dampfer mit 175 Personen ein, nachdem schon seit Wochen Berliner Dampfer am Sonntag und Dienstag regelmäßig zahlreiche Ausflügler zu den Teupitzer Erholungsstätten gebracht hatten.⁵

Im Juli 1899 startete eine frohe Gesellschaft mit dem Personendampfer „Milow“ eine Tour von Königs Wusterhausen bis in den Teupitzer See.⁶

³ Teltower Kreisblatt, 27.5.1897

⁴ ebenda, 29.5.1898

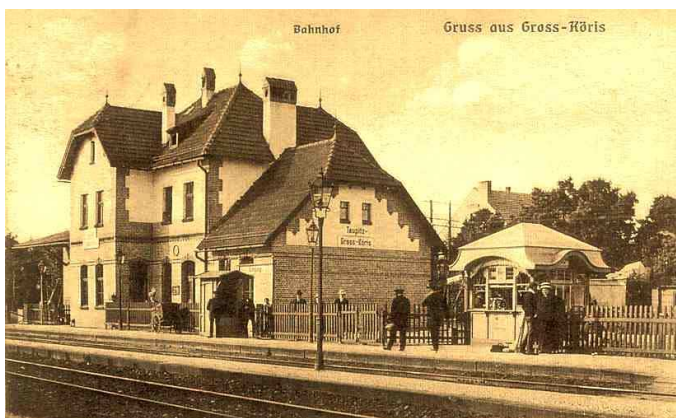
⁵ ebenda, 25.8.1898

⁶ ebenda, 1.7.1899

Fast zeitgleich mit der Wasserstraße wurde das Schenkendörfchen und seine Hauptstadt für die Berliner durch den Ausbau des Schienennetzes erschlossen.

1884 entstand der Bahnhof Töpchin als Endstation der Königs Wusterhausen – Mittenwalde – Töpchiner Eisenbahn.⁷ In den 30er Jahren erhielt diese Anschluss an die Neukölln- Mittenwalder Strecke, so dass man vom Hermannplatz in Berlin direkt bis 3 km vor Teupitz gelangen konnte.⁸

Wenn auch der Ausbau der Strecke nach Töpchin vorrangig der Ziegeleiindustrie um Motzen und in der Töpchiner Feldmark geschuldet war, wurden die Züge auch intensiv für den Ausflugsverkehr genutzt.⁹



Bahnhof Teupitzz/ Groß/ Köris, Postkarte um 1910

Die wichtigere Haltestelle Teupitz-Groß Köris an der Berlin-Görlitzer Eisenbahnstrecke wurde 1897 eingeweiht.¹⁰

Beide Strecken übernahmen wesentliche Funktionen des Güter- und Personenverkehrs zwischen der Bundeshauptstadt, Königs

⁷ Teltower Kreisblatt, 1884

⁸ Der Märker, 24.11.1932, 9.5.1933

⁹ Teltower Kreisblatt, 29.4.1922

¹⁰ ebenda, 19.11.1897

Wusterhausen und dem Schenkenländchen, während der Ausflugsverkehr sowohl auf dem Schienen – wie auf dem Wasserweg enormen Auftrieb erhielt. Vielfach wurde von den Ausflüglern der eine Weg zur Hin- und der andere Weg zur Rückfahrt nach Berlin genutzt. Zugleich entwickelte sich der Fährbetrieb von der Gaststätte „Seeschlösschen“ am Zemminsee/Groß Köris für mit dem Zug eintreffende Gäste auf dem Wasserweg nach Teupitz.¹¹



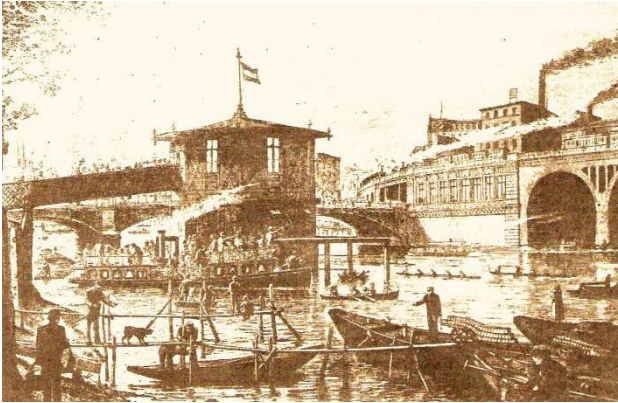
Hotel „Seeschlösschen“, Foto 2016

Die verkehrsmäßige Erschließung von Teupitz auf dem Wasser- und Schienenweg etwa um die Jahrhundertwende diente vorrangig dem Tourismus. Auf beiden Wegen nahm in den folgenden Jahrzehnten der Verkehr einen großen Aufschwung. Der große Konkurrent – das Auto – trat hier erst ab Mitte der 20er Jahre auf den Plan, ohne den Dampferverkehr zu verdrängen; dies trat erst im letzten Drittel des Jahrhunderts ein, besonders dramatisch nach der Wende 1989.

¹¹ Teltower Kreisblatt, 15.12.1897

2. Die Berliner Ablegestellen, Reedereien und Personendampfer

Zum wichtigsten Ausgangspunkt für Dampferausflüge von Berlin nach Teupitz entwickelte sich um die Jahrhundertwende die Dampferanlegestelle an der **Jannowitzbrücke** vor dem damals berühmten Restaurant „Belvedere“.¹²



Hafen an der Jannowitzbrücke um 1880

Später übernahm diese Funktion die im Jahre 1935 erbaute große Anlegestelle am S-Bahnhof **Treptow**.¹³ In der DDR-Zeit wurde letztere zum Zentrum des Berliner Fahrgastschiffsverkehrs und Heimathafen der „Weißen Flotte“ ausgebaut. Seit der Wende ist sie Standort der „Stern- und Kreisschiffahrt GmbH“.

Doch auch von Berlin-Köpenick, Berlin-Grünau, Königs Wusterhausen, Storkow und Senzig aus gingen Passagierdampfer auf Fahrt ins Schenkenländchen.

Organisiert wurde der Schiffsverkehr auf der Teupitzer Teilstrecke des riesigen, ca. 2.000 km langen Wasserstraßen-

¹² Hans Kins, Die märkischen Gewässer, insbesondere die Entwicklung des Personen-Dampfschiffverkehrs auf der Spree und Havel, Berlin 1913; Strangmann, ebenda S. 362-363

¹³ Strangmann, ebenda, S. 369

netzes in und um Berlin vor allem von den folgenden Reedereien:

Die **Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern“**. Gegründet 1888. 1906 im Besitz von ca. 44 und 1911 ca. 60 Personenschiffen. Ihr Dampfer „Hertha“ ging am häufigsten in Teupitz vor Anker. Die „Stern- und Kreisschiffahrt“. 1933 entstanden aus der Vereinigung der Konkurs gegangenen „Stern“- Gesellschaft und der „Teltower Kreisschiffahrt“. Verfügte 1937 über 27 Dampfer und 28 Motorboote.



Werbematerial der Gesellschaft

Die **Privatreederei Nobiling**. Gegründet 1885. Im Jahre 1937 Eigentümer von 6 Dampfern und 2 Motorbooten. Ihre Dampfer „Friedrich der Große“ und „Berolina“ legten u.a. in Teupitz an.

Die **Privatreederei Bauer**. Gegründet 1898. 1937 mit 2 Dampfern und 4 Motorbooten im Geschäft.¹⁴

Die **„Weiße Flotte“**. Gegründet 1949, ab 1.1.1957 als selbständiger volkseigener Fahrgastschiffahrtsbetrieb in Berlin

¹⁴ Strangmann, ebenda, S. 364

(Ost) ansässig¹⁵ im Jahre 1987 mit 31 Schiffen ausgestattet¹⁶, die ab 1958 auch den Ausflugsverkehr nach Teupitz übernahmen, nachdem die Strecke wieder passierbar gemacht worden war.¹⁷

Von Berlin - Jannowitzbrücke
Sonderfahrten nach Neue Mühle—Teupitz.
 Gültig vom 17. Mai bis Ende September.*)

Hinfahrt	Jeden Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Freitag		Rückfahrt
7:30	Ab	Jannowitzbrücke Rolandufer ...	An 22:00
7:48		Schlesisches Tor Gröbenufer ...	21:42
8:00		Bahnhof Treptow ...	21:30
8:50		Grünau „Riviera“ ...	20:40
9:20		Schmöckwitz „Palme“ ...	20:10
10:00		Neue Mühle ...	19:30
13:15	An	Teupitz „Waldrieden“ ...	Ab 16:30

*1) Wochentags erst ab 2. Juni.

Fahrplan 1936

AB BERLIN-TREPTOW

MITROPA an Bord mit warmen und kalten Getränken

 nach Tornows Idyll am Teupitzer See
ab 30.5. täglich außer sonnabends.

1

			Hin- u. Rückfahrt	einfache Fahrt hin	zurück
7.00 ab	Treptow	an 21.00			
8.00	Köpenick/Luisenhain	20.00			
8.20	Grünau	19.40			
9.00	Zeuthen/Rosengarten	19.00			
9.50	Neue Mühle	18.10	3,— MDN	2,— MDN	2,— MDN
10.35	Bindow	17.25	4,— MDN	2,50 MDN	2,50 MDN
12.20	Graß-Köris	15.40	7,— MDN	5,— MDN	5,— MDN
12.50	Teupitz	15.10	7,50 MDN	5,— MDN	5,— MDN
13.00 an	<u>Tornows Idyll</u>	ab 15.00	7,50 MDN	5,— MDN	5,— MDN

Fahrplan 1965

An einige Ausflugsdampfer dieser Reedereien, die über viele Jahre die Teupitzer Schifffahrtsgewässer befuhren und sehr häufig an den Teupitzer Anlegestellen Halt machten, soll hier erinnert werden.

¹⁵ Manfred Breuer, MS Spree - Fahrgastschiffahrt zwischen Elbe und Oder, Berlin 1985, S. 50

¹⁶ Bilddokumentation der BVB, Berliner Fahrgastschiffe 1702-1987, Berlin 1987

¹⁷ Kurt Groggert, ebenda, S. 113

Der kleine Dampfer „Hertha“ bzw. „Seid bereit“ .¹⁸



Er wurde 1886 erbaut, war 22,82 m lang und 4,80 m breit und gab 186 Personen Platz. Wahrscheinlich fuhr er schon um die Jahrhundertwende nach Teupitz.¹⁹ Er war auch der erste Dampfer, der am 17. Juli 1925 an der neu errichteten Anlegestelle in Teupitz „Bohr’s Brücke“, anlegte²⁰ und auch häufig bei „Tornows Idyll“ festmachte.²¹

1950 wurde er nach dem Gruß der Jungen Pioniere in der DDR umgetauft auf den Namen „Seid bereit“ und als erstes Jugendschiff der „Weißen Flotte“ geführt. 1956 erhielt das Schiff einen neuen Steven und ein neues Heck. An der Dampfmaschinenanlage wurde nichts verändert.

Nach der Aussonderung des Dampfers im Jahre 1965 erhielt das Verkehrsmuseum Dresden die Schiffsmaschine. Unter dem Namen „Seebär“ lief das Schiff 1971-2002 auf der Kyritzer Seenplatte. Zum 110. Geburtstag des Fußball-Bundesligisten „Hertha BSC“ erhielt es seinen alten Namen zurück, der 1892 dem Berliner Verein als Vorbild gedient hatte. 2017 wurde das Schiff vom Fußballclub „Hertha“ nach Berlin zurückgeholt.

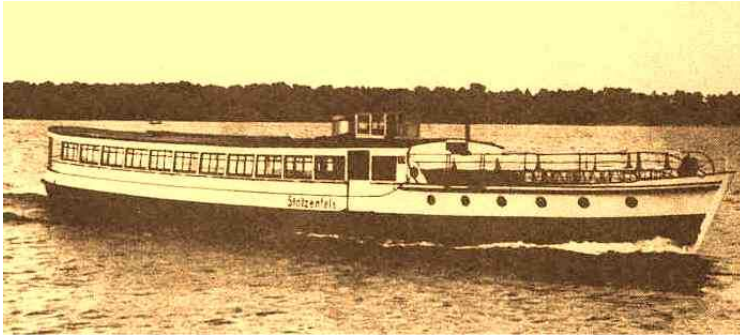
¹⁸ Manfred Breuer, MS Spree, Berlin 1985, Bild 4.48

¹⁹ Hans Kins, Die märkischen Gewässer..., Berlin 1913, S. 51

²⁰ Der Märker, 18. Juli 1925

²¹ Der Märker, 25. Juli 1925

Der Dampfer „Stolzenfels“ bzw. „Alexander Futran“.²²



Die „Stolzenfels“ wurde 1936 in Fürstenberg/Oder für die schmalen Berliner Gewässer in Dienst gestellt. Sie war 36,16 m lang und 4,92 m breit und hatte Platz für 170 Personen. Der Eigner Richard Kelch setzte sie vor allem auf den Erkneraner Gewässern ein. Nach dem Krieg war sie zunächst 1953-1956 in Rostock im Einsatz und wurde 1960/61 von der „Weißen Flotte“ in Berlin (Ost) übernommen. Sie wurde umgebaut und konnte seitdem mit der Besetzung ihres Sonnendecks 210 Personen befördern.

1965 wurde sie umgetauft und erhielt den Namen eines während der Köpenicker Blutwoche ermordeten Kommunisten, „Alexander Futran“.

Nach der Wende 1989 wurde sie wieder umbenannt in „Stolzenfels“ und stillgelegt. Sie dient als Büroschiff in Berlin-Teptow. Von ca. 1961-1979 fuhr sie in der Regel von Mai bis September drei- mal wöchentlich nach Teupitz, sonntags, donnerstags und freitags, ca. 8.00-12.00 Uhr hin und ca. 15-18.30 Uhr zurück, eine Gesamtstrecke von etwa 120 km.²³

²² Manfred Breuer, ebenda, Bild 4.46

²³ Interview des Autors mit dem ehemaligen Kapitän der „Stolzenfels“, Klaus Berg am 11. Dezember 1996 in Berlin Teptow

Das Motorschiff „Rheinpfalz“.²⁴



Postkarte 2003

Es wurde auf der Schiffswerft Roßlau erbaut, ist 31,23 m lang, 5,32 m breit, liegt 1,51 m tief und bietet 100 Personen innen und 150 Personen außen Platz. In den 20er Jahren fuhr die „Rheinpfalz“ im Auftrag der Berliner Reederei Nobiling sehr häufig die Strecke nach Teupitz. So meldete der „Märker“ am 2. Juni 1929: „Der Salondampfer ‚Rheinpfalz‘ verkehrt jeden Sonntag, Dienstag und Donnerstag von der Jannowitzbrücke nach Tornows Idyll.“²⁵

Ein besonderes Ereignis war das Eintreffen des bekannten Kabarettisten Otto Reutter auf der „Rheinpfalz“ in Tornows Idyll am 3. Juli 1930.²⁶ Für die Solidität des Schiffs spricht, dass es noch immer in Dienst steht, z.Z. bei der Reederei Riedel am Planufer in Berlin (West)²⁷.

