



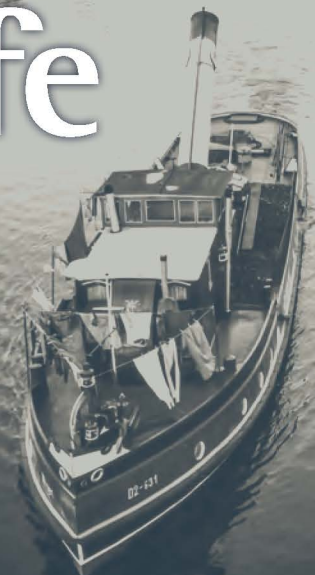
Michael Sohn

Die Werft der Gebr. Maass und

ihre Schiffe

Neustrelitz 1881-1913

Eigenverlag Sohn-Art



Michael Sohn

Die Werft der Gebr. Maass und ihre Schiffe

Neustrelitz 1881-1913

Eigenverlag Sohn-Art

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar

Impressum

© 2026 Eigenverlag Sohn-Art

Rudolf-Breitscheid-Str. 44
16816 Neuruppin

www.sohn-art.de

Autor
Michael Sohn

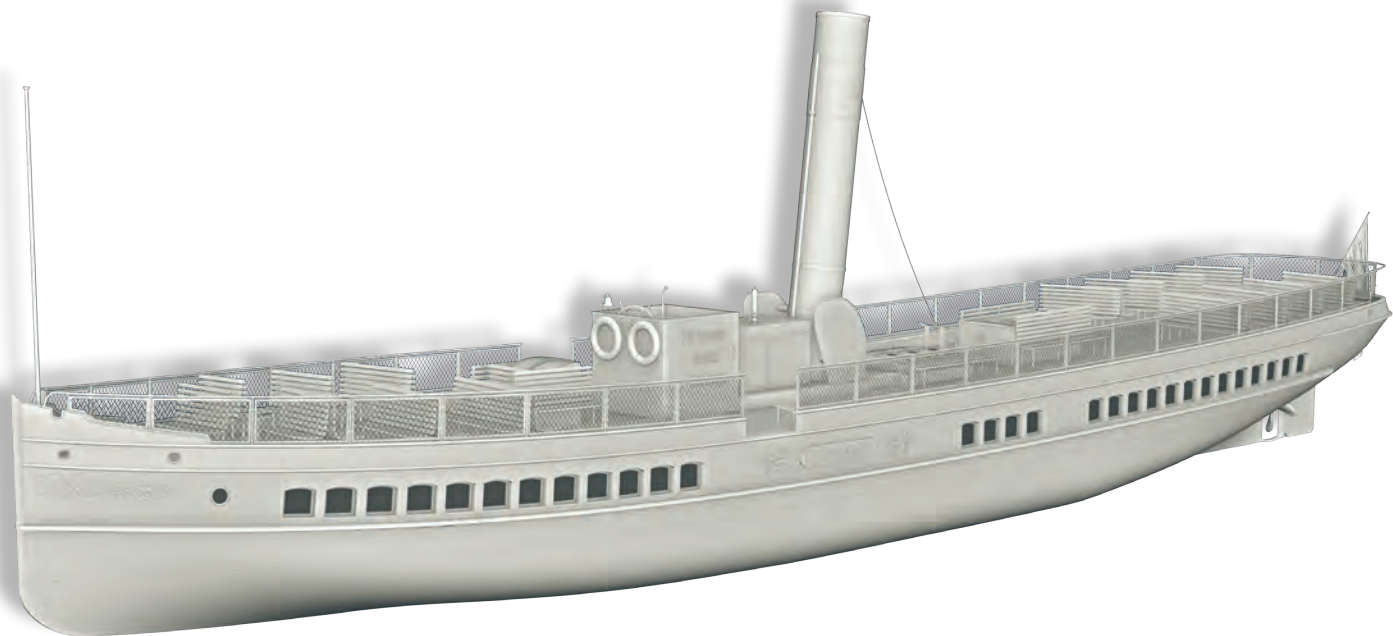
Umschlaggestaltung, Satz und Layout
Michael Sohn

Illustration zweite und dritte Umschlagseite
Michael Sohn

ISBN 978-3-00-088662-1

Inhalt

Vorwort	5	Die CARL	47	Die GEORG	79
Die Firma und Familie der		Die FRIEDRICH CARL	47	Die KARL BRUNO	79
Gebrüder Maass	6	Die KYFFHÄUSER	48	Die LOTTCHEN	79
Das Werk in der		Die MEMEL	50	Die FREYA	81
Zierker Straße 21d	13	Die FRIEDEFÜRST	51	Die SIEGFRIED	81
Die Schiffsbauten	26	Die FORTUNA	52	Die ALICE	82
Die VANDALIA	26	Die PAUL	54	Die KARL WILHELM	83
Die ELISABETH	26	Die ELLI	54	Die ELISABETH	85
Die NEUSTRELITZ	27	Die CHARLOTTE	54	Die FALKE	88
Die EMMA	27	Die v. BISMARCK	56	Die GRAF v. ZIETEN-SCHWERIN	88
Die CECILIE	28	Die HILDEGARD	57	Die AUGUSTE	91
Die ERNA	28	Die EMMA	59	Die UNDINE	92
Die v. ZIETHEN	29	Die MÖWE	59	Die STEINHAVELMÜHLE	92
Die FORTUNA	32	Die KARL	59	Die RHEIN	92
Die SEGELKÄHNE	33	Die MARTIN	60	Die ERNST	94
Die MÖVE	33	Die Oskar	60	Die LUISE	96
Die ERNA	34	Die ERICH	62	Die ELDE	97
Die NEU-STRELITZ	35	Die EINTRACHT	64	Die LIBELLE	98
Die GERTRUD	36	Die ALSEN	66	Die NEU-HELGOLAND	99
Die ANNA	37	Die ELSBETH	66	Die TARMO	99
Die BAGGERPRÄHME	38	Die FRITZ	68	Die EMILIE	99
Die BAGGERMASCHINEN	39	Die HOFFNUNG	69	Die LOUISE (HANSA?)	102
Die BRANDENBURG	39	Die ACHILLES	72	Die HANSA (LOUISE?)	102
Die WAREN	41	Die ANNA	73	Die ALEXANDER	102
Die MECKLENBURG	41	Die BERTHA	75	Die ONKEL PAUL?	105
Die HOFFNUNG	43	Die KRANICHSBERG	75	Die ONKEL PAUL?	107
Die FRIEDA	45	Die WALTER	77	Die AGNES GERTRUD	108
Die WILHELM	46	Die SIEGESFÜRST	77	Die HEDWIG PLANKEN	109
				Quellen	110