²⁴ Interview des Autors mit dem Geschäftsführer der Reederei Riedel GmbH am 12. Dezember 1996

²⁵ Der Märker, 2. Juni 1929

²⁶ Der Märker, 5. Juli 1930

²⁷ Interview des Autors, ebenda

²⁸ Manfred Breuer, ebenda, Bild 4.47

Der Dampfer „Kronprinz“ bzw. „Komet“.²⁸



Er war einer der schnellsten Dampfer auf den Berliner Gewässern. 1889 wurde er mit dem Namen „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ vom Stapel gelassen.

Den Namen „Komet“ erhielt das Schiff nach dem Ersten Weltkrieg. Es war 31,22 m lang, 5,15 m breit und hatte Platz für 291 Personen. Schon 1925 brachte die „Kronprinz“ als Dampfer der „Stern“- Gesellschaft hunderte Passagiere nach Tornows Idyll.²⁹ Bis zu seiner Außerdienststellung im Jahre 1967 verkehrte „Komet“ ohne bauliche Veränderungen. Sein Schiffsführer war Erich Engelbrecht, der sich durch seine 30-jährige Einsatzzeit von 1937-1967 legendären Ruf erwarb..

3. Haltepunkte an der Strecke und Anlegestellen am Teupitzer See

Auf der Fahrt von Berlin nach Teupitz war die Schleuse von Neue Mühle und „Riedel's Gasthof“ häufig die erste Station. Aber auch die Teupitzer Schifffahrtsunternehmen brachten und bringen ihre Gäste zu diesem technischen Denkmal und

²⁹ Der Märker, 4. Juni 1925

traditionsreichen Restaurant, das schon seit 1898 die Berliner und Brandenburger anzieht.³⁰



Riedel's Gasthof, Foto um 1998

Zugleich starteten von Neue Mühle Dampfer nach Teupitz.

Motorboot - Verkehr
Neue Mühle Teupitz-Tornows Idyll
 Anschlussstationen **Zernsdorf, Cablow, Gussow, Dolgenbrodt, Prieros, Klein- u. Großkörös**

ab	Neue Mhle	Sonnabends nachm.	5,30
		Sonntags vorm.	9,00
ab	Tornows Idyll	Sonntags nachm.	5,30
		Ankunft in Neue Mühle	9,00

Jeden Mittwoch
Extrafahrt nach Kleine Mühle
zum Konzert und Reunion
 Wochentags stehen Motorboote für Schulen und Vereine zu Ausnahmepreisen zur Verfügung.

H. Poillon, Löpten Fernsprecher Teupitz 80

Allgemeiner Anzeiger für Teupitz und Umgegend, 6.8.1912

³⁰ Teltower Kreisblatt, 4.10.1923, Zum 25. Geschäftsjubiläum von Robert Riedel

Ein beliebter Haltepunkt der Personendampfer und gleichsam ein Mekka der Ruderer und Wasserwanderer aus Berlin und Umgegend war von jeher Prieros (früher Prierosbrück). Im vorigen Jahrhundert war es der „Zollkrug“, in dem man einkehrte. In den 1920er Jahren erhielt diese Restauration von den neuen Eigentümern den Namen „Zum Wassersport“.



Postkarte, Archiv Horst Sauer, Prieros

Als 1928/29 der neue Inhaber Fritz Vieth das Gasthaus übernahm, begrüßten die Schifffahrtsgäste mit lebhafter Freude die von ihm getroffenen Veränderungen. Die Riesenbockwurst des kleinen Fritz und der duftende Kaffee von Tante Lotte (Charlotte Vieth, geb. Graf) waren beliebt.³¹ Als Fritz Vieth die Bewirtschaftung des „Delfter Kamin“ in Egsdorf bei seiner Schwiegermutter Hedwig Graf übernahm, ging das Restaurant „Zum Wassersport“ in die Hände des Gastwirts Roschinski über.³² In der DDR wurde es 1953/54 Betriebsferienheim der Deutschen Post und als 1958 der Dampferbetrieb auf dieser Strecke wieder eröffnet wurde, folglich nicht mehr zu einer öffentlichen Anlegestelle. Nach der Wende ging dieses

³¹ Der Märker, 24.5.1929, 25.5.1929, 9.8.1929

³² Der Märker, 16.9.1931

Ferienheim zunächst in den Besitz der Telekom über; seit 1993 ist der Erbpächter und Gastwirt Müller im Besitz der nunmehr „An der Dahme“ genannten Pension und Gaststätte.³³ Nachdem die Ausflugsdampfer den „Klein Köriser See“ erreichten, machten sie End- oder Zwischenstation im Gasthaus „Zum Köriser Hafen“.



1887 1937

Gasthaus „Köriser Hafen“

Alfons Prentke vorm. Poillon
Kleinfördis über Bestensee
Fernruf: Teupitz Nr. 30



Schon unsere Väter fuhren nach Kleinfördis: zum Köriser Hafen. Diese Gaststätte in ihrer wundervollen, idyllischen Lage auf einer Halbinsel gelegen, bietet einem Sommerfrischler die nötige Ruhe. So ist heute noch die Parole: auf zum „Köriser Hafen“. Herrlicher schattiger Garten bietet Platz für ca. 500 Personen. Spielplätze und Badegelegenheit. Dampfer- und Motorboot-Anlegestellen, Angelsport. Ideales Gebiet für Eissegelsport. Autopläze. Küche und Keller bieten das Beste. Zimmer mit und ohne Pension gut und billig. Saal und Vereinszimmer. Fahrverbindung: Berlin Görlitzer Bhf. bis Teupitz Groß-Kördis, anschließend Autobus nach Badeort Kleinfördis. Für Betriebsausflüge bestens geeignet

Adressbuch 1937

³³ Gespräch des Autors mit Herrn Müller am 22.3.1998

Dieses war 1887 von Fritz Poillon eröffnet worden und befand sich am Südufer des „Klein Köriser Sees“ auf einer kleinen idyllischen Halbinsel. In seinen Gasträumen und in dem herrlich angelegten Garten war Platz für ca. 500 Personen.³⁴

Viele Jahre organisierte der Wirt selbst von diesem Ort aus einen regen Motorbootverkehr nach Teupitz und Neue Mühle.³⁵ In der DDR-Zeit schloss diese Gaststätte; z. Z. verfallen ihre Gebäude, die seit der Wende 1990 besitzende Agrargenossenschaft hat für die Weiternutzung des Grundstücks noch kein Konzept.

Wenn die Fahrgastschiffe im Teupitzer See eintrafen, hatten sie die Wahl zwischen verschiedenen Anlegestellen. Bis auf eine einzige existieren sie z. Z. nicht mehr. Ihre Kurzcharakteristik soll deshalb ein Schlaglicht auf eine der interessantesten Seiten Teupitzer Geschichte werfen.³⁶



Steg am „Hotel zum goldenen Stern“ um 1927

Über die älteste Anlegestelle verfügte die wohl berühmteste Teupitzer Gaststätte „**Zum goldenen Stern**“, die seit Mitte des vorigen Jahrhunderts am Markt geöffnet hatte und nach ihrem Begründer oft auch nur als Bullrich's Gasthof bezeichnet wurde.

³⁴ Adressbuch für den südlichen Teil des Kreises Teltow II. Teil, Schwerin im April 1939, S. 36

³⁵ Allgemeiner Anzeiger für Teupitz und Umgegend, 6.8.1912

³⁶ Ausführliche Darstellungen liegen in Spezialarbeiten des Autors vor.

Hier war Fontane während seiner ersten Teupitz-Reise am 21. Juni 1862 eingekehrt und hatte in literarischer Verarbeitung seiner Erlebnisse das berühmte Teupitz-Feuilleton veröffentlicht.³⁷

Die Dampfer-Anlegestelle müsste zwischen 1890-1895 errichtet worden sein. Besonderen Zulauf erhielt sie, nachdem am 15. Oktober 1899 eine große Glashalle im Garten des Restaurants, direkt am Ufer eingeweiht worden war, in der ca. 300 Gäste Platz finden konnten.³⁸ In den 1910er-1930er Jahren war diese Gaststätte das Herz des touristischen Lebens der Stadt. Während der DDR-Zeit wurde der „Goldene Stern“ zunächst als HO-Gaststätte, dann als Konsumkaufhalle und als Arztpraxis genutzt. Nach der Wende wurde das alte Gebäude abgerissen und das Wohn- und Geschäftshaus des Optikers Kasperski errichtet; seit 2016 dient es als Friseursalon.



Steg am „Restaurant Marwitz“ um 1910

Die zweite Anlegestelle am Ufer der Stadt befand sich auf der Rückseite des „**Restaurants Marwitz**“, das von 1874-1922 die Teupitzer und ihre Gäste am Markt einlud.

³⁷ Theodor Fontane, Wanderungen durch die Mark Brandenburg, Spreeland, Berlin 1994, S. 259-268

³⁸ Teltower Kreisblatt, 18.10.1899

Durch Restaurant- und Vereinszimmer, vor allem aber durch die ca. 150 Personen fassende Gartenhalle, mit Blick auf das Ufer war dieses Restaurant im letzten Drittel des vergangenen Jahrhunderts ein Zentrum des gesellschaftlichen Lebens der Stadt und schon vor der Jahrhundertwende ein beliebtes Ziel des sich entwickelnden Touristenstroms aus Berlin.³⁹

1922-1997 wurde das Gebäude nur privat genutzt. Erst 70 Jahre später, am 28. Juni 1997 wurde in den uralten, sanierten Räumen wieder eine Gaststätte, der „**Tuptioner Hafen**“ und an seiner Rückseite eine Brücke und Anlegestelle der Reederei Kaubisch eröffnet.⁴⁰

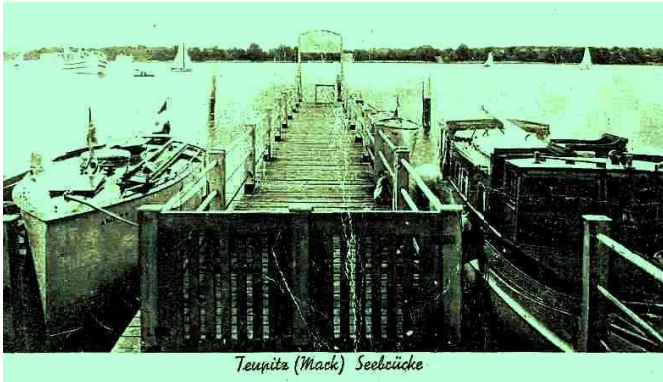


Gasthaus und Steg des „Tuptioner Hafens“; Fotos 1998

³⁹ Teltower Kreisblatt, 4.6.1898, 25.8.1898

⁴⁰ L. Tyb'l, *Tuptioner Hafen, Historische Recherchen*, Mai 1997

Zur wichtigsten Anlegestelle aller Fahrgastschiffe wurde „Bohr's Brücke“, die auch die Anlegestellen des wenige Meter entfernten „Goldenen Sterns“ und des geschlossenen „Restaurants Marwitz“ ersetzte. Errichtet wurde diese Brücke von der damals größten Binnenreederei, der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern“.



Teupitz (Mark) Seebrücke
Postkarte Bohr's Brücke, A. Gunder, ca. 1942

Am 17.7.1925 fand die Eröffnungsfeier statt und nachmittags 14.00 Uhr legte ein Dampfer der „Stern“-Schiffahrt, die legendäre „Hertha“ mit 186 Ausflüglern an Bord hier an.⁴¹ Ihren Namen erhielt die Seebrücke von den Gebrüdern Bohr, die in unmittelbarer Nachbarschaft ihr Kolonialwarengeschäft und ein Cafe-Restaurant betrieben. Es hieß, bei Bohr's ging man auf die Brücke.⁴²

Als die Berliner „Stern“-Gesellschaft im Gefolge der Weltwirtschaftskrise 1929 Konkurs ging, erwarb die Stadt Teupitz „Bohr's Brücke“ für 450,00 Mark und 75,00 Mark Wassernutzungsgebühr pro Jahr.⁴³ Genutzt wurde die Brücke

⁴¹ Der Märker, 18.7.1925, 5.5.1925

⁴² L. Tyb'l, Bei Bohr's ging man auf die Brücke, Märkische Allgemeine Zeitung, 5.12.1997

⁴³ Der Märker, 10.3.1932

weiter als Anlegestelle der „Stern- und Kreisschiffahrt“⁴⁴, die seit 1933 die Teupitzer Gewässer befuhr und in der gesamten DDR-Zeit von den Dampfern der „Weißen Flotte“. Nach der Wende wurde sie von dem neuen Teupitzer Schifffahrtsunternehmen gepachtet und dient ihm noch immer.

Auf Initiative des Teupitzer Bürgermeisters Dr. Karsten Kuhl und des Leiters der „Dahme-Schiffahrt- Teupitz“ Hans-Ulrich Kaubisch wurde eine völlig neue und moderne Schiffbrücke an gleicher Stelle errichtet, die seitdem zu einem beliebten und geschätzten Anziehungspunkt der Einwohner und Gäste von Teupitz geworden ist .



Bohr's Brücke modernisiert , Foto Autor 2017

Von 1930 bis in die Kriegsjahre gab es einen separaten Dampfersteg an der Gaststätte „**Zum Sängerheim**“. Er war von dem neuen Pächter Georg Gohlke im Zusammenhang mit der durchgehenden Modernisierung des alten „Piesnack'schen Gasthauses“ errichtet worden, dem er nach seinem früheren Beruf und seiner vorhergehenden Restauration in Groß Körös den neuen Namen „Zum Sängerheim“ gegeben hatte.⁴⁵

⁴⁴ Der Märker, 2.1.1933

⁴⁵ Der Märker, 23.4.1930, 25.4.1930

Von dem Inhaber Willi Kabula (1940-1952) ging die Gaststätte in die Hände der HO über und diente in der gesamten DDR-Zeit der hiesigen Klinik und der Stadt als hochgeschätztes „Kulturhaus“ ohne Anlegesteg.