Vorwort

Als ich bei meinen Recherchen zur Ruppiner Schifffahrt auf die in Neustrelitz gebauten Dampfer HILDEGARD, ELISABETH und GRAF V ZIETEN-SCHWERIN der Reederei Otto Jenge stieß, war ich verwundert, kaum Details zu den Werftbesitzern oder der Fabrik selbst in der Literatur zu finden. Selbst die genaue Lage der Werft in Neustrelitz war unklar, da heute keinerlei Überbleibsel mehr existieren. Ebenso sind bis heute keinerlei Fotos der Fabrik oder von Ereignissen wie einem Stapellauf aufgetaucht. Dies weckte meine Neugier und ich begann bei verfügbaren Quellen auf die Suche zu gehen. Bis auf die fehlenden Bildzeugnisse sind etliche aufschlussreiche Dokumente und Informationen zusammengekommen und in die vorliegende Arbeit eingeflossen.

Im Vergleich zu anderen ostdeutschen Binnenwerften dieser Zeit, die an stark befahrenen Wasserstraßen lagen (Wiemann an der Havel, Stralau an der Spree, Uebigau an der Elbe, Oderwerke Stettin an der Oder), war die Werft der Gebr. Maass relativ versteckt an einem kleinen See im Süden Mecklenburgs entstanden. Eigentlich sind das von Anfang an schlechte Standortbedingungen für ein solches Unternehmen und sie führten vermutlich am Ende auch zur Einstellung des Schiffbaus. Umso bewundernswerter ist die Tatsache, dass in den wenigen Jahren der Existenz von 1881 bis 1913 fast 90 Fahrzeuge die Helling verließen. Die Eigner hatten ein beachtliches unternehmerisches Engagement bewiesen und dieser Stadt einen heute weitgehend vergessenen Stempel aufgedrückt. 113 Jahre später ist diese Tatsache im öffentlichen Bewusstsein kaum mehr vorhanden. Kulturelle oder historische Beiträge zu Neustrelitz befassen sich fast ausschließlich mit der adligen Hinterlassenschaft, dieses Industriekapitel der Gründerzeit existiert nicht.

Offen bleiben weiterhin Fragen nach dem Verbleib der Konstruktionsunterlagen von fast 90 Schiffen, Porträtbildern der Firmengründer und -eigner oder bildliche Dokumente der Fabrikation und Stapelläufe. Dass diese bisher unauffindbar blieben, ist im Vergleich zu anderen Werften äußerst verwunderlich.

Dank sagen möchte ich für die Unterstützung durch das Stadtarchiv und das Karbe-Wagner-Archiv in Neustrelitz. Hier konnten bisher nicht erschlossene Unterlagen gefunden werden. Des weiteren haben viele mit der Binnenschifffahrt befasste Experten, Bildmaterial und Daten der gebauten Schiffe zur Verfügung gestellt. Darunter sind Arne Golz aus Falkensee, Manfred Bluhm und Uwe Gerber aus Berlin, Dieter Schröder aus Halle, Rolf Diesler aus Bayern, Walde-mar Danielewicz aus Polen, Rainer Ehm aus Regensburg, Dennis Beckmann aus Duisburg und Wolfgang Kaelcke aus Neustrelitz.

Ich hoffe mit dieser Arbeit eine Lücke zu füllen und wünsche dem geeigneten Leser erfreuliche Momente.

Michael Sohn
Neuruppin 2026

Die Firma und Familie der Gebrüder Maass

Der Familienname Maass (Maaß) taucht in Mecklenburg schon im 18. Jahrhundert recht häufig auf. Zwischen Rostock und Wesenberg gab es in vielen Kirchenbüchern entsprechende Einträge. Die Familie der Fabrikgründer und Eigentümer in Neustrelitz stammte aus dem Vorort Zierke, nördlich von Neustrelitz am Ufer des Zierker Sees gelegen. Heute ist dieser Ort in die Stadt Neustrelitz integriert. Die Kirchenbücher geben über etwa ein halbes Dutzend Familien mit dem Namen Maass Auskunft, von denen die des ca. 1731 geborenen Jacob Gabriel Maass als bis jetzt ältester Ursprung der drei Brüder und Gründer ermittelt werden konnte. In dem Kirchenbuch von 1807 ist sein Tod mit einem Alter von 76 Jahren angegeben. Der Name seiner Ehefrau konnte bisher nicht ermittelt werden. Er hatte mindestens einen Sohn mit dem Namen Joachim Christoph Maass, der etwa 1875 geboren wurde. Sein Heiratseintrag vom 19. Januar 1812 mit der Berufsbezeichnung Drechslermeister konnte in Zierke ermittelt werden. Er ehelichte Christina Dorothea Maass, die aus einem anderen Zierker Familienstamm dieses Namens stammte. Sie waren die Urgroßeltern der drei Gebrüder Maass.

Ihr Vater wurde am 7. Januar 1814 in Zierke geboren. Er erhielt den Namen Friedrich Franz Ernst und übernahm den Beruf seines Vaters. Am 28. Juni 1836 ehelichte er die Tischlertochter aus Waren Juliane Louise Elisabeth Müller. Als Kinder dieses Paares konnten sechs Personen, drei Mädchen und drei Jungs, ermittelt werden. Chronologisch aufgelistet waren dies die 1838 geborene älteste Tochter Christiane Mathilde Henriette, die 1840, 1842 und 1846 geborenen Söhne Ludwig (Louis) Carl Adolph, Carl Martin Arnold und Friedrich (Fritz) Albert Ernst und die beiden Töchter Louise Friederike Wilhelmine 1848 und Adolfine Auguste Friederike aus dem Jahr 1851.