Nach kurzzeitiger Nutzung nach 1990 verfiel das Objekt in den Händen der Treuhand/Alteigentümer, hat aber 2014/15 einen Eigentümer gefunden, der die Gebäude zu Wohnungen umbaute.

SÄNGERHEIM
am
Teupitzsee
Georg Gohlke
„Zum Neuköllner Sänger“
TEUPITZ Telephon: Teupitz 72

Vornehmes
Wasserlokal

mit schönen Terrassen und
herrlichster Aussicht auf den
Teupitzsee

Dampfer- und Motorboot-
Anlegestelle

Auto-Platz

Tanz - Saal 300 Personen

Allerseits vielgerühmte Rüche

Fremdengimmer
mit und ohne Pension.

Adressbuch Teupitz 1939

Neben den Anlegestellen am Ostufer, der Stadtseite des Teupitzer Sees, entstanden auch am Westufer durch die Entwicklung der großen Ausflugsgaststätten solche Haltepunkte.

Hier war am 9. August 1896 auf dem Gelände einer kleinen Ziegelei von Wilhelm Tornow das Gast- und Logierhaus „**Tornows Idyll**“ eröffnet worden.

Diese Restauration wurde schon kurz vor der Jahrhundertwende ein Anziehungspunkt für Berliner Ausflügler und Anlaufpunkt aller großen Berliner Reedereien. Ihre natürlichen und künstlichen Anlagen blieben Jahrzehnte ein Magnet.



Tornow's Idyll, Postkarte um 1903, Sammlung Klar

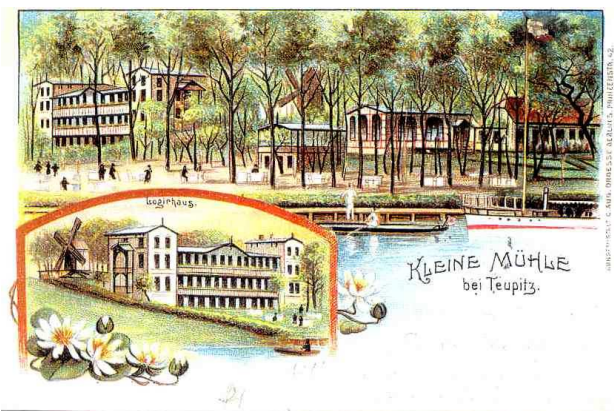
Ein Aussichtsturm, sieben Liebeslauben in den Bäumen halb über dem Wasser, eine Holzveranda im Freien für ca. 100 Personen, Weinterrassen, Steganlagen, die Restaurationsräume und ein Saal für 300 Personen gaben selbst für zwei vollbesetzte Berliner Dampfer genügend Platz. Als beliebte Privatgaststätte existierte „Tornows Idyll“ bis 1958.

Von 1961-1988 wurde sie zu der meist besuchten HO-Gaststätte am Teupitzer See. An der im Mai 1961 neu erbauten Anlegestelle machten fast täglich die Dampfer der „Weißen Flotte“ fest. Seit 1989 verfällt die Gaststätte, der Steg ist nur noch an spärlichen Resten erkennbar.⁴⁶ 1995 von der Treuhand

⁴⁶ Vgl. L. Tyb'l, Tornow's Idyll 1896-1989, Broschüre 2004, 36 S.

verkauft an eine Westberliner Immobilienfirma, deren Baupläne bisher keinen Interessenten fanden.

An der Südspitze des Teupitzer Sees wurde 1901 das hochherrschaftliche Wirtshaus „**Kleine Mühle**“ mit Erholungshaus und Park eingerichtet.⁴⁷ Seinen Namen verdankte es der nahestehenden Bockwindmühle, die dort 1872 erbaut worden war. Auch diese Gaststätte verfügte von Anfang über eine großzügig angelegte Haltestelle für Dampfer, Ruder- und Segelboote und nahm in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg einen solchen Aufschwung, dass ihr der Name „Seebad Kleine Mühle“ verliehen wurde.



Seebad Kleine Mühle, Postkarte um 1905, Sammlung Klar

Ende des Ersten Weltkrieges schloss dieses Seebad seine Pforten; das Grundstück und Haus wurden zu einem privaten Villenbesitz. Erst ca. zehn Jahre später, im Sommer 1931 wurde auf diesem Gelände wieder ein Hotel- und Restaurationsbetrieb unter dem neuen Namen „**Delfter Kamin**“ eröffnet.

Die Eigentümerin Hedwig Graf hatte diesen Namen nach dem kunstvollen Kamin im Gästezimmer gewählt, der aus den

⁴⁷ Franz Hoffmann, ebenda, S. 33; L.Tyb'l, Die drei Teupitzer Mühlen, Broschüre 2009, 50 S.

weltberühmten Kacheln von Delft gebaut worden war. Eine öffentliche Anlegestelle für den Massentourismus erhielt diese Restauration für „gehobene Ansprüche“ nicht.

1945-1956 wurde sie zugunsten eines Heims für milieugeschädigte Kinder geschlossen.⁴⁸ Während der gesamten DDR-Zeit und auch noch in den Jahren seit der Wende nutzte die Berliner Charité das Objekt als Schulungs- und Ferienheim, sodass auch in dieser Zeit kein neuer Dampfersteg errichtet wurde. Wegen erst 12 Jahre nach der Wende entschiedener Rückübertragungsansprüche ist die Zukunft dieses herrlichen Grundstücks noch unklar.⁴⁹ Seit 2015 wurde es vom „Alteigentümer“ unsaniert als Übergangwohnheim für Flüchtlinge an die Arbeiterwohlfahrt vermietet.²

Im Jahre 1910 eröffnete der frühere Bauunternehmer Wilhelm Krüger auf einem Gelände einer im vorigen Jahrhundert tätigen kleinen Ziegelei, am Fuße der Anhöhe Amtmanns-Weinberge das Ausflugslokal „**Krügers Waldfrieden**“.⁵⁰

Unweit des zu diesem Zeitpunkt schon 14 Jahre alten „Tornow’s Idyll“ nahm es fast eine gleiche Entwicklung wie dieses. Schon 1914 nannte der „Teltower Kreiskalender“ „Krügers Waldfrieden“ einen empfehlenswerten Ausflugsort für Berliner, an dessen Motorboot- und Dampfersteg hunderte Gäste aussteigen und gute Bewirtung finden.⁵¹

So blieb es bis Kriegsbeginn 1939. Nach dem Krieg wurde die Gaststätte nicht wieder eröffnet. In der DDR-Zeit diente sie sinnvoll als Kinderferienlager, Erholungs- und Schulungsstätte erst des VEB Berlin-Chemie und dann des Berliner Rundfunks.

⁴⁸ Hans Sußmann, ebenda, Teil I, S. 33, L. Tyb’l, Das Kinderheim in Egsdorf, 2008

⁴⁹ L. Tyb’l, Zur Geschichte des Seebads „Kleine Mühle“ bzw. „Delfter Kamin“, Januar 1996

² L. Tyb’l, Die Flüchtlingsheime im Schenkenländchen, Broschüre, 2017, 48 S.

⁵⁰ L. Tyb’l, Geschichte des Ausflugslokals „Krügers Waldfrieden“ in Egsdorf, Dezember 1996

⁵¹ Teltower Kreiskalender 1914, Inserat



Krügers Waldfrieden, Postkarte um 1930, Sammlung Klaar

Donnerstag, den 8. August
Gr. Dampfer-Extrafahr
 nach „Waldfrieden“ am Teupitzsee
 Abfahrt ab ~~Neue Mühle~~ Rest. Thormann
 vorm. 10^{1/4} Uhr.
 Die Fahrt geschieht auf dem Dampfer „Stralau“
 Møederei von G. Zachow.
 Preis hin und zurück 1 Mk.

Teltower Kreisblatt 9.8.1930

Seit der Wende ist sie privater Wohnsitz der Enkelin des Begründers der Gaststätte.

#

Schließlich sei an die Anlegestelle unweit der „Kleinen Mühle“ in Egsdorf erinnert. Hier hatte der Gastwirt Paul Effland eine Wasserparzelle erworben und im Mai 1927 einen Boots- und Dampfersteg erbaut.⁵²

Von hier gelangten die Ausflügler zu den damals attraktiven Egsdorfer Gaststätten „Zum Goldenen Löwen“ (Efflands

⁵² Der Märker, 26.5.1927

Lokal) und „Deutsches Haus“ (Wolffsches Gasthaus). Zugleich war dieser Steg die Abfahrstation für die Teupitzer Fähre, die die Egsdorfer früh und abends zum bzw. vom Bahnhof Teupitz/Groß Köris beförderte. Der Steg ist verschwunden. Efflands Lokal wurde in der DDR ein Betriebsferienheim und ist jetzt eine Ruine; das „Deutsche Haus“ verwandelte sich in der DDR zum viel besuchten „Egsdorfer Hof“, der nach der Wende schloss und zurzeit teilweise als Wohnung genutzt wird.

Am **Teupitzer Schloß** gab es nie eine öffentliche Anlegestelle, obwohl seine Halbinsel-Lage direkt dazu einlud.

Bis 1927 blieb das Schloss ein privat genutztes Rittergut. 1937 - 1945 diente es einer kunstgewerblichen Produktionsstätte im NS-Geist. Von ca. 1956-1989 war hier ein sich isolierendes Betriebsferienheim für Mitarbeiter des ZK der SED untergebracht.

Vor der Wende waren es allein die Jahre 1930-1934, in denen die Teupitzer und ihre Gäste das Schlossgelände betreten durften. In jener Zeit hatte ein Berliner Großkaufmann das Hotel-Restaurant „Schloß am Teupitzsee“ eingerichtet. Damals aber hielten die Dampfer alle an „Bohr's Brücke“.

Erst 1990-2005 wurde das traditionsreiche Schloss wieder für die Öffentlichkeit als „Schloßhotel Teupitz“ zugänglich. Nun kamen jedoch keine Fahrgastschiffe mehr, oder nur in Ausnahmen und seit 2005 ist es erneut verschlossener Privatbesitz.⁵³

⁵³ L. Tyb'l, Von der Ritterburg zum Schlosshotel Teupitz, Broschüre, 2005, 44 S. und Schloss Teupitz, Debatten über seine öffentliche Nutzung, Broschüre 2016 24 S.

4. Die Nutzung der Teupitzer Wasserstraße und ihr literarischer Widerhall



Ausblick auf die Wasserstraße, Foto 2017

Untersucht man die Intensität des Fahrgastschiffsverkehrs auf dieser Wasserstraße folgt sie in vielerlei Hinsicht dem Pulsschlag des vergangenen Jahrhunderts:

Ein beachtlicher Aufschwung um die Jahrhundertwende bis zum Kriegsbeginn 1914. Während des Krieges, besonders ab 1916 fast ein Erliegen des Ausflugsverkehrs und drastische Verbote und Einschränkungen des Motorbootbetriebs.

Allmähliche Zunahme nach dem Krieg. 1925-1930 in voller Blüte. Kriselnd durch die Weltwirtschaftskrise und dem Konkurs der Berliner Schifffahrtsgesellschaft „Stern“ 1931/32. Aufleben in den 1930er Jahren bis in die ersten Jahre des Zweiten Weltkrieges; dann erstickend an den drastischen Kriegseinschnitten, aber noch kostenlose Fahrten für Kriegsinvaliden aus dem Lazarett in der Teupitzer Klinik.

Völliges Erliegen wegen der Kriegsfolgen bis 1958.

Rasante Zunahme in der durch die Alleinvertretungsanmaßung der BRD und den „Mauerbau“ 1961 isolierten DDR bis Ende der 1970er Jahre. Schwindend wegen der Treibstoffkrise und schließlich sterbend mit der DDR Ende der 1980er Jahre. Stillstand seit der Wende bis auf einige Sonderfahrten.

Es scheint, als wäre dieser Verbindungsweg zwischen schenkenländischer und deutscher Bundes-Hauptstadt ein Fieberthermometer großer politischer und sozialer Abläufe.

Der intensive Fahrgastschiffsverkehr ca. 1900-1914, 1925-1930, 1961-1980 gehört möglicherweise der Vergangenheit an und könnte unwiederholbar sein. Vom Autor wurden deshalb ausgewählte Zeitungsmeldungen aus dem ersten Drittel unseres Jahrhunderts z.T. hier aufgenommen, gleichsam als Trost für die kaum noch stattfindenden Reisen auf diesem Wasserweg.⁵⁴

Die Dominanz der Straße gegenüber der Schiene und dem Wasser, des Autos gegenüber dem Zug und dem Schiff, des individuellen gegenüber dem kollektiven Tourismus und Freizeitverhalten sowie die allgemeine soziale Unsicherheit lassen einen erneuten Aufschwung des Fahrgastschiffsverkehrs auf dieser Strecke gegenwärtig fast utopisch erscheinen.

Über eine auch von der Autoverbindung nach Teupitz nicht zu übertreffende Eigenschaft verfügen die Teupitzer Schifffahrtsgewässer indessen doch. Das ist ihre Faszination und Schönheit besonders auf dem Flusslauf der Dahme von Neue Mühle bis Prieros, vor allem jedoch durch das Teupitz- Köriser Seengebiet. Allein 10 unterschiedliche Seen werden durchfahren, abwechslungsreiche Uferlandschaften bieten sich dem Auge, stille Kanaldurchfahrten beruhigen den Puls, uralte Forste wie die Dubrow, märkische Wiesen und Felder erfreuen den städtischen Fahrgast.

Erstmals wurde die Schönheit dieser Wasserstraße von **Theodor Fontane** beschrieben, nachdem er mit der Segelyacht „Sphinx“ am 7. und 8. Juli 1874 von Köpenick nach Teupitz gereist war.⁵⁵ Seinem Beispiel sollten viele folgen.