Leider konnte zum Bildungsweg der drei Brüder bisher nichts herausgefunden werden. Wo sie ihre technische Ausbildung erhielten und Maschinenbauer wurden ist unbekannt.

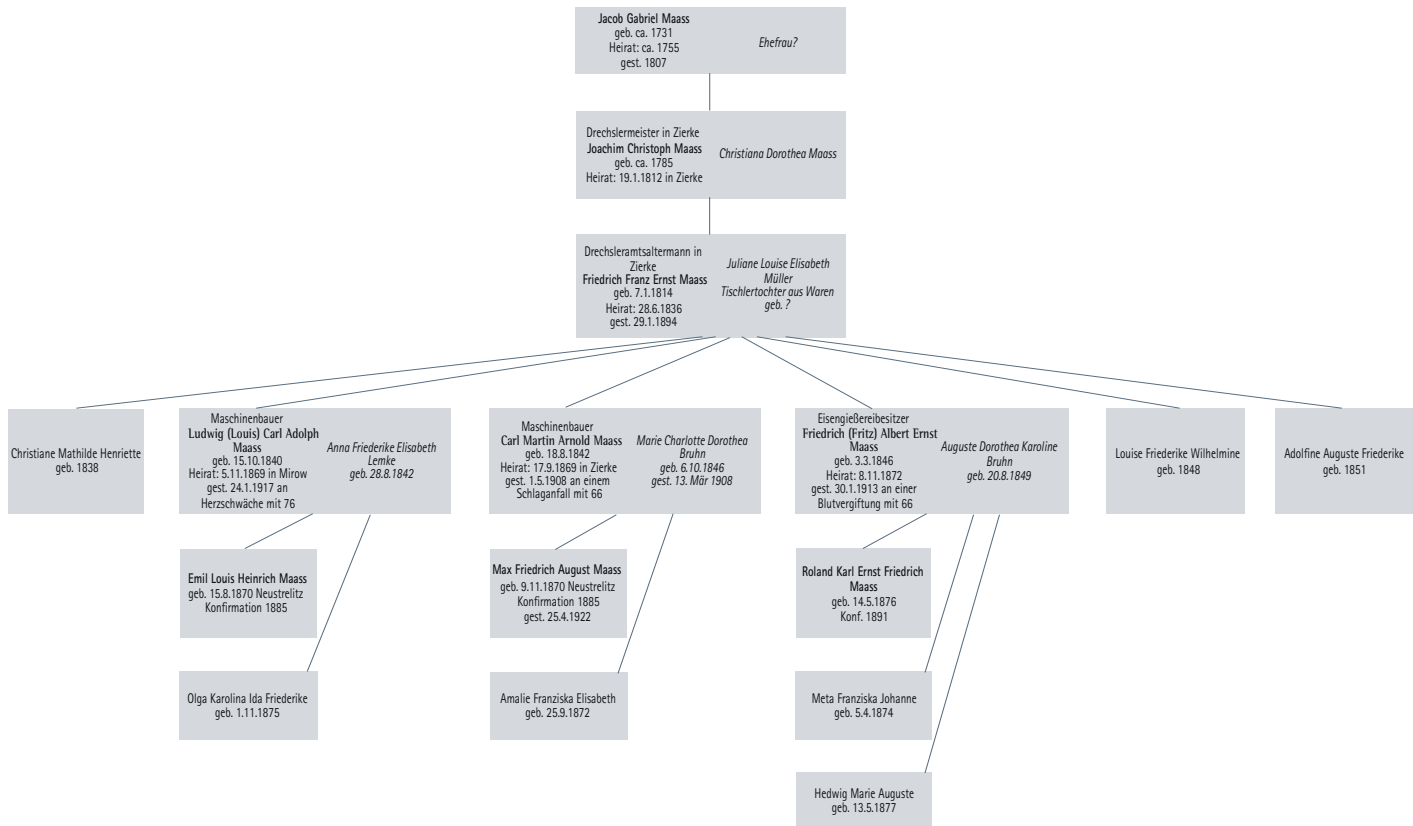
Im Jahr 1869 gründeten Ludwig und Carl ihre Familien. Carl heiratete am 17. September die 1846 geborene Marie Charlotte Dorothea Bruhn aus Schwerin. Sein Bruder Ludwig folgte am 5. November mit der Ehelichung der 1842 geborenen Anna Friederike Elisabeth Lemke aus Mirow. Der jüngste Bruder Friedrich schließlich heiratete am 8. November 1872 die drei Jahre jüngere Schwester seiner Schwägerin, Auguste Dorothea Karoline Bruhn.

Es konnten je ein Sohn der drei Brüder aus den Unterlagen ermittelt werden. Davon ist der 1876 geborene Roland Karl Ernst Friedrich dem Fritz zuordenbar. Von den beiden anderen schon 1870 geborenen Söhnen Emil Louis Heinrich und Heinrich Max August stammte der erstere von Ludwig und der zweite von Karl ab. Zusätzlich ergaben die Kirchenbücher noch die Namen von vier Töchtern; von Ludwig die 1875 geborene Olga Karolina Ida Friederike, von Karl die 1872 geborene Amalie Franzisla Elisabeth und von Fritz die 1874 und 1877 geborenen Meta Franziska Johanne und Hedwig Marie Auguste.

Aus der Chronologie der Familie kann noch berichtet werden, dass Friedrich Franz Ernst am 29. Januar 1894 verstarb. Er bekleidete das Amt des Drechsler-Amtsmeisters und Altermann und wurde in der dem Heiratseintrag seines jüngsten Sohnes 1872 ebenfalls als Maschinenbauer bezeichnet. Dies kann als Verweis auf seine Beteiligung bei der Fabrikgründung der Söhne interpretiert werden.¹

Am 1. Mai 1908 starb als erster Bruder Karl im Alter von 66 Jahren an einem Schlaganfall. Ihm folgte 1913 Fritz im gleichen Alter auf Grund einer Blutvergiftung. Zuletzt starb 1917 der älteste Bruder Ludwig an Herzschwäche mit 76 Jahren.