1900 bestieg **Anna Plathow** einen der Berliner Ausflugsdampfer und folgte Fontanes Spuren. Ihrer Erzählung entnehmen wir die nachstehenden Sätze:

⁵⁴ Privataarchiv des Autors

⁵⁵ Theodor Fontane, ebenda, S. 61 - 89



Zemminsee, Foto 2017

„Ein schwermütiger Zauber liegt über der Gegend, gleichsam als habe der Flügel der Zeit hier seine Schwungkraft verloren und breite sich schirmend gegen die Außenwelt über die wandellose Einsamkeit dieser Gefilde ... Die Wälder der Duberow mit ihren Reiberborsten und ihrem unerschöpflichen Wildbestand umziehen den See, durch den unsere Straße geht. Wiesengründe wechseln wieder mit dem Waldland, in krauser Laune weitet sich der Wasserlauf bald zu stattlichen Seen, bald zieht er wie ein dünner Faden flach durch Moor und Wiese dahin.“⁵⁶

1920 wird die Fahrt auf dem Bindower Fließ nach Teupitz von **Richard Nordhausen** beschrieben. Hier heißt es zu Beginn: *„Hinterm Dolgensee verändert die Landschaft ihr Gesicht. Nicht mehr grüßt über weite Wiesenflächen fort der Kirchturm des nächsten Dörfleins. Föhrenwaldungen, die dichter ans Ufer treten, schieben sich dazwischen, und die Dahme hört auf, närrische Zickzacklinien durchs Gelände zu ziehen. Sie beginnt wieder ihr Lieblingspiel und bildet weite Seen, die durch schmale umgrünte Wassergräben verbunden sind. Jetzt wird es ganz still um uns.“⁵⁷*

⁵⁶ Anna Plathow, Märkische Skizzen, Berlin um 1900, S. 58/59

⁵⁷ Richard Nordhausen, Unsere märkische Heimat, Anthologie, Leipzig 1920, S. 208

1925 unternimmt der in den 1920er Jahren bekannte Teltower Wandersmann **Wilhelm Reichner** sogar eine Wanderung über den 40 cm zugefrorenen Teupitzer See und schreibt:

„Unter diesen Betrachtungen (über die Erscheinung der eingefrorenen Sumpfbblasen) waren wir mehr oder minder glücklich rutschend nach der langgestreckten Insel, dem Egsdorfer Horst, gelangt und hatten Gelegenheit, im zweiten Teil der Seeüberquerung in aller Muße die günstige Lage vom alten Schloß Teupitz zu betrachten. Von leichtem Nebel umzogen, hinter hellgelbem Rohr und mächtigen Bäumen verborgen, stieg die ‚Wasserburg Teupitz‘ aus der spiegelblanken Fläche empor.“⁵⁸



Schloss im Winter, Foto 2014

1930 beschreibt der Bürgermeister **Johannes Schäfer** seine Heimatstadt, den End- und Zielpunkt der Teupitzer Wasserstraße: *„Dort, wo alle landschaftlichen Schönheiten sich zu einem wundervollen Gesamtbilde zusammensfügen, am Südgestade des waldumkränzten, insel- und buchtenreichen Teupitzer Sees, wo blaue Wellen sich kräuseln und im Sonnenlicht glitzern und gleißen, da liegt tief im Grünen versteckt, verträumt und versonnen, die alte Stadt Teupitz...“⁵⁹*

⁵⁸ Wilhelm Reichner, Wanderungen durch den Kreis Teltow, I. Teil, Berlin 1925, S. 6-7

⁵⁹ Schaefer, Etwas vom alten Städtelein Teupitz, Beilage zum Teltower Kreisblatt, 6.7.1930



Postkarte um 1930

1955 erinnert sich der (West-) Berliner Schriftsteller in ganz anderer Weise an die Dubrow, nachdenkend **Hans Scholz** über die Kriegereignisse im Frühjahr 1945: *„Der Sand rüttelt und das Moor. Und der Magen ruckt im Leib, und über das Wasser gehen Ringe, so schießen sie. Die Stämme knicken. Aber von oben schießt keiner mehr. Keiner. Es platzt eine Granate und macht einen großen Ring von Rauch vor uns in der Luft. Der Major schreit: Marsch, marsch! Und die Soldaten schreien Hurräh! Ich halte mir die Ohren zu ... Die Toten liegen still an der Lippa. Die Schnepfen fliegen so still. Man kann denken, es sind Eulen. Nach Prieros zu schießen noch welche und in der Dubrow. Es wird jetzt bald dunkel werden. Der Mond ist über der rauchigen Luft. Es brennt im Westen in den Dörfern.“*⁶⁰

Selbst ihre faszinierende Schönheit schützte diese Landschaft nicht vor Krieg und erst recht nicht ihre Bewohner.

1968 beschreibt die Publizistin **Margret Boveri** eine Fahrt am 14. Mai 1945 von Berlin nach Teupitz – aber nicht etwa auf dem reizvollen Wasserweg, der war vom Krieg unpassierbar gemacht, sondern mit dem Fahrrad. *„Morgen in aller Frühe wollen Frau Becker und ich nach Teupitz radeln, davor habe ich etwas Angst, erstens vor der Strapaze – für sie 60, für mich 65 km in dieser schwülen Hitze – dann die*

⁶⁰ Hans Scholz, Am grünen Rand der Spree, Sonderausgabe 1960, Hamburg, S. 368-371

Angst, was wir dort in Teupitz finden werden; schließlich die Gefahr, daß uns jemand die Räder abnehmen will.“⁶¹ Die unerhörten Kriegslasten und Kriegsfolgen hatten das Gefühl für die Schönheiten der Reiserouten völlig verdrängt!

1969 fährt der Schriftsteller **Joachim Seyppel** mit einem Dampfer der „Weißen Flotte“ von Treptow nach Teupitz. *„Da wird in Zeitlosigkeit und Vergessen geschlemmt und zwar zwischen Treptow und ‚Tornows Idyll‘, da lobe ich mir die Christliche Seefahrt und stelle sie noch über die Deutsche Reichsbahn – und zwischen diesen Polen, zwischen Bummelzügen und Dampfern, suche ich mein Glück.“*



See mit Schwanfamilie und Boot, Foto 2017

Und hintersinnig fügt er hinzu: „Man kann eben nicht umhin, eine Reiserlaubnis der heutigen Machthaber in der Mark mit viel Hinblicken auf ihre Kulturfreundlichkeit und ihren Leistungswillen zu honorieren...“⁶²

1978 begibt sich der Schriftsteller **Albert Burkhardt** auf die Reiseroute Fontanes. Er startet aber nicht in Köpenick, sondern schon in Treptow und nicht mit einer Privatyacht, sondern mit dem kleinen Salonschiff „Horrido“ und benötigt dafür nicht zwei Tage, sondern kehrt noch am gleichen Tag zurück. *„Beim*

⁶¹ Margret Boveri, Tage des Überlebens Berlin 1945, München 1968, S. 135

⁶² Joachim Seyppel, Ein Yankee in der Mark, Berlin 1969, S. 69 u. S. 75

*Aus- und Einsteigen in Prieros wird es an Bord lebendig, insbesondere beim Einsteigen, als sich ein Strom von dreißig, vierzig Ferienkindern über unser Schiffchen ergießt: Das Erholungszentrum der Berliner Jugend ist erreicht.*⁶³ Eine in der DDR charakteristische Episode auf der Teupitzer Wasserstraße.

1986 geht **Gisela Heller** als Reporterin den Spuren Fontanes Reise von Berlin bis Teupitz nach und zitiert gleich am Anfang dessen Sätze:

*„Überschlage ich meine eigene Reiserei, so komme ich zu dem Resultat, daß ich von solchen Spritzfahrten in die Nähe viel, viel mehr Anregung und Vergnügen und Gesundheit gehabt habe als von den großen Reisen, die sehr anstrengend und kostspielig sind ... In Teupitz und Wusterhausen aber bin ich immer glücklich gewesen.“*⁶⁴



Postkarte um 1928

Abgesehen davon, dass dieses Zitat in der „reisebeschränkten“ DDR durchaus missbraucht werden konnte, kann man ihm auch mit den neuen Reisererfahrungen in der Nachwendezeit nur zustimmen.

1997 sinniert der Konstanzer **Professor Schuller** während der Fahrt mit der Segelyacht „Albatros“ durch die Teupitzer

⁶³ Albert Burkhardt, Auf Fontanes Spuren, Leipzig 1978, S. 125

⁶⁴ Gisela Heller, Neuer Märkischer Bilderbogen, Berlin 1986, S. 5

Gewässer, was seit Fontane geblieben und was verändert wäre. So stößt er auch auf den Halber Soldatenfriedhof:

„Alle diese Toten liegen hier in Halbe zusammen, links, in der Mitte, rechts. Wer ist an all dem schuld? Wer hat angefangen? Wie verhält es sich mit Ursache und Wirkung? Das sind keine müßigen Fragen, obwohl das manchmal gerne gesagt wird. Aber hier verstummen sie.“⁶⁵

Und wie lauten die Antworten, wenn man die Fassung wiedergewonnen hat? Nicht vergesslich werden, ist schon sehr viel; vor allem aber sind richtige Antworten vonnöten.

Vielleicht hat die Personenschiffahrt auf der Teupitzer Wasserstraße doch eine Zukunftschance. Verwandelt sie doch offenbar die Reisenden ebenso zu Verehrern der intakten Natur wie zu Nachdenkenden über ein friedvolles Zusammenleben der Menschen.

5. Bootssport auf den Teupitzer Gewässern seit 1900

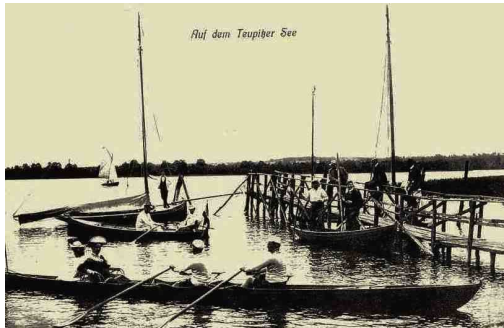


Foto um 1911, Archiv Autor

5.1 Teupitz als Mekka Berliner Ruderclubs, „Eierfahrten“

Ausgangspunkt für den Bootssport in den Teupitzer Gewässern war die Entwicklung Berlins zu einer der bedeutendsten Wassersportstädte der Welt in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts. Marksteine dieser Entwicklung waren die Gründung des ersten „Berliner Ruderverein 1876 e. V.“, die erste

⁶⁵ Wolfgang Schuller, Wir wollen doch nicht vergeblich werden, Berliner Zeitung, 25.10.1997

Ruderregatta in Grünau im Jahre 1880 und die 1895 verfügte Einführung des Schüllerruderns in Berlin.¹

Die Teupitzer Wasserstraße wurde von den Berliner Ruderern und Seglern schon um 1895 erobert. Die Fontane-Fahrt mit der Segelyacht „Sphinx“ im Jahre 1874 mag dabei als Vorbild gegolten haben.

Vier sinngemäß zitierte Meldungen des „Teltower Kreisblatt“ sollen verdeutlichen, wie schnell und wie erstrebenswert Teupitz für die Berliner Rudergemeinschaften wurde:

5.5.1897 Der Ruderverein ‚Amicitia‘ besuchte Teupitz und ‚Tornow’s Idyll‘ und ließ sich zu einem verehrenden Gedicht an diese ‚Perle der Mark‘ anregen.²

Columbus hat das Land der Yankee's,
Den Nordpol Nansen aufgespürt,
Professor Koch jedoch verdankt es,
Dass der Bazillus defavorirt;
Für Ruderer zig Mal wohl reichlich,
Wehe wichtiger als Alles dies
Ist, daß entdeckt ein unvergleichlich
Ganz beautsfulles Paradies.

„Tornow's Idyll“, dieß ist sein Name,
Am Teupitz-See, am Waldestrand,
Du Perle von der Spree und Dahme,
Du gästlich heiss auf märk'ischem Sand!
Es geben heut' mit hohen Gräben
Dem Bass-sport wir hieroben Kund';
Naa' And'ren gleiches Glück erprüben –
Dies wünscht der Amicitienbund.

Teltower Kreisblatt 5.5.1897

4.6.1898 Zu Pfingsten weilten zahlreiche Berliner Ruder- und Segelboote in Teupitz.³

5.4.1899 Reges Treiben am Osterfeiertag in Teupitz. Mitglieder von acht Berliner Rudervereinen, u.a. ‚Borussia‘ und ‚Hellas‘ gestalteten abends einen Umzug durch die Stadt vor das Haus des Bürgermeisters Schäfer und leerten dann bei einem

¹ Werner Natzschka, Berlin und seine Wasserstraßen, Berlin 1971, S. 217 ff

² Teltower Kreisblatt, 5.5.1897

³ ebenda, 4.6.1898

gemütlichen Kommers im ‚Restaurant Marwitz‘ manches Glas. Am Zweiten Osterfeiertag wurde bei herrlichstem Wetter die Heimfahrt angetreten.⁴

18.4.1900 Osterfeiertage in Teupitz. Heiteres Leben der Rudervereine. Am Ersten Feiertag weilten über 200 Ruderer aus Berlin und Vororten mit über 50 Booten hier, u.a. die Vereine Borussia, Hellas, Sturmvogel, Berliner RC (Ruderclub). In Tornow’s Idyll sah man Boot an Boot liegen. Allerdings konnte der übliche Fackelzug der Ruderer durch die Stadt wegen Mangel an Fackeln nicht durchgeführt werden.⁵

Diese Meldungen verdeutlichen, dass die kleine märkische Stadt nicht nur über natürliche, sondern auch eine Reihe gesellschaftlicher Voraussetzungen verfügte, die sie zu einem Anziehungspunkt Berliner Ruderer werden ließ.



Postkarte um 1927

Zum einen verfügte sie über mehrere attraktive und aufnahmefähige Ausflugsgaststätten: Den Gasthof „Zum goldenen Stern“ (seit mindestens 1862-1965) und das „Restaurant Marwitz“ (1874-1922) am Markt; „Tornow’s Idyll“ (1896-1989), Seebad „Kleine Mühle“ (1901-1919), „Krügers Waldfrieden“ (1910-1945) am Westufer des Sees und die Stadtgaststätte „Schenk von

⁴ ebenda, 5.4.1899

⁵ ebenda, 18.4.1900

Landsberg“ (seit 1910 bis heute). Die Inhaber dieser Restaurationen waren eng mit den Traditionen des Schenkenländchens verbunden und betrachteten den Ausflugsverkehr als Entwicklungschance für die ganze Region. Ab 1909 koordinierten sie ihr touristisches Wirken auch im „Gastwirteverein für Teupitz und Umgegend“ im wechselseitigen Interesse und zum Wohle der Stadt.⁷

Zum anderen waren Bürgermeister und Stadtrat selbst an der Entwicklung des Fremdenverkehrs, wie es damals hieß, interessiert und förderten ihn aktiv. Der von 1867-1899 amtierende Bürgermeister Schäfer⁸ verstand es ausgezeichnet, die reiche Geschichte des Schlosses und der Stadt Teupitz für diese Ziele in die Waagschale zu werfen.⁹

In den 1920er Jahren wurden die touristischen Aktivitäten der Teupitzer vom „Gewerbe und Verkehrsverein“ zusammengefasst und zielstrebig gefördert.¹⁰ Gleichzeitig trat Teupitz dem „Verband märkischer Kur- und Erholungsorte e. V.“ bei, der 1926 in Berlin-Friedrichsstadt, Charlottenstraße 14 seine Arbeit aufgenommen hatte.¹¹

So nimmt es nicht Wunder, dass zwischen Teupitz und den Berliner Rudergemeinschaften eine enge Liaison entstand und sich feste Traditionen herausbildeten, die bis in die 1930er Jahre hinein wirkten.

An der Spitze wären die **„Eierfahrten“** zu nennen. Die im jeweiligen Jahr zuerst eintreffenden Ruderer aus Berlin oder anderen Orten erhielten vom Gastwirt des Restaurants, an dessen Steg sie anlegten, eine ‚Mandel‘ (altes Zählmaß: 15 oder 16 Stück) frischer Eier. Wahrscheinlich ist dieser Brauch im Zusammenhang mit dem Osterfest entstanden, das häufig den Beginn der Rudersaison einläutete.

⁷ Der Märker, 17.10.1929 (20 Jahre Gastwirteverein)

⁸ Franz Hoffmann, ebenda, S. 1 (Foto)

⁹ Teltower Kreisblatt, 6.8.1889

¹⁰ Der Märker, 4.7.1925, 19.6.1926, 6.8.1927, 15.3.1928 u.a.

¹¹ Der Märker, u. a. 20.3.1926, 4.4.1928

Zwei Herren vom Privat-Ruderclub Berlin hielten die Mandel Eier für so erstrebenswert, dass sie 1899 mit ihrem gedeckten Einsculler „Fridjof“ bereits am 21. Februar eintrafen und in den Teupitzer Gasthäusern über 100 Eier ergattern konnten.¹²



Sie wurden im Jahre 1912 von fünf Sportlern des Berliner Rudervereins „Neptun“ noch übertrumpft, die bereits am 10. Januar mit einem Doppelvierer in „Tornow’s Idyll“ und anschließend in den anderen Teupitzer Gaststätten anlegten und als wohlverdienten Lohn eine Mandel Eier von jedem Wirt entgegen nahmen.¹³

Die Mannschaft eines Viererbootes des gleichen Vereins BRC „Neptun“ erhielt nach diesem Brauch am 1. April 1930 im „Schenk von Landsberg“ die Mandel Eier, da sie als erste Gäste ihr jährliches Quartier nahmen.¹⁴

Zur Tradition wurden die **Treffen der Ruderer an Himmelfahrt sowie an den Oster- und Pfingstfeiertagen**. Hunderte von Ruderern trafen am Ersten Feiertag in den verschiedenen Teupitzer Gaststätten ein, organisierten abends in der Stadt festliche Umzüge, feierten in den Gasthäusern bis tief in die Nacht, um am Zweiten Feiertag zur Mittagszeit die Stadt mit ihren Booten wieder zu verlassen.

Beispielhaft sollen das sinngemäß zitiert Meldungen aus verschiedenen Jahren verdeutlichen:

¹² Teltower Kreisblatt, 22.2.1899

¹³ Allgemeiner Anzeiger für Teupitz und Umgegend, 11.1.1912

¹⁴ Der Märker, 2.4.1930

5.7.1912 Zahlreiche Motor-, Segel und Ruderboote aus Berlin und anderen Orten sind in Teupitz und in den Sommerlokalen Tornows Idyll“ und „Krügers Waldfrieden“ und „Kleine Mühle“ am Steg.¹⁵

29.4.1913 Reges Treiben herrscht in den Teupitzer Gestaden von Berliner Ruderclubs und Segelvereinen.¹⁶

30.5.1914 Teupitz ist für die Pfingsttage - besonders von den Ruderern - ausgebucht.¹⁷

4.6.1925 Überall in Teupitz kehrten Ruderer ein, besonders prachtvolle Motorboote barg der Hafen von „Krügers Waldfrieden“.¹⁸

23.4.1927 Ruderer beleben die Stadt Teupitz an den Osterfeiertagen. *„Bemerkenswert war, dass das Ruderboot ‚Teupitz‘ vom BRC ‚Favorit‘, das der Bürgermeister Schäfer im vergangenen Jahr aus der Taufe gehoben hatte, als erstes hier eingetroffen war.“* *„In Tornow’s Idyll“ hatte der BRC ‚Hansa‘ sich einquartiert und brannte dort ein Osterfeuer ab. Am Ostermontag trat er die Heimreise an.“*¹⁹

22.5.1929 Die Rudervereine ‚Welle Poseidon‘ und ‚Favorite‘ aus Berlin sind Pfingstgäste im ‚Schenk von Landsberg‘.²⁰



BLHA Rep.8 Nr. 67

¹⁵ Allgemeiner Anzeiger für Teupitz und Umgegend, 5.7.1912

¹⁶ ebenda, 29.4.1913

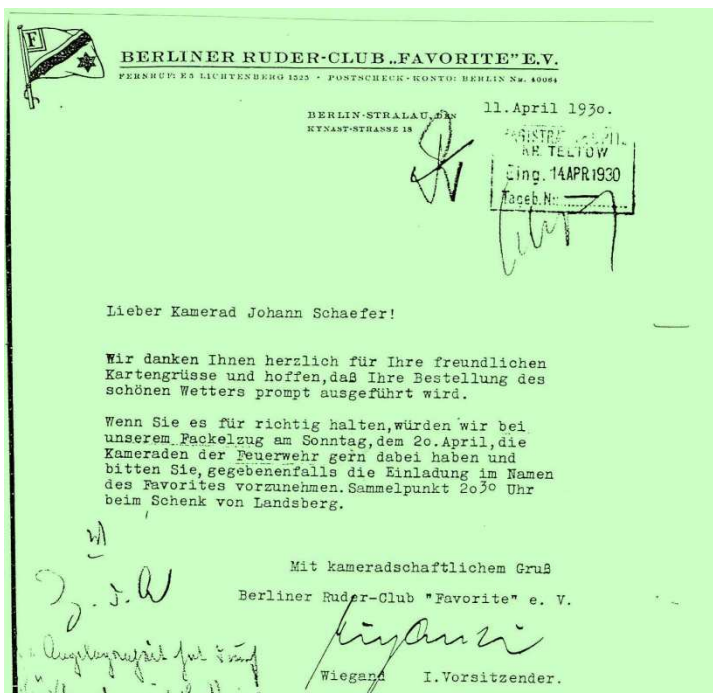
¹⁷ ebenda, 30.5.1914

¹⁸ Der Märker, 4.6.1925

¹⁹ Der Märker, 23.4.1927

²⁰ ebenda, 22.5.1929

23.4.1930 Zu den Osterfeiertagen weilten wieder zahlreiche Berliner Ruderclubs in Teupitz: Favorite, Viktoria, Neptun, RC Rahnsdorf, Rudergesell Gorch Fock. Besonders begrüßt wurde ein Damenvierer. Am Sonntag fand ein Fackelzug aller Ruderer statt. Bürgermeister Schäfer hielt eine Ansprache. Im neu gestalteten ‚Sängerheim‘ fand ein Eröffnungsball statt.²¹



BLHA Rep.8 Nr. 67

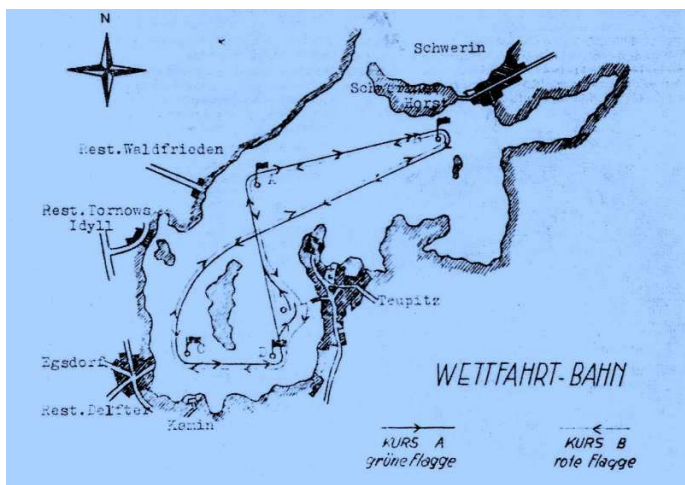
Aus den Zeitungsmeldungen ist ersichtlich, dass besonders in den 1920er Jahren neben den Ruderbooten immer mehr Motorboote auf dem Teupitzer See auftauchten. Während des Ersten Weltkrieges war der Motorbootsverkehr außerordentlich beschränkt worden und nur mit besonderem Erlass des Potsdamer Regierungspräsidenten an Sonnabenden und

²¹ Der Märker, 23.4.1930

Sonntagen gestattet.²² 1925 und 1926 organisierte jedoch der ‚Deutsche Motorclub Berlin‘ bereits Fahrten mit 20 Motorbooten nach Teupitz!²³

5.2 Bootsport und Seefeste der Teupitzer

Bei diesem Andrang Berliner Wassersportler nimmt es nicht Wunder, dass die Teupitzer den Ruder-, Segel- und Motorbootsport auch für sich selbst entdeckten.



Hans Sußmann, Teil II S.77

Besonders aktiv trat der im Jahre 1924 gegründete „Segel-Club-Schwerin“ in Erscheinung.²⁴

Schon 1925 organisierte dieser Club eine Herbstregatta auf dem Teupitzer See²⁵ und führte 1926 eine ganze Reihe von Sportveranstaltungen durch²⁶; 1929 veranstaltete er ein großes Handicap-

²² Allgemeiner Anzeiger für Teupitz und Umgegend, 2.8.1916, 27.2.1918

²³ Der Märker, 26.6.1926

²⁴ Der Märker, 3.10.1929

²⁵ ebenda, 3.9.1925

²⁶ ebenda, 1.5.1926

Rennen²⁷ und trat beim Teupitzer Seefest mit einer Regatta auf.²⁸

Im Herbst des gleichen Jahres nannte er sich um in „Yachtclub Teupitzsee e. V.“, um dem gewandelten Charakter des Vereins besser Rechnung zu tragen.²⁹ Pioniere dieses Clubs waren von Hantelmann, Walter Graf, Felix Heimann und vor allem Dr. Großstück. 1927, 1930 und 1931 wurden von diesem Yachtclub bedeutende Motorbootrennen auf dem Teupitzer See veranstaltet; letzteres gewann Heimann/Graf.³⁰

Zwei Episoden mögen die widerspruchsvolle Geschichte dieses Clubs veranschaulichen: 1932 lässt er seinen Sommernachtsball aus Sympathie für die sechs Millionen Arbeitslosen ausfallen; 1933 begrüßt er auf seinem Sommerfest die Nazi-Prominenz aus dem Schenkenländchen.³¹

Zwei weitere Vereine, die sich auch dem Teupitzer Bootssport zuwandten, waren der im Jahre 1929 gegründete „Motorsportclub von Teupitz und Umgegend“ mit dem Vorsitz von Herrn Gabriel³² und der „Seglerverein Teupitz e. V.“, der sich im Frühjahr 1933 konstituierte.³³

Große mobilisierende Wirkung für die Teupitzer Personenschiffahrt und den Wassersport hatten die **Seefeste**.

Sie wurden vom Gewerbe und Verkehrsverein, dem Gastwirter-Verein und der Stadt gemeinsam organisiert und waren Höhepunkte im gesellschaftlichen Leben der Teupitzer Bürger, ihrer Gäste und der Wassersportler.

²⁷ ebenda, 13.6.1929

²⁸ ebenda, 7.7.1929

²⁹ ebenda, 22.10.1929

³⁰ ebenda 7.7.1927, 22.6.1930, 7.8.1931

³¹ ebenda, 8.7.1932, 30.8.1933

³² Der Märker, 10.1.1929

³³ ebenda, 22.3.1933



Der Märker, 4.7.1925

Das erste Teupitzer Seefest fand am 9. Juli 1925 statt.³⁴ Es wurde vom Verkehrs- und Gewerbeverein organisiert, der sich aus der Vereinigung Gewerbetreibender und Grundbesitzer von Teupitz Anfang Juli 1925 gebildet hatte.³⁵ Auf dem Teupitzer Markt erklang erstmalig seit dem Krieg ein großes Platzkonzert, es spielte eine bekannte Jazz-Band-Kapelle. Eine große Segelregatta, organisiert vom „Segelclub Schwerin“, und ein Aufmarsch aller Bootsbesitzer schloss sich an. Nachmittags begeisterte im Hauptaustragungsort, der Seeausflugsgaststätte „Tornows Idyll“, ein großes Gartenkonzert. Als die Dunkelheit eintrat, wurde auf der gegenüberliegenden Liebesinsel ein abwechslungsreiches Feuerwerk abgebrannt. Das Tanzvergnügen zog sich bis weit in die Nacht hinein.

Wegen des Erfolgs und beachtlicher Einnahmen beschloss der junge 'Verkehrsverein', am 8. August 1925 das zweite Teupitzer Seefest durchzuführen, wobei „Krügers Waldfrieden“ zur eigentlichen Feststätte auserkoren wurde.³⁶ Auch dieses Seefest wurde ein voller Erfolg.³⁷

³⁴ Der Märker, 27.6.1925, 2.7.1925, 11.7.1925

³⁵ ebenda, 4.7.1925

³⁶ Der Märker, 21.7.1925

³⁷ ebenda, 11.8.1925

Großes Seefest
in Krügers Waldfrieden

AM SONNABEND, DEN 8. AUGUST 1925
Von 3.30 bis 4 Uhr nachm.

Platzkonzert in Teupitz
Ab 4 Uhr:

Kaffeekonzert in Krügers Waldfrieden
(Künstler-Kapelle)

Verlosung - Bengal. Beleuchtung - Italienische Nacht
Mondlicheinfahrt!

mit „Freund Max“.

• Hierzu ladet ergebenst ein
Der Verkehrs- und Gewerbeverein in Teupitz.

Der Märker, 4.8.1925

In den Jahren 1926 und 1927 fanden - wahrscheinlich wegen „liederlicher Untätigkeit“ des Verkehrsvereins keine Seefeste statt.³⁸ Erst im Mai 1928 beschließt der wieder aktiv gewordene Verkehrsverein, das nächste Seefest am 15. Juli 1928 durchzuführen.³⁹

Da aber die beteiligten Gastwirte und die Stadt keinerlei Sonderveranstaltungen zu organisieren bestrebt waren, fand dieses Seefest ausschließlich in ‚Tornows Idyll‘ statt.⁴⁰

³⁸ ebenda, 6.8.1927

³⁹ ebenda, 3.5.1928

⁴⁰ ebenda, 7.7.1928

SEEFEST
in Tornows Idyll

Sonnabend, den 14. Juli:
 Ab 3 Uhr nachm. Gartenkonzert und Tanz im Freien.
 8 Uhr abends Sommernachtsball — An-schliessend Motorboofahrt der Reederei Lehmann zur Korsofahrt des Schweriner Segelclubs.