¹ Unterstrichen wird dies durch einen Nebensatz in einer Notiz der Neustrelitzer Zeitung aus dem Jahre 1892 anlässlich des 25-jährigen Jubiläums der Firmengründung 1867. Dort heißt es: „...unter Mitwirkung ihres jetzt noch lebenden Vaters, des früheren Drechslermeisters Maaß...“



Auf dem Firmen-Briefkopf des Maass-Nachfolgers Wilhelm Schroeder von 1919 wird ein Gründungsjahr 1854 angegeben. Dies widerspricht einerseits dem 25-jährigen Jubiläum im Jahr 1892 als auch der Tatsache, dass die Brüder Maas 1854 gerade 14, 12 und 8 Jahre alt waren. Kein glaubwürdiges Alter für Firmengründer. Das Schroeder dieses Datum frei erfunden hat, ist aber unwahrscheinlich. Zu vermuten ist, dass die Gebrüder Maass nicht bei Null anfangen, sondern ein existierendes Unternehmen übernahmen. Ein Indiz dafür könnte auch die Einträge in den Staatskalendern der Jahre 1867 und 1868 sein. In der Beschreibung der Residenzstadt Neustrelitz wird 1867 noch keine Maschinenfabrik oder Gießerei Maas erwähnt, jedoch eine Drechslerdampfmaschine (Maaß). Die Schlussfolgerung, dass diese dem Vater Friedrich Franz gehörte, ist nicht sehr abwegig. Ein Jahr später taucht sie nicht mehr auf, dafür die Maschinenfabrik mit Dampfmaschine u. Eisengießerei (Maaß). So könnte der oben bemerkte Gründungsbeitrag des Vaters zur neuen Maschinenfabrik durchaus in der Einbringung oder Übergabe seiner (schon 1854 gegründeten) dampfbetriebenen Drechslerwerkstatt an die Söhne bestanden haben. Der väterliche Betrieb war den Brüdern seit der Kindheit vertraut und hatte mit Sicherheit eine ausgezeichnete technische Vorbildung geschaffen. Nach der Reichseinigung 1871 kam

Stammbaum der Familie Maass aus Zierke/Neustrelitz
Zusammengestellt nach Kirchenbucheinträgen von M. Sohn

Schroeder erwähnt, aber eine weitere gab es in Neustrelitz nicht.

Im Jahr 1915 ließ Wilhelm Schroeder das Eigentum an dem Grundstück Zierkerstrasse 21D wieder von der Firma Gebr. Maass auf seine Person zurückübertragen.

In einer weiteren Akte des Neustrelitzer Stadtarchivs⁶ finden sich interessante Vermerke zu bisher nicht bekannten betrieblichen Aktivitäten der Fa. Schroeder nach 1930 im Bereich der Schifffahrt. Dies geht aus einem Schreiben Schroeders an den Stadtbaurat Neustrelitz aus 1934 hervor, in dem er um die Instandsetzung einer Anlegebrücke am Prälanke-Kanal bittet. Im weiteren Schriftverkehr gibt es Beschwerden aus dem Jahr 1935/36, dass Schroeder den Bootsverkehr auf dem Zierker See nicht zufriedenstellend ausübt. In der schriftlichen Diskussion zwischen Stadtverwaltung, bzw. Verkehrsverein und Schroeder erwähnt letzterer vier Schiffe, die im Verkehr eingesetzt werden. Welche das sind und wo diese gebaut wurden, ist nicht ermittelbar. Die Debatte um eine Vergabe der Schifffahrtsgenehmigung an einen anderen Betreiber zieht sich bis 1938 hin, darin eine interessante Formulierung:

„...Die Fa. Schröder soll sich in 1. Linie auf die Wiederinbetriebsetzung der Eisengiesserei beschränken...“

Die Unterlagen zeigen für die Mitte der dreißiger Jahre eine zugespitzte finanzielle Situation. Ein Hypothekenkredit der Mecklenburgischen Kredit- und Hypothekenbank wurde nicht vertragsmäßig bedient, sodass es intensiven Gesprächsbedarf zwischen dem Magistrat, der Bank und der NSDAP Kreisleitung gab. Ab 1935 drohte die Zwangsversteigerung des Grundstücks, was jedoch durch die Stadt Neustrelitz abgelehnt wurde. Gerade nach den Jahren der Wirtschaftskrise war man an einer Fortführung des Betriebes und Erhaltung der Arbeitsplätze interessiert. Auch die NSDAP sah im Sinne der beabsichtigten Aufrüstung und Kriegswichtigkeit der metallverarbeitenden Industrie eine Fortführung des Produktionsbetriebes als wichtig an. Wilhelm Schroeder wurde im Rahmen dieser Verhandlungen allerdings auch ein schlechtes Management vorgeworfen. So schreibt am 10. Februar 1938 die Bank an die Partei-Kreisleitung in Stargard:

„...Ausgangspunkt hierfür war die übereinstimmende Auffassung darüber, dass Herr Schröder in keiner Beziehung die Gewähr für einen Wiederaufbau des Betriebes bietet. [...] Die Übernahme der Mitverpflichtung durch Herrn Brandt ist für uns von entscheidender Bedeutung. Er selbst ist hierzu bereit. Bei seiner Mitwirkung besteht Aussicht, den Betrieb allmählich wieder aufzubauen und volkswirtschaftlich leistungsfähig zu gestalten. Herr Schröder ist hierzu nicht in der Lage; darüber ist niemand im Zweifel, der ihn und seinen Betrieb kennt. Er hat nur aus der Substanz gewirtschaftet; wir empfehlen, den Betrieb zu besichtigen, um von seiner Verfassung und dem Verfall der Anlagen ein Bild zu gewinnen.“

Zur Beteiligung von Herrn Brandt kam es dann doch nicht, dafür wurde der Dipl. Ing. Cornehl Wilhelm Schroeder zur Seite gestellt, um die Wirtschaftlichkeit der weiteren Tätigkeit abzusichern. Zu dieser Zeit um 1938 hatte die Firma noch etwa 12 Mitarbeiter. Ob diese Konstellation den Betrieb wieder verbessert hat, geben die Unterlagen nicht her. Tatsache ist jedoch, dass Schroeder auch 1945 noch Eigentümer war. Das sein Name auch weiterhin den Betrieb prägte, zeigt ein Artikel in der Zeitung Der Demokrat von 1954.⁷ Zu dieser Zeit hat Heinz Schultz die Eisen- und Metallgießerei Schroeder gepachtet und 28 Personen beschäftigt. Diese hatten im Jahre 54 für ein sowjetisches Ehrenmal eine 3,5 m hohe Statue des Bildhauers Metzkau gefertigt. Die endgültige Schließung und der Abriss der Fabrik erfolgten erst nach

der Wende Anfang der Neunziger Jahre. Die Aktivitäten zu DDR-Zeiten werden in diesem Aufsatz nicht weiterverfolgt.

⁶ Akte: Repl 1865, Dampferverkehr auf dem Zierkersee

⁷ Im Bestand der Karbe-Wagner-Archiv, Neustrelitz

Das Werk in der Zierker Straße 21d

Schiffsbauwerft, Maschinen-Bauanstalt und Eisengiesserei.

Flussdampfer,
Rad- u. Schraubenschiffe,
Heckrad-Dampfer,
Lastschiffe, Motorboote,
Dampfbarkassen,
Schiffsmaschinen und
Kessel
bewährtester Construction.

Reparatur
an eisernen Schiffen
aller Art.



Eisenconstructions,
Brücken, Veranden,
Gewächshäuser,
gusseiserne Räder, Riem-
scheiben, Lager,
Träger,
Platten, Rosten,
Fenster,
überhaupt sämtlichen
Eisen- und Metallguss.

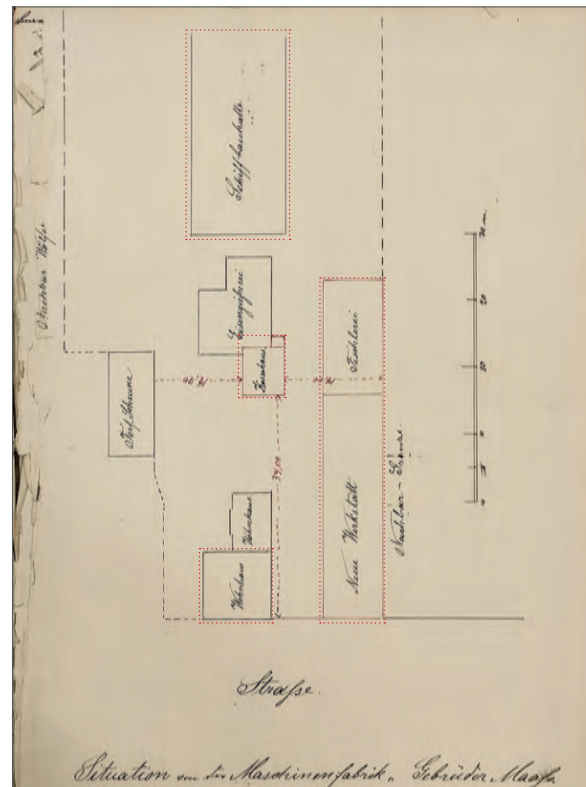
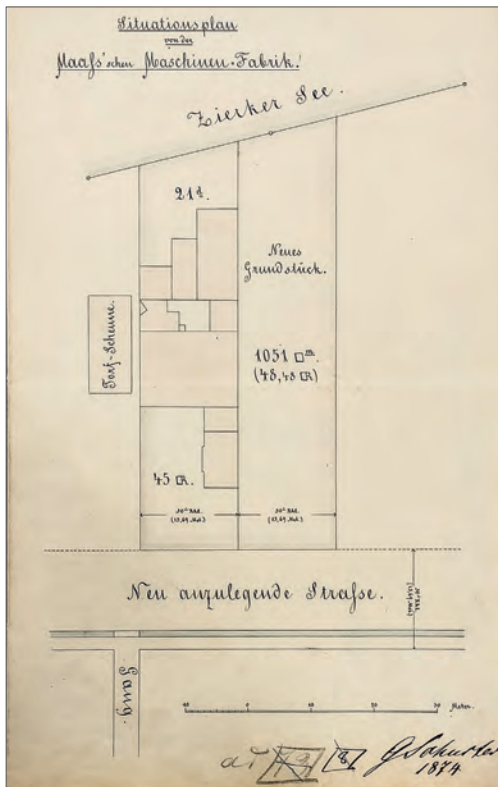
Dampfsägewerk.

Fernsprech-Anschluss No. 43.

Gebrüder Maass.

Fernsprech-Anschluss No. 43.

Briefkopf der Fa. Gebr. Maass
mit einem Holzschnitt einer
Fabriksansicht aus den späten
neunziger Jahren des 19. Jahr-
hunderts.
Hausakte 179-27,
Stadtarchiv Neustrelitz



links:
Lageplan des alten und neuen
Grundstücks von 1874,
Hausakte 179-27,
Stadtarchiv Neustrelitz

rechts:
Lageplan der Neubauten (punk-
tiert) im Jahr 1889, angefertigt
für die Modernisierung des
Kesselhauses, Hausakte 179-27,
Stadtarchiv Neustrelitz

Die Hausakte zu dem Grundstück der Gebr. Maass in der Zierker Str. 21d gibt einen gewissen Eindruck über die fortlaufenden Erweiterungen und Modernisierungen auf dem Gelände.

Aus einem Schreiben vom 10. Oktober 1889 geht hervor, dass schon fünfzehn Jahre vorher das ursprüngliche, vermutlich väterliche Grundstück der ehemaligen Dampfdrehschleirei, durch den Zukauf des nördlich benachbarten Areals von 1051 Quadratmetern mehr als verdoppelt wurde.

Der Lageplan von 1874 zeigt ein Altgrundstück, dessen dichte Bebauung bis auf das alte Wohnhaus sich in späteren Grundrissen nicht mehr wiederfindet. Die verschwundenen Gebäude waren dem im September 1889 durch Brandstiftung verursachten Feuer zum Opfer zum Opfer gefallen.