Sonntag, den 15. Juli:
 Ab 1 Uhr Konzert und Tanz im Freien — Bei eintretender Dunkelheit:

Brillant-Feuerwerk

Eintritt für beide Tage 1 Mark

Hierzu ladet ergebenst ein

Hotel-Restaurant Tornows Idyll.

Der Märker, 14.7.1928

Unter der Leitung der damaligen Pächter Graf und Vieth, wurde dieses Seefest ein begeistert aufgenommenes Ereignis. Am Sonnabend, dem 14. Juli erklang nachmittags ein Gartenkonzert und wurde zum Tanz im Freien aufgespielt, abends lockte der große Saal zum Sommernachtsball. Die Reederei Lehmann lud zu Motorbootfahrten ein und der Schweriner Segelclub gestaltete in der Dunkelheit eine Korsofahrt mit prächtig illuminierten Booten.

Während des Balls fand die Uraufführung des eigens aus diesem Anlass von dem bekannten Berliner Komponisten **Karl Alfredy** geschaffenen **Foxtrotts statt „Die Liebe erwacht, sie kommt über Nacht – am Teupitzsee“**. Das Lied wurde mit langem

Beifall aufgenommen und musste von der Kapelle viele Male hintereinander wiederholt werden. Am Sonntag spielte die Kapelle ab 1.00 Uhr wiederum im Freien zum Tanz auf und abends fand mit einem prächtigen Brillant - Feuerwerk das Seefest seinen Abschluß.⁴¹ Die Erinnerung an dieses Seefest ist noch heute bei Teilnehmern lebendig. Lied und Text des Foxtrotts wurden vom Autor nach zweijährigen Recherchen 1998 wieder aufgefunden.⁴² Seine Ur-Wiederaufführung vom Teupitzer Seniorenchor fand 2003 statt.

Der Gewerbe- und Verkehrsverein beschloss im Mai 1929 unter seinem neuen Vorsitzenden Max Lehmann, erneut zwei Seefeste durch-zuführen, am 5. Juli 1929 in ‚Tornows Idyll‘ und am 19. Juli in ‚Krügers Waldfrieden‘.⁴³



Der Märker, 3.7.1929

Zum Auftakt fanden wiederum ein Platzkonzert auf dem Markt und eine Paradedfahrt aller Boote über den Teupitzer See statt.⁴⁴ Besonders das in ‚Tornows Idyll‘ organisierte Seefest machte Schlagzeilen in der Zeitung. Unter dem Motto „Venedig im Schenkenländchen“ zog es hunderte Besucher an. Vor allem begeisterte der nachts 11.00 Uhr organisierte Preiskorso der

⁴¹ Der Märker, 10.7.1928, 14.7.1928, 17.7.1928

⁴² Archiv des Autors

⁴³ Der Märker, 26.5.1929

⁴⁴ Der Märker, 23.6.1929, 3.7.1929

venezianisch geschmückten und illuminierten Boote rings um den Egsdorfer Horst, der größten Insel im Teupitzer See.⁴⁵ Während der Weltwirtschaftskrise und in der Nazizeit scheint die Teupitzer Tradition der Seefeste untergegangen zu sein und wurde später offensichtlich nicht wieder belebt.

Erst im Jahre 2011 wurde vom Kulturverein Bikut e.V. diese Tradition wieder organisiert und zu diesem Zweck vom Autor die informative Broschüre „Teupitzer Seefeste“ herausgegeben.

Bestandteile des Festes wurden das größte Oldieboote-Treffen klassischer Motorboote in Europa und das 1927 erstmalig auf dem Teupitzer See organisierte Langstreckenschwimmen. Die Weiterführung dieser Tradition steht als Aufgabe vor der Stadtleitung und dem Amt.

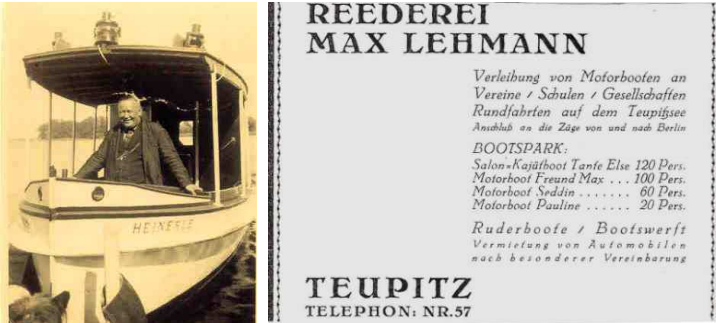


Seefest in Teupitz, Foto 2011

⁴⁵ Der Märker, 7.7.1929

6. Teupitzer Schifffahrtsunternehmen

6.1 „Reederei Lehmann“ ca. 1912-1943 mit Fährbetrieb und als Nebenbetrieb ca. 1950-1969



Max Lehmann und seine Reederei, Foto B. Tappert

Der Teupitzer Schlossermeister Karl Lehmann (1865-der 1915) hatte um die Jahrhundertwende begonnen, den Motorboot-Verkehr auf dem Teupitzer See zu entwickeln. Das war eine notwendige Ergänzung zu dem Fahrgastschiffsverkehr, den die Berliner Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern“ und die Reedereien Nobiling und Bauer mit Charterfahrten schon etwa 1895 begannen und ca. 1904/1905 mit sommerlichem Linienverkehr ergänzten.

Als Geburtsstunde der „Reederei Lehmann“ könnte eventuell der 5. Juli 1912 gelten, der Tag, an dem Karl Lehmann durch Erlass des Regierungspräsidenten der Provinz Brandenburg als Chef der märkischen Wasserstraßen offiziell zur Errichtung einer Personenfähre über den Teupitzsee ermächtigt wurde und damit der früher eher nebenberuflich organisierte Motorbootbetrieb einen neuen Charakter erhielt.¹

Förderlich wirkte sich ohne Frage aus, dass der damalige Eigentümer des Teupitzer Schlosses und Sees, Baron von Parpart, im Jahre 1910 endgültig den lang geführten Gerichts-

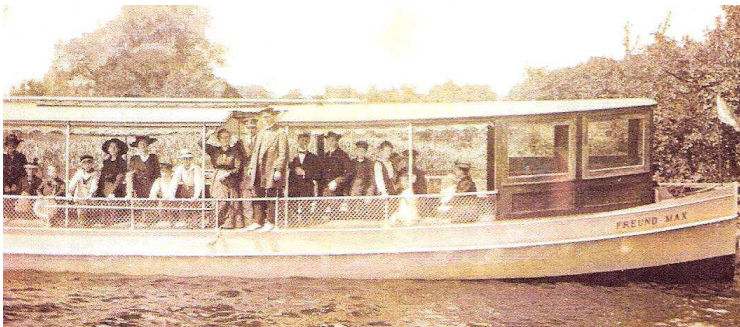
¹ Lokalanzeiger für Teupitz und Umgegend, 20. Juli 1912

prozess verlor und die Absperrkette für Motorboote am Mochheidegraben, der Zufahrt zum Teupitzer See, beseitigen mußte.²

Die neue Reederei Lehmann konnte sich u. a. auf die Aktivitäten von Richard Krause stützen, der nach Recherchen seines Enkels Heinrich Krause schon um 1903 einen Dampfer auf dem Teupitzer See in Einsatz gebracht hatte.³

Neben seinen Kenntnissen als Schlossermeister brachte Karl Lehmann auch seine Erfahrungen als langjähriger Vorsitzender des geselligen Vereins „Mikado“, der in der „Kleinen Mühle“ agierte, in die Leitung der Reederei ein.³

Sein zuerst bekanntes Boot taufte er nach dem Vornamen seines Sohnes „Freund Max“.⁴ Spätestens seit dem Juli 1916 war „Freund Max“ im ganzen Schenkenländchen bekannt, als er auf dem stürmischen Teupitzer See gekenterte Segler rettete.⁵



Freund Max, Foto B. Tappert

Seine wichtigste Aufgabe bestand im **Fährbetrieb** zwischen der Stadt Teupitz, dem am Westufer gelegenen Ort Egsdorf, den Wasserlokalen „Kleine Mühle“, „Tornows Idyll“, „Krügers Waldfrieden“ sowie dem Restaurant „Seeschlößchen“ in Groß

² ebenda, 24. Januar 1912, 12. März 1912

³ Vgl. Wegweiser „Schenkenländchen“, 18. Ausgabe 2017, S. 11

³ Lokalanzeiger für Teupitz und Umgegend, 13. Januar 1912

⁴ Pr Br Rep. 8, Teupitz Nr. 67

⁵ Lokalanzeiger für Teupitz und Umgegend, 5. Juli 1916

Köris, der Station, mit Anschluss an die seit 1897 auf dem Bahnhof Teupitz/Groß Köris eintreffenden bzw. abfahrenden Züge der Berlin -Görlitzer Eisenbahnstrecke.

Zur Blüte gelangte die Reederei in den 1920er Jahren unter dem unternehmerisch aktiven und lebenslustigen Sohn von Karl Lehmann, Max Lehmann (1890-1943), wegen seiner späteren Beibehaltung „Bombke“ Lehmann genannt.

Auch er war Schlossermeister von Beruf und entwickelte auf dieser Grundlage ein vielseitiges Geschäftsleben, das je nach Jahreszeit und Marktlage verschiedene Momente vereinigte: die Schlosserei und den Motorenbau, Beleuchtungshaus und Installation, Auto- und Fahrradreparatur, Bootswerft und Motorbootverleih, Benzinstation mit 3.000 l Fassungsvermögen vor dem Wohnhaus am Markt, und im Sommer vor allem den Fährbetrieb und Schiffsverkehr auf dem Teupitzer See. Immer ging er von der wirtschaftlich begründeten Idee aus, die Schifffahrt in vielgestaltige unternehmerische Aktivitäten einzubetten.



Wohn- und Geschäftshaus Max Lehmann, Foto um 1925, B. Tappert

Sein Wohn- und Geschäftshaus befand sich unmittelbar am Teupitzer Markt unmittelbar neben der berühmten Gaststätte „Zum goldenen Stern“ und wird noch heute von seinen Erben bewohnt. Die Werkstatt und die Bootswerft sowie die

Anlegestelle für die Motorboote und den Fährbetrieb lagen auf dem hinteren Teil dieses Grundstücks.

Im Jahre 1928 wurde Max Lehmann, Vorsitzender des Gewerbe- und Verkehrsvereins von Teupitz, dessen stellvertretender Vorsitzender er schon vorher gewesen war.⁶ In seiner Amtszeit wurde die Tradition der Teupitzer Seefeste wieder aktiviert und das Seefest am 5. Juli 1929 in „Tornows Idyll“ und am 19. Juli 1929 in „Krügers Waldfrieden“ beschlossen.⁷ Im gleichen Jahr organisierte Max Lehmann im Gewerbe- und Verkehrsverein einen Vortrag zum Steuerwesen, das den Mittelständischen im Nacken saß.⁸

Bei den Stadtverordnetenwahlen in Teupitz am 12. März 1933 kandidierte Max Lehmann für die Teupitzer Bürgerliste. Von 730 abgegebenen Stimmen, waren 250 für die NSDAP, 213 für die Nationale bürgerliche Arbeitsgemeinschaft, 197 für die Republikanische Bürgerschaft und 63 für die Bürgerliste.¹⁰ Das war nach der Machtergreifung der Nazis ein bemerkenswertes politisches Bekenntnis.

Schon Karl Lehmann hatte neben dem Motorboot „Freund Max“ zwei weitere Boote für Touren nach ‚Neue Mühle‘ und zum Scharmützelsee in Dienst gestellt.¹¹ Aber erst das von Max Lehmann in Dienst gestellte Boot „Tante Else“ erreichte eine gleiche Berühmtheit wie „Freund Max“.

Das **Motorboot „Freund Max“** hatte eine Länge von 17 m und eine Breite von 3,10 m, war völlig aus Stahl gebaut und besaß eine Vorderkajüte. Mittschiffs befand sich hinter dem Führerstand ein Abort. Das Schiff trug ein massives Sonnendeck und konnte durch Gardinen gegen Witterungseinflüsse geschützt werden. Die zulässige Personenzahl betrug 98.¹²

⁶ Der Märker, 15.3.1928, 27.10.1928

⁷ Der Märker, 26.5.1929

⁸ Der Märker, 12.2.1929

¹⁰ Der Märker, 14.3.1933

¹¹ Allgemeiner Anzeiger für Teupitz und Umgegend, 22.03.1913

¹² Pr Br Rep. 8, Teupitz Nr. 67

Das **Motorschiff „Tante Else“** war ein Salon-Kajütboot. Der vordere Teil des Schiffs trug ein massives Sonnendeck, während sich über die restlichen $\frac{2}{3}$ Länge eine 9-fenstrige Kajüte erstreckte. In derselben befand sich mit Zugang von außen, der Abort. Auch dieses Schiff war völlig aus Stahl gebaut, hatte zunächst eine Länge von 16 m, nach seiner Vergrößerung jedoch 20 m, eine Breite von 3,60 m und bot 145 Personen Platz.¹³



Foto um 1927, B. Tappert

Die Tante Else wurde in der Werfthalle des Teupitzer Bootsbauers Karl Krause und mit Hilfe der Lehmann'schen Maschinenschlosserei erbaut.¹⁴

Am 29. Juni 1925 fand ihr Stapellauf statt; die Taufrede hielt der Bürgermeister Johannes Schäfer; die traditionelle Sektflasche zerschellte Frau Else Lehmann am Bug des neuen Teupitzer Schiffes.¹⁵ Wegen des großen Zuspruchs wurde dieses Salon-Kajütboot im Frühjahr 1930 auf die genannte Länge vergrößert.¹⁶

¹³ Pr Br Rep. 8, Teupitz Nr. 67

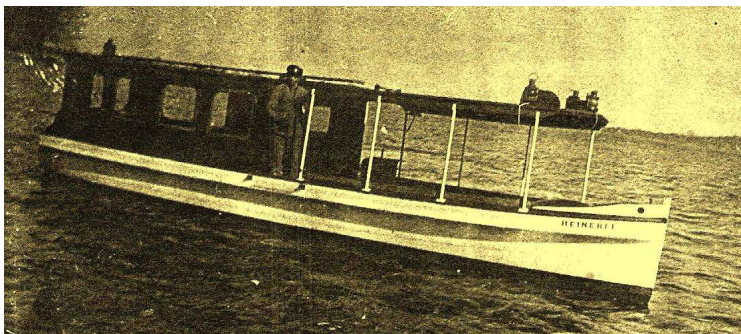
¹⁴ Der Märker, 27.04.1925, 01.07.1925

¹⁵ Der Märker, 01.07.1925

¹⁶ Der Märker, 05.04.1930

1931 beantragte Max Lehmann die Erlaubnis zum Betrieb der Schankwirtschaft einschließlich des Branntweinausschanks auf beiden Motorbooten. Vom Kreisausschuss des Kreises Teltow mit dem Landrat von Nathusius wurde dieser Antrag am 27. Oktober 1931 zunächst abgelehnt. Als Gründe wurden angeführt, dass die Fahrzeiten zwischen den Anlegestellen nicht länger als 15 Minuten betragen würden und die Fahrgäste dort hinreichend Gelegenheiten für Getränke und Erfrischungen fänden.