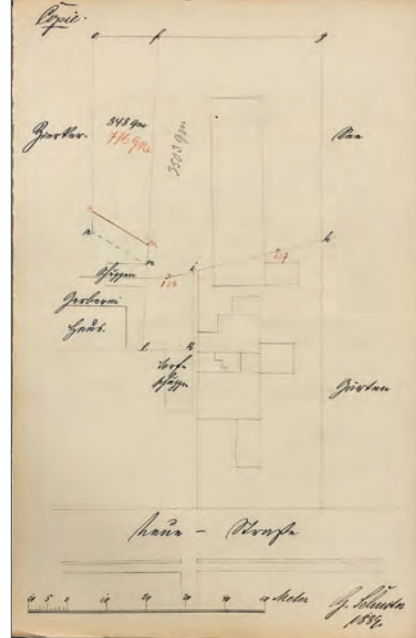
Die Neustrelitzer Zeitung vom 14. September 1889 berichtete darüber:

„Neustrelitz, 14. September. Gestern Abend kurz nach 7 Uhr wurden die Bewohner unsrer Stadt wiederum durch Feuerlärm erschreckt. Diesmal war es, wie die dichten, über dem unteren Theile der Zierker Straße lagernden Rauchwolken und die fast gleichzeitig hoch emporlodernden Flammen zeigten, dem ruchlosen Brandstifter, der im Zeitraum weniger Tage schon zu verschiedenen Malen versucht hatte, in dem Etablissement der Gebrüder Maaß Feuer anzulegen, leider gelungen, seinen Plan zur Ausführung zu bringen. Obgleich von allen Seiten Hülfeleistende herbeiströmten, hatte das Feuer, welches auf dem Modellboden der Fabrik ausgebrochen war, schon solche Ausdehnung gewonnen, daß an ein Retten des von den Flammen erfaßten Theils der Fabrik nicht gedacht werden konnte. Mit rasender Schnelligkeit griff das durch den ziemlich stark gehenden Wind angefachte, verheerende Element um sich, so daß die von demselben betroffenen Gebäude in einem Zeitraum von etwa 10 Minuten ein einziges, ungeheures Flammenmeer bildeten. Die Feuerwehr, welche mit anerkennenswerther Schnelligkeit am Platze war, mußte sich daher darauf beschränken, den Herd des Feuers zu localisiren und die unmittelbar an der Fabrik liegenden Wohngebäude der Besitzer, soweit diese noch nicht von den Flammen ergriffen waren, zu schützen. Erst nach stundenlanger, angestrengtester Arbeit gelang es den Löschmannschaften in dem Kampfe gegen das entfesselte Element denn auch, dasselbe soweit zu beschränken, daß der größte Theil der Wohngebäude wenigstens von den Flammen verschont blieb. Bis auf die Mauern heruntergebrannt ist der mittlere Theil der Fabrik, welcher den Ursprung des ganzen, im Laufe der Jahre durch die unermüdliche, rastlose Thätigkeit der Besitzer zu der heutigen Ausdehnung gelangten Etablissements bildete. Maschinen, Handwerksgeräte etc., welche sich in diesem Theile des Gebäudes befanden, haben, soweit sie nicht verbrannten, dermaßen unter der Feuersgluth gelitten, daß sie nicht mehr zu gebrauchen sind. Eine dicht an der Fabrik liegende städtische Scheune, welche mit Brennmaterial gefüllt ist, und deren Dach zu wiederholten Malen vom Feuer erfaßt war, konnte nur durch fortwährendes Bespritzen gerettet werden. Außer dem vom Feuer verschonten einen Theile der Wohngebäude konnte eine Maschinenhalle, in welcher der von uns in früheren Berichten schon erwähnte, fast fertige Dampfer sich befindet, erhalten werden, weil der Wind aus einer entgegengesetzten Richtung wehte. Die Entstehungsursache des Feuers dürfte ohne Zweifel in Brandstiftung zu suchen sein, und zwar muß dieselbe von einer „mit den localen Verhältnissen sehr genau vertrauten Persönlichkeit ausgeführt sein. Die Besitzer der Fabrik waren während des Ausbruches des Brandes in dem unteren Theile „derselben, wo sie eine letzthin erworbene, zur Erzeugung des elektrischen Lichtes dienende Maschine ausprobirten, beschäftigt. Ihre Versuche, das Feuer zu dämpfen, waren der ungeheuren Schnelligkeit mit welcher die Flammen um sich griffen, gegenüber natürlich vergeblich. Nur die Geschäftsbücher, welche in einem neben dem Modellboden befindlichen „Raume aufbewahrt wurden, konnten noch gerettet werden. Den Schaden hat die Baseler Feuer-Versicherung-Gesellschaft zu tragen.“

Das nördliche neue Areal war offensichtlich bis zu diesem Jahr ungenutzt geblieben, was auf die noch immer fehlende

und jetzt am 10. Oktober schriftlich beantragte formelle Eintragung in das Hypothekenbuch, inklusive Genehmigung zur Grenzbebauung nach Norden, zurückzuführen war.⁸ Noch 1889 erfolgte eine weitere Vergrößerung des Fabrikgrundstücks durch den Zukauf eines 776 qm großen Stücks am See auf der südlichen Seite für 140 Mark.

Der beabsichtigte neue Werkstatttrakt entlang der Nordgrenze, beginnend an der inzwischen neu angelegten Zierker Nebenstraße, sollte die alte abgebrannte Maschinenwerkstatt ersetzen. In den Jahren davor war schon ein neues Wohnhaus für die Fabrikbesitzer direkt an der Straße entstanden. Auch die Erneuerung des Kesselhauses für die Dampfmaschine war vermutlich wegen Brandschadens in diesem Jahr notwendig, geplant und umgesetzt worden. Die vom Feuer verschonte Schiffbauhalle muss in den Jahren zwischen 1881 und 1889 entstanden sein. Leider



Skizze zum Erwerb der 776 qm an der Südseite des Grundstücks, Hausakte 179-27, Stadtarchiv Neustrelitz

8 „Zwischen den Gebrüdern Maass hieselbst, nämlich L. Maass, K. Maass und Fritz Maass, als Besitzern des Grundstücks Zierkerstraße No. 21D und des von ihnen im März 1874 von dem Magistrat dahier gekauften, neben dem Grundstück No. 21D stadtabwärts belegenen Terrains von 1051 qm, – siehe anliegenden Situationsplan – welches gemäß hohen Regiminal-Rescripts vom 18. April 1874 als integrierender Theil zu dem Grundstück Zierkerstraße No. 21D gehört, und dem Magistrat hiesiger Haupt- und Residenzstadt, als Besitzer des zwischen dem soeben gedachten Grundstück und dem Grundstück Zierkerstraße No. 21F belegenen Kämmeri-Terrains, welches zur Zeit als Garten und Wiese genutzt wird, ist folgende Vereinbarung getroffen worden:

1. Beide Kontrahenten, die Gebrüder Maass und der Magistrat, als Besitzer der Eingangs genannten Grundstücke räumen sich gegenseitig die dingliche Berechtigung ein, hart auf der Grenze zwischen beiden Grundstücken in deren ganzer Tiefe Baulichkeiten zu errichten.
2. Bedingung dieser gegenseitigen Berechtigung ist die, daß in den Hart auf der Grenze neu zu errichtenden Baulichkeiten keinerlei Licht- oder Luftöffnungen nach dem Nachbargrundstück zu angelegt werden dürfen;
3. fernere Bedingung ist die, daß die Dachconstruction der hart auf der Grenze neu zu errichtenden Baulichkeiten so hergestellt wird, daß der Tropfenfall auf dem Grundstück des Erbauers resp. Besitzers verbleibt;
4. die in Vorstehendem von den Kontrahenten gegenseitig sich eingeräumten Berechtigungen werden als dingliche constituirt. Demgemäß verpflichten sich die Gebrüder Maass, die übernommene dingliche Last in die 2te Rubrick ihres Hypothekenbuchs auf ihre Kosten eintragen zu lassen, und solche Eintragung gleichzeitig mit dem Antrag auf Zuschreibung des Areals von 1051 qm zu dem Grundstück Zierkerstraße No. 21D zu beantragen. Dieser Antrag ist sofort nach geschehender Proclamirung dieses Areals zu stellen;
5. Der Magistrat dagegen sichert für sich und seinen Amtsnachfolger den Gebrüdern Maass und allen Besitznachfolgern des Grundstücks Zierkerstraße No. 21D die Erfüllung der übernommenen dinglichen Last hiermit zu, verpflichtet sich auch, für den Fall der Veräußerung des belasteten Grundstücks seinem Rechtsnachfolger die Uebernahme und Erfüllung der dinglichen Last mit der Verpflichtung zur Eintragung in ein zu errichtendes Hypothekenbuch aufzunehmen.
6. Bedingung dieser Vereinbarung ist die Genehmigung Hoher Großherzoglicher Landesregierung zum gegenseitigen Bauen hart auf der Grenze und soll solche demnächst vom Magistrat nachgesucht werden.

Urkundlich ist diese Vereinbarung in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und vollzogen zu Neustrelitz, den 23. October 1889.

Der Magistrat
Nettel Krüger Kohrt

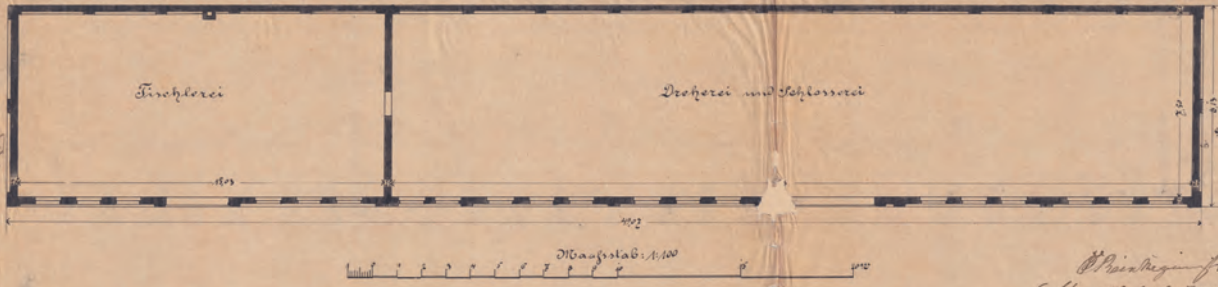
L. Maass
K. Maass
Fritz Maass"

Zitat aus der Hausakte 179-27, Stadtarchiv Neustrelitz

Zeichnung
zu einer Maschinenbauwerkstatt für
die Herren Gebrüder Maass hieselbst.
Ansicht vom Hofe.



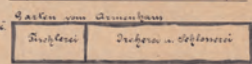
Grundriss.



Querschnitt.



Giebelansicht von der Straße.



Maassplatz: 4.500

Maassplatz

Maassplatz

Maassplatz
E. Heringer Architekt

Genehmigungszeichnung für
den neuen Werkstatttrakt von
1889, Ausgeführt von Zimmer-
meister Reinke,
Hausakte 179-27,
Stadtarchiv Neustrelitz

liegen dazu in der Hausakte
keine Unterlagen vor.

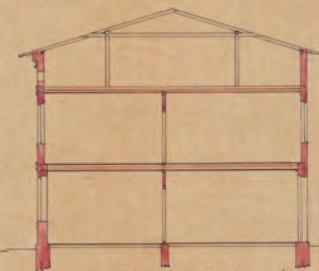
Ein Jahr später erfolgte eine Verlängerung des Wohnhauses um 6 m bis zur südlichen Grundstücksgrenze an der Zierker Nebenstraße. Die Skizzen und Situationspläne dazu zeigen interessante Details der Ausführung. Bekanntermaßen hatten die drei Brüder Maass inzwischen Familie und heranwachsende Kinder, was die Platzverhältnisse im ursprünglichen Neubau wohl überforderte. Außerdem war das alte kleine Wohnhaus inzwischen zum Büro (Comptoir) umge-

Genehmigungszeichnung für
den Anbau an das Wohnhaus
von 1890, Ausgeführt von
Zimmermeister Reinke,
Hausakte 179-27,
Stadtarchiv Neustrelitz

Zeichnung
zu einem Wohnbauanbau für die Herren Gebrüder Maass
Zierkerstrasse Nr. 40



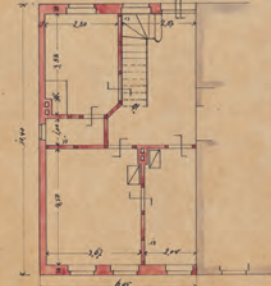
Ansicht



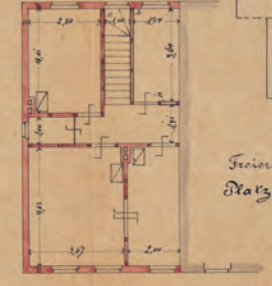
Querschnitt.