Ein halbes Jahr später, am 13. April 1932 wurde die Schankerlaubnis für Wein, Bier, Branntwein und ‚nichtgeistige‘ Getränke dann doch erteilt, wenn die Fahrt mindestens eine Stunde dauerte.¹⁷ Damit nahm die Attraktivität der Extrafahrten mit ‚Freund Max‘ und ‚Tante Else‘ weiter zu.



Heinerle um 1927, Foto B. Tappert

Zum Schiffspark der Reederei Lehmann gehörte ab April 1929 auch das **Kajütboot „Heinerle“**, erbaut gleichfalls im eigenen Betrieb, und getauft auf den Kosenamen des Sohnes Karl-Heinz, nutzbar durch 60 Fahrgäste.¹⁸ Es wurde ebenso wie die **„Pauline“**, das nach der Mutter von Max Lehmann getaufte Motorboot, vorrangig für den Fährbetrieb eingesetzt.¹⁹ Weniger

¹⁷ Pr Br Rep. 8, Teupitz Nr. 67

¹⁸ Der Märker, 18.04.1929

¹⁹ Reederei Max Lehmann, Anzeigenmaterial von ca. 1930, Kopie im Besitz des Autors

bekannte Boote waren die „Seddin“ und „Mutters Liebling“. Das Leistungsangebot der Reederei war sehr vielseitig.

An der Spitze stand auch in den 1920er und 1930er Jahren der regelmäßige **Fährbetrieb** zwischen der Stadt, den am jenseitigen Ufer gelegenen Wasserlokalen „Tornows Idyll“ (1896) und „Krügers Waldfrieden“ (1910), ab 1927 auch der Ortschaft Egsdorf und dessen Effland'schem Lokal²⁰ sowie dem „Seeschlößchen“ in Groß Köris.

Die Tarife für diesen Fährbetrieb wurden durch Erlass des Potsdamer Regierungspräsidenten geregelt und betragen 1925 beispielsweise 35 Pfennige bzw. in der Nacht doppelt so viel für eine Fahrt von Tornow's Idyll zur Stadt.²¹ Vor allem war so neben dem Postwagenverkehr eine zweite feste Verbindung zum Bahnhof Teupitz/Groß Köris für die Anwohner des Sees gesichert.



Nachdem die Stadtverordnetenversammlung von Teupitz 1928 den Siedlungsplan für den Egsdorfer Horst²² und 1930 für die Liebesinsel bestätigt hatte,²³ wurde auch der Fährbetrieb zu beiden Inseln festgelegt. Da in jenen Jahren die Ansiedler nur in Ausnahmen über eigene Boote verfügten, waren der regelmäßige

²⁰ Der Märker, 26.05.1927

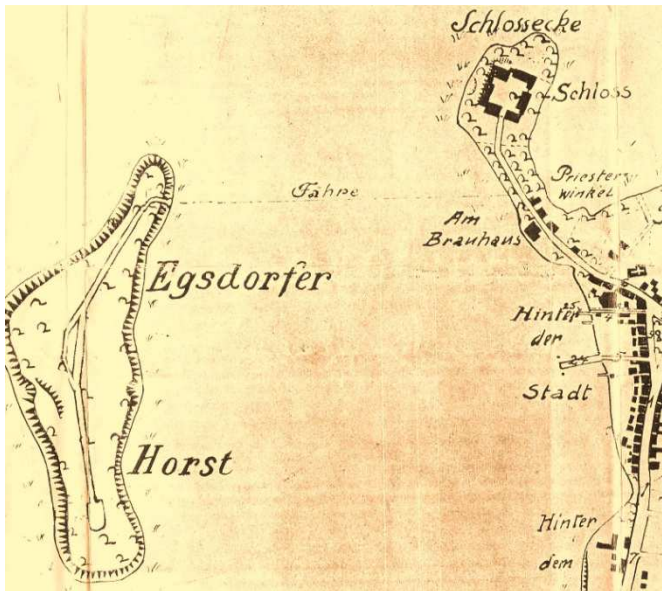
²¹ Der Märker, 16.04.1925

²² Der Märker, 16.11.1928

²³ Pr Br Rep. 8, Teupitz Nr. 258

Fährbetrieb und der Bau entsprechender Bollwerke zum Anlegen für die Motorboote unerlässlich.

1932 wurde die Anlegestelle am Egsdorfer Horst eröffnet²⁴ und wahrscheinlich auch auf der Liebesinsel. Am Egsdorfer Horst befand sie sich an der nordöstlichen Inself Spitze, auf der Liebesinsel an der südwestlichen Inselfseite. Von dort lief ein Weg quer durch das jeweilige Inselterrain, von dem aus die einzelnen parzellierten Grundstücke zu erreichen waren. Die Wochenendhausbebauung und Besiedelung beider Inseln erfolgte ca. 1928 bis 1939, so dass der Fährbetrieb Max Lehmanns in jenen Jahren eine neue Einnahmequelle erhielt.



Fähre, Karte 1928, Archiv Autor

Als nach dem Zweiten Weltkrieg die Inseln in den 1950er Jahren wieder als Erholungs- und Wochenendziele entdeckt wurden, erfolgte die Überfahrt ausschließlich mit eigenen Booten, die auf

²⁴ Der Märker, 18.7.1932

verschiedenen privaten Grundstücken in Teupitz oder Egsdorf untergestellt wurden.

Neben dem Fährbetrieb wurden die „Dubrowfahrten“ das wohl bekannteste Angebot der Reederei Lehmann.

Mittwoch
Dubrowfahrt
mit Musik

mit dem Salon-Stajüßboot „**Sante Else**“
Fahrpreis ab Teupitz und Schwerin **1,50** ab Großk
1,25 ab Kleinköris **1.-** Kinder die Hälfte

Abfahrtzeiten: Teupitz, Fährstelle 13.00, Restan
Gohlke 13.05, Egsdorf, Rest, Uffland 13.10, Tort
Idyll 13.20, Krügers Waldrieden 13.25, Schw
Seglerlust 13.35, Seeschlößchen 18.50, Zugbr
Großköris 14.00, Kleinköris, Poillon 14.15
brück 14.25.

Zu recht reger Beteiligung ladet freundlichst ein
Max Lehman

Der Märker, 17.8.1932

Mit der „Tante Else“ führten sie die an allen Anlegestellen des Teupitzer Sees einsteigenden Gäste über Klein Köris hinaus durch das ehemalige Hofjagdrevier der Dubrow mit ihren uralten Eichenbeständen, an den stillen Seeufern entlang vorüber an den Reiherhorsten bis zum Wassersportzentrum Prieros. Meistens wurde dort in dem Lokal „Zum Wassersport“ eingekehrt.

Seenrundfahrten auf dem Teupitzer See gehörten ständig zum Angebotskatalog. Die malerischen, waldumkränzten Buchten, die Inseln und Halbinseln machten diese Ausflüge auch in Berlin bekannt.

Des Weiteren wurden die Motorboote auch zu „billigen Preisen und kulanten Bedingungen“ an Vereine, Schulen und Privatgesellschaften zu Tagesausflügen und mehrtägigen Fahrten verliehen.

Eine Spezialität der Reederei Max Lehmann wurden die Sonderfahrten zur „Neuen Mühle“ bei Königs Wusterhausen, nach Storkow und nach Bad Saarow am Scharmützelsee.

Auch kleine Kaffeefahrten von der Stadt hinüber nach „Krügers Waldfrieden“ oder „Tornow's Idyll“ zählten zum Programm.

Höhepunkte für die Reederei war der Schiffsverkehr mit allen Booten zu den Teupitzer Seefesten.²⁵

Im Folgenden sollen einige Aktivitäten beispielhaft genannt werden:

22.03.1913 Karl Lehmann stellt ein drittes Motorboot für Touren zur „Neuen Mühle“ und zum Scharmützelsee in Dienst.²⁶

11.06.1925 Seereederei Max Lehmann organisiert Sonntagsfahrten nach Tornow's Idyll und Krügers Waldfrieden.²⁷

24.04.1925 Extrafahrten mit dem Salon-Motorboot „Freund Max“ zur Dubrow.²⁸

30.07.1925 Mondscheinfahrt mit „Freund Max“ zum Teupitzer Seefest.²⁹

09.08.1927 Dampferfahrten mit „Tante Else“ und „Freund Max“ durch die Dubrow bis Prieros für Insassen der Landesirrenanstalt Teupitz.³⁰

15.07.1928 Motorbootfahrten der Seereederei Lehmann zum Seefest in „Tornow's Idyll“.³¹

25.05.1929 Regelmäßige Dubrowfahrten mit „Tante Else“ zum Gasthaus „Wassersport“ in Prierosbrück.³²

13.06.1929 Seerundfahrt mit der „Tante Else“ für den Berliner Autodroschenbesitzer-Verein.³³

²⁵ Reederei Max Lehmann, Anzeigenmaterial von ca. 1930, Kopie im Besitz des Autors

²⁶ Allgemeiner Anzeiger für Teupitz und Umgegend, 22.03.1913

²⁷ Der Märker, 11.06.1925

²⁸ Der Märker, 24.04.1925

²⁹ Der Märker, 30.07.1925

³⁰ Der Märker, 09.08.1927

³¹ Der Märker, 15.07.1928

³² Der Märker, 25.05.1929

³³ Der Märker, 13.06.1929

16.3.1930 Frühjahrseröffnung des Fährbetriebs der Seereederei Lehmann auf dem Teupitzer See.³⁴

03.04.1930 Stündlicher Motorbootverkehr zwischen Stadt und „Tornow's Idyll“ zu der dort stattfindenden besonderen Tanzveranstaltung „Großer Wildwest-Ball“.³⁵

01.07.1932 Extrafahrt mit „Tante Else“ nach „Neue Mühle“, Fahrpreis 2 Mark.³⁶

04.05.1933 Salonkajütboot „Tante Else“ für Gäste des Yachtclubs Teupitzsee gechartert.³⁷

Erhebliche Einschränkungen für den Reedereibetrieb gab es bereits während des Ersten Weltkrieges, außerordentlichen Begrenzungen wurde er im Zweiten Weltkrieg ab 1941 unterworfen. Bedingt dadurch und mit dem Tode Max Lehmanns im Jahre 1943 fand die Seereederei Max Lehmann ihr vorläufiges Ende.

Nach dem Krieg wurde der Reedereibetrieb nicht mehr eröffnet.³⁸ Dafür gab es wirtschaftliche Erwägungen und persönliche Interessen, wohl aber auch die abwehrende Haltung der jungen DDR zur Entwicklung privater Betriebe überhaupt. Nachdem Karl-Heinz Lehmann (1917-1969) aus der Kriegsgefangenschaft 1947/1948 zurückgekehrt war, hat er die Motorschiffahrt stets nur nebenberuflich und fast ausschließlich in der Sommersaison durchgeführt.

Nichtsdestotrotz erwarb er sich dadurch die Anerkennung der Teupitzer und ihrer Wochenend- und Urlaubsgäste. Seine stete Einsatzbereitschaft und Aufgeschlossenheit, den Wünschen für Sonderfahrten nachzukommen, waren sprichwörtlich.

³⁴ Der Märker, 16.03.1930

³⁵ Der Märker, 30.04.1930

³⁶ Der Märker, 1.7.1932

³⁷ Königswusterhausener Zeitung, 04.05.1933

³⁸ Die folgenden Ausführungen basieren u. a. auf einem Interview des Autors mit Frau Bärbel Tappert, der Tochter von Karl-Heinz Lehmann, am 11.03.1998 in Teupitz



Karl-Heinz Lehmann und die „Pauline“, Foto um 1967, B. Tappert

Der große Schiffspark der früheren Reederei war durch Verkäufe und Außerdienststellungen zusammengeschrumpft, nur die bekannte „Pauline“ für ca. 20-30 Personen war geblieben. Vor allem wurden sonnabends und sonntags Rundfahrten auf dem Teupitzer See organisiert, mittwochs eine Dubrowfahrt bis Prieros und auf Bestellung Sonderfahrten für Betriebskollektive, Schulen und Vereine mit unterschiedlichsten Zielen.

Zwei Zeitungsausschnitte aus den 1960er Jahren sollen die Aktivitäten und die Wertschätzung Karl-Heinz Lehmanns verdeutlichen:³⁹

- „Die Teupitzer Seen ... sind jetzt wieder ein Ziel vieler Erholungssuchender ... Die meisten Gäste ... nutzen dabei die Gelegenheit, im Motorbootkutter von Herrn Lehmann eine einstündige Seerundfahrt mitzumachen. Diesen ‚Dienst am Urlauber‘ übt Herr Lehmann seit vielen Jahren aus.“

- „Pauline, der solide Motor Kahn Herrn Lehmanns, der das Fahrzeug neben seiner eigentlichen Beschäftigung als Fahrrad-Reparatur-Fachmann führt, hat in dieser Saison schon Tausenden von Urlaubern und Ferienkindern eine Seereise zwischen Teupitz und Prieros ermöglicht. Allein vergangenen Donnerstag weilten 160 Kinder vom Ferienlager des

39 Märkische Volksstimme, Datum unbekannt, Kopien der Original-Zeitungsausschnitte aus dem Besitz der Ehefrau von Karl-Heinz Lehmann, der heutigen Frau B. Pflugmacher, sind im Archiv des Autors

VEB Verbundnetz an Bord. Mehrmals täglich legt ‚Pauline‘ bei ‚Tornows Idyll‘ an, um Gäste aufzunehmen.“

Nach dem sehr frühen Tod von Karl-Heinz Lehmann 1969 im Alter von 52 Jahren hat dessen Schwiegersohn Herr Tappert den Schiffsverkehr mit der ‚Pauline‘ noch kurzzeitig aufrecht erhalten, dann war die einst berühmte „Seereederei Lehmann“ Anfang der 1970er Jahre endgültig gestorben und begannen ihre Leistungen für die Teupitzer und ihre Tausenden Gäste in Vergessenheit zu geraten.

Neben den bereits skizzierten gesellschaftlichen Umständen und persönlichen Verhältnissen zählten die zunehmende Individualisierung des Bootsverkehrs und der Aufschwung des Autoverkehrs zu jenen Bedingungen, die auch dem Teupitzer Schifffahrtsunternehmen ökonomische Effizienz immer mehr erschwerten.

6.2 Die Dahme-Schifffahrt-Teupitz von Hans-Ulrich Kaubisch seit 1991⁴⁰



Hans-Ulrich Kaubisch, Foto 1999

⁴⁰ Dieses Kapitel beruht u. a. auf drei Interviews des Autors mit H.-U. Kaubisch am 11.03., 08.04.1998 und am 5.10.2002 in Teupitz

Im Zusammenhang mit den sich wesentlich verändernden wirtschaftlichen Existenzbedingungen während der Wendezeit in der DDR 1989/90 entschloss sich der Teupitzer Bürger, Hans-Ulrich Kaubisch (1950), ein privates Schifffahrtsunternehmen aufzubauen.

Die neuen politischen und ökonomischen Verhältnisse, die sich durch den Beitritt der neuen Bundesländer zur BRD am 3.10.1990 herausbildeten, förderten und ermöglichten solche privatwirtschaftlichen Aktivitäten.

Das Bedürfnis für ein Teupitzer Schifffahrtsunternehmen schien gegeben: Seit dem Verschwinden der Seereederei Lehmann war eine Lücke entstanden, der Untergang des VEB „Weiße Flotte“, die über Jahrzehnte die Teupitzer Wasserstraße befuhr, hatte diese Lücke noch größer werden lassen.

Die persönlichen Voraussetzungen für ein solches Unternehmen konnte H.-U. Kaubisch vorweisen. Er verfügte über eine solide Ausbildung als Diplomökonom und war viele Jahre als Wirtschaftsleiter tätig. Zu seinem technischen und ökonomischen Sachverstand kamen die über Jahrzehnte gesammelten Erfahrungen als Segelboot- und Motorboot-Sportler sowie der erworbene Befähigungsnachweis als Schiffsführer hinzu.

Darüber hinaus hatte er schon seit 1988 nebenberuflich mit der kleinen Barkasse „Undine“, die 12 Personen Platz bot, Seerundfahrten auf dem Teupitzer See durchgeführt. Mit der „Möve“ (40 Personen), einem von der „Weißen Flotte“ Potsdam ausgeliehenem Motorschiff konnte er 1990 weitere Erfahrungen gewinnen.

Nach umfanglichen und sorgfältigen Vorbereitungen wagte H.-U. Kaubisch schließlich am **1. Mai 1991** den Schritt in die Selbständigkeit. Den Grundstein für den Erwerb eines eigenen Schiffes konnte er in der Saison 1991/92 zunächst mit dem von der „Weißen Flotte“ Potsdam ausgemusterten Motorschiff „Werder“ (65 Personen) legen.

1993 erwarb er von der „Jacko-Werft“ Dolgenbrodt das neu erbaute Motorschiff „Party“ (40 Personen), das bis 1997 gute Dienste leistete.



Die „Schenkenland“ auf Fahrt, Foto S. Kaubisch

Zugleich wurde 1993 das **Motorschiff „Schenkenland“**, ein Neubau der „Bruno-Placke-Werft“ Aken für 150 Personen in die Reederei eingegliedert. Der Name war der Bezeichnung „Schenkenländchen“ nachempfunden, welche das Teupitzer Gebiet wegen der 400-jährigen Herrschaft der Schenken von Landsberg (ca. 1330-1717) trägt. Er wurde ein Symbol für die Bodenständigkeit des jungen Unternehmens und die dabei vollzogene Änderung vom „Ländchen“ zum „Land“ deutete hin auf das wachsende Selbstbewusstsein des neuen Unternehmers.



„Liberty“ auf Fahrt vor Tornow's Idyll, Foto 1998

Die sich abzeichnenden Erfolge ermöglichten 1995 den Erwerb des **MS „Liberty“** (75 Personen). Es war 1988 von der „Cufra-Werft“ Lübeck erbaut worden und hatte sieben Jahre den

alliierten Streitkräften in Berlin (West) als Ausflugsdampfer auf dem Wannensee gedient.

So konnte sich die Dahme-Schiffahrt-Teupitz 1998 auf zwei moderne Motorschiffe, die „Schenkenland“ und die „Liberty“ stützen und mit ihnen die wesentlichen Ansprüche an ein Teupitzer Schiffahrtsunternehmen erfüllen.

Obwohl es sich juristisch bei diesem jungen Unternehmen um eine Einzelfirma handelt, war es in der Realität doch ein charakteristischer Familienbetrieb. Die Ehefrau des Inhabers Ilse Kaubisch (1952), die Söhne Hans (1976) und Steffan (1978) sowie die Eltern/Rentner Joachim und Elsbeth Kaubisch (1928 und 1926) haben durch ihre tatkräftige Mitarbeit den erfolgreichen Start des Schiffahrtsunternehmens erst ermöglicht und sicherten die Solidität dieser Reederei durch ihren familiären Zusammenhalt.

Vor allem trug Ilse Kaubisch (1952-2017) als Schiffsführerin zum positiven Betriebsergebnis der Firma bei. Sie verstarb völlig unerwartet, nach kurzer, schwerer Krankheit bereits im 65. Lebensjahr. Der Text zur Geschichte der Personenschiffahrt ist deshalb in besonderer Weise auch ihren Leistungen und ihrem Andenken gewidmet.



Schiffsführerin Ilse Kaubisch (links), Foto 2001

Neben Ilse Kaubisch waren während der Saison von April bis Oktober zwei weitere Angestellte als Bordpersonal tätig und garantieren die Betreuung der Passagiere.

Die Anmietung der traditionsreichen und im Jahre 2000 völlig neu errichteten Teupitzer Dampfer-Anlegestelle „Bohr's Brücke“ von der Stadt bot der „Dahme-Schiffahrt-Teupitz“ einen ausgezeichneten Standort im Zentrum der Hauptstadt und des Amtssitzes des Schenkenländchens.

Gestützt auf die gute Bilanz der Reederei erwarben Hans-Ulrich und Ilse Kaubisch im Herbst 1995 das Grundstück Markt 16. Das knapp 1.000 qm große Grundstück zwischen Markt und Westufer des Teupitzer Sees bot in Einheit mit seiner traditionsreichen Bebauung neue unternehmerische Möglichkeiten, welche die gesamte Familie mit Enthusiasmus und Fleiß zu nutzen verstand.



Teupitzer Hafen, Foto 1997

Am Ufer dieses Grundstücks entstand ein ca. 35 m langer Steg und Liegeplatz für den Schiffspark der Reederei. Die Einweihung am **22. Juni 1996** wurde zu einem denkwürdigen

Tag in der Geschichte der Dahme-Schifffahrt-Teupitz. Das günstig gelegene, ca. 20 m breite Ufergrundstück und der neue Steg wurden zugleich zum Geburtsort eines selbständigen Unternehmens des ältesten Sohnes der Familie, Hans Kaubisch, der hier an diesem Tag eine **Bootsausleihstation** eröffnete.



Hans Kaubisch und die Bootsausleihe, Foto 1999

In dem durchgehend sanierten und modernisierten alten Gebäude des Grundstücks wurde von Steffan Kaubisch, dem jüngeren Sohn, am **28. Juni 1997** das **Restaurant „Tuptzer Hafen“** eröffnet.



Steffan Kaubisch im Restaurant Tuptzer Hafen, Fotos 1999

Eine qualifizierte Ausbildung als Koch im „Schloßhotel Teupitz“ und der Rückhalt in der Familie boten dem knapp 20jährigen die seltene Chance, seine berufliche Laufbahn als Selbständiger zu beginnen. Der Start verlief erfolgreich; die Teupitzer und ihre zahlreichen Sommergäste nahmen schnell Besitz von dieser neuen Lokalität.

Das Anknüpfen an die Traditionen des in diesem Hause von 1874-1922 betriebenen „Restaurant Marwitz“ und die Lage zwischen Markt und See boten günstige Bedingungen für den Betrieb des Restaurants. Dessen effektive Führung durch die Familie erwies sich dann jedoch schwieriger als angenommen, sodass es vermietet werden musste.

Durch die Errichtung eines Neubaus auf dem Grundstück wurde von Oktober 1997 bis zum April 1998 eine weitere Restauration, das attraktive „Hafen-Café“ geschaffen. Dessen Leitung übernahm zeitweilig Ilse Kaubisch, nachdem das kleinere Passagierschiff, die „Liberty“, verkauft worden war.

Die Indienststellung einer Luxusjacht, die traditionsgemäß den Vornamen der Frau des Unternehmers „Ilse“ erhielt, erweiterte und ergänzte von 2000 bis 2017 mit Sonderfahrten das Angebot der Firma.



Luxusjacht Ilse, Foto 2003

Mit der Kombination von Passagierschiffahrt, Bootsausleihe, Restauration und neuer Seebrücke war ein attraktiver Hafen entstanden, der als Ausgangs- und Endpunkt der Seerundfahrten beste Zukunftsaussichten hat. In seinem Programm knüpft das junge Schifffahrtsunternehmen an die Traditionen der „Seereederei Lehmann“ an und setzt diese mit neuen Akzenten fort.



Tuptzer Hafen, Foto 2016

Inzwischen haben die Söhne des Gründers der Dahme-Schiffahrt-Teupitz, Hans und Steffan Kaubisch das Zepter übernommen und gliedert sich das Unternehmen in drei selbständige Bereiche: Die Linien- und Charter-Schiffahrt, der Bootsverleih mit Hafenbetrieb und die Gastronomie im Gasthaus „Tuptzer Hafen“.

Mareike und Steffan Kaubisch erfreuen ihre Gäste mit der „Schenkenland“. Hans Kaubisch betreut die Gäste in dem modern und komplett ausgestatteten Hafen. Die Pächterin Verena Brauer bewirbt mit ihrem Team die Gäste des Gasthauses „Tuptzer Hafen“.

2018 ist zu konstatieren, dass sich dieses initiativreiche Teupitzer Unternehmererzetz auch unter den sich verändernden wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen im Land Brandenburg und seinem Dahme-Spreewald-Kreis durchsetzen und für die Dauer etablieren konnte.

Die feste Verankerung in der Stadt und deren Unterstützung bleiben dafür wie bisher unerlässlich.



Schenk von Landsberg, Postkarte 2017



Eisdiele am Markt, Foto 2013

Mit dem schon über 100-jährigen Hotel „Schenk von Landsberg“ und der 50-jährigen „Eisdiele“ der Familie Wronowsky am Markt sind die Dahme-Schiffahrt-Teupitz und der Hafенbetrieb mit Gasthaus zum touristischen Aushängeschild der Hauptstadt des Schenkenländchens geworden.

Quellen (Auswahl)

Staatsbibliothek zu Berlin, Zeitungsarchiv

- Ztg 724g Teltower Kreisblatt, Jahrgänge: 1884, 1889, 1897, 1898, 1899, 1900, 1923
- Ztg 1441 Der Märker, Jahrgänge: 1925-1933
- Ztg 5444 Allgemeiner Anzeiger für Teupitz und Umgegend, Jahrgänge: 1912-1918

Brandenburgisches Landeshauptarchiv (BLHA),
Rep. 8, Teupitz

- Nr. 67 (Teupitzer Gaststätten)
- Nr. 84 (Vereinsangelegenheiten)
- Nr. 258 (Besiedlungsplan für die Liebesinsel)
- Teltower Kreiskalender, Jahrgang 1914

Interviews des Autors mit

- Klaus Berg, ehemaliger Kapitän der ‚Stolzenfels‘ am 11.12.1996 in Berlin
- Geschäftsführer der Reederei Riedel- GmbH am 12.12. 1996 in Berlin
- Brigitte Pflugmacher, Ehefrau von Karl-Heinz Lehmann am 10.2. 1998 in Teupitz
- Bärbel Tappert, Tochter von Karl-Heinz Lehmann am 11.3.1998 in Teupitz
- Hans Ulrich Kaubisch am 11.3.1998, 8.4.1998, 5.10.2002, 21.4. 2003 in Teupitz

Privatarchiv des Autors

- Adressbuch Teupitz 1931
- Adressbuch für den südlichen Teil des Kreises Teltow, Schwerin 1939
- Bilddokumentation der BVG, Berliner Fahrgastschiffe 1702-1987, Berlin 1987

Literatur (Auswahl)

- Boveri, Margret, Tage des Überlebens Berlin 1945, München 1968
- Breuer, Manfred, MS Spree, Fahrgastschiffahrt zwischen Elbe und Oder, Berlin 1985
- Burkhardt, Albert, Auf Fontanes Spuren, Leipzig 1978
- Fontane, Theodor, Wanderungen durch die Mark Brandenburg, Spreeland, Berlin 1979
- Groggert, Kurt, Spreefahrt tut not!, Berlin 1972
- Heller, Gisela, Neuer Märkischer Bilderbogen, Berlin 1986
- Hoffmann, Franz, Geschichte von Schloss und Stadt Teupitz, Selbstverlag 1902
- Kins, Hans, Die märkischen Gewässer, insbesondere die Entwicklung des Personen-Dampfschiffsverkehrs auf der Spree und Havel, Berlin 1913
- Natzschka, Werner, Berlin und seine Wasserstraßen, Berlin 1971
- Nordhausen, Richard, Unsere märkische Heimat, Anthologie, Leipzig 1920
- Plothow, Anna, Märkische Skizzen, Berlin um 1900
- Reichner, Wilhelm, Wanderungen durch den Kreis Teltow, I. Teil, Berlin 1925
- Schäfer, Johannes, Etwas vom alten Städtelein Teupitz, Teltower Kreisblatt, Beilage, 6.7.1930
- Scholz, Hans, Am grünen Rand der Spree, Hamburg, Sonderausgabe 1960
- Seyppel, Joachim, Ein Yankee in der Mark, Berlin 1969
- Strangmann, Der Fahrgastschiffsverkehr auf den Wasserstraßen in und um Berlin, Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Heft 9, 1937



„Schenkenland“ auf dem Teupitzer See, Foto Autor 2010



Schlosshalbinsel, Luftaufnahme, R. Hensel 2012