Seitenansicht



Grundriss



Grundriss



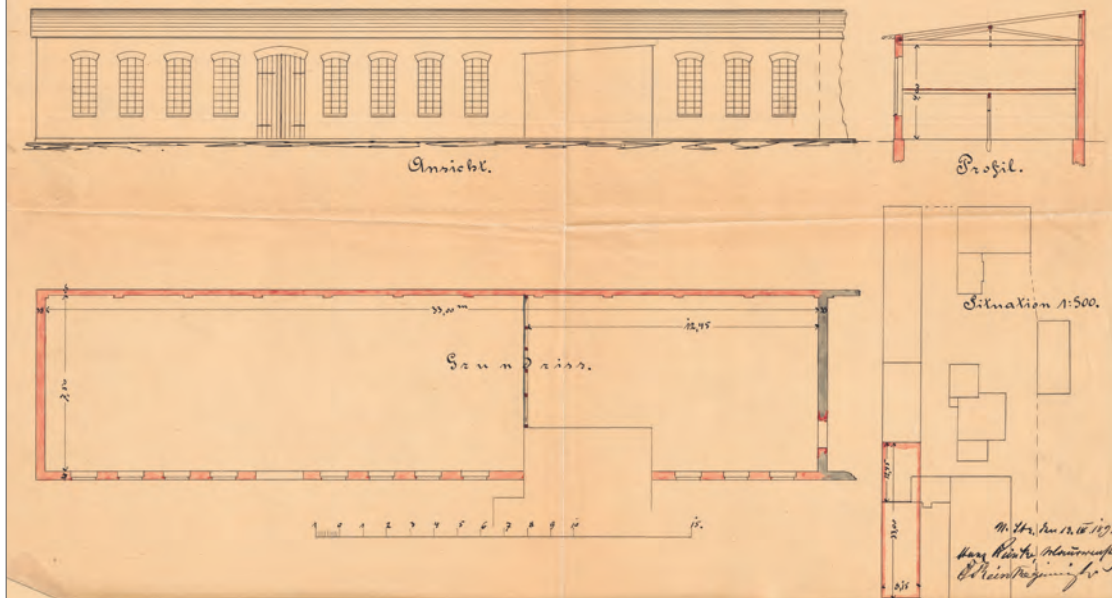
Grundstück der
Gebr. Maass

Seiten-
Platz.

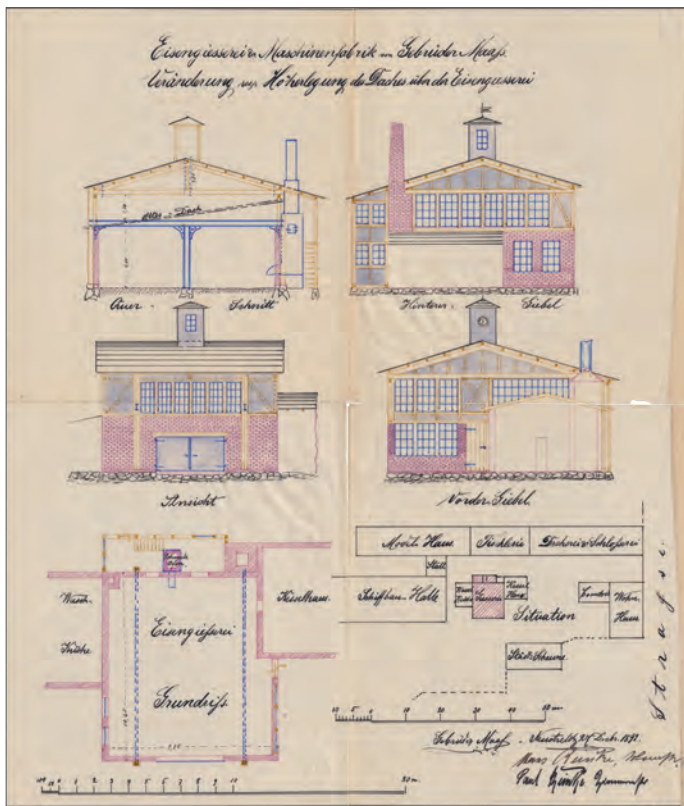
Gebäude Lage.

Maassplatz
E. Heringer Architekt

zu einem Gebäude zur Aufbewahrung von Modellen und Eisensachen
auf dem Grundstück des Hiesigen Gebäudes Maass, hier abgeb.



Zeichnung zum Antrag für ein
Gebäude zur Aufbewahrung von
Modellen und Eisensachen etc
von 1891, Erstellt von Zimmer-
meister Reinke,
Hausakte 179-27,
Stadarchiv Neustrelitz



nutzt worden.

Im Jahr 1891 setzten sich die Bauakti-
vitäten im April auf dem Gelände mit der Ein-
reichung eines Antrags durch die Gebrüder
Maass für ein „Gebäude zur Aufbewahrung
von Modellen und Eisensachen etc.“ fort,
dass sich im Anschluss an das neue Werk-
stattgebäude entlang der Nordgrenze des
Grundstücks erstrecken sollte. Dem Antrag
wurde stattgegeben und am 15.9.1891 die
Fertigstellung gemeldet.

Darauf folgte im Jahr darauf der Bauan-
trag für die Modernisierung der Gießerei.
Eingereicht am 28. Dezember 1892, ge-
nehmigt am 3. Januar 1893, wurde schon
am 19. Mai 1893 die Fertigstellung regi-
striert. Diese Maßnahme betraf eines der
Kerngebäude der Fabrik mit sehr spezieller
Ausstattung und hat mit Sicherheit eine
deutliche Produktivitätssteigerung ermög-
licht. Darauf deuten die Aufstockung und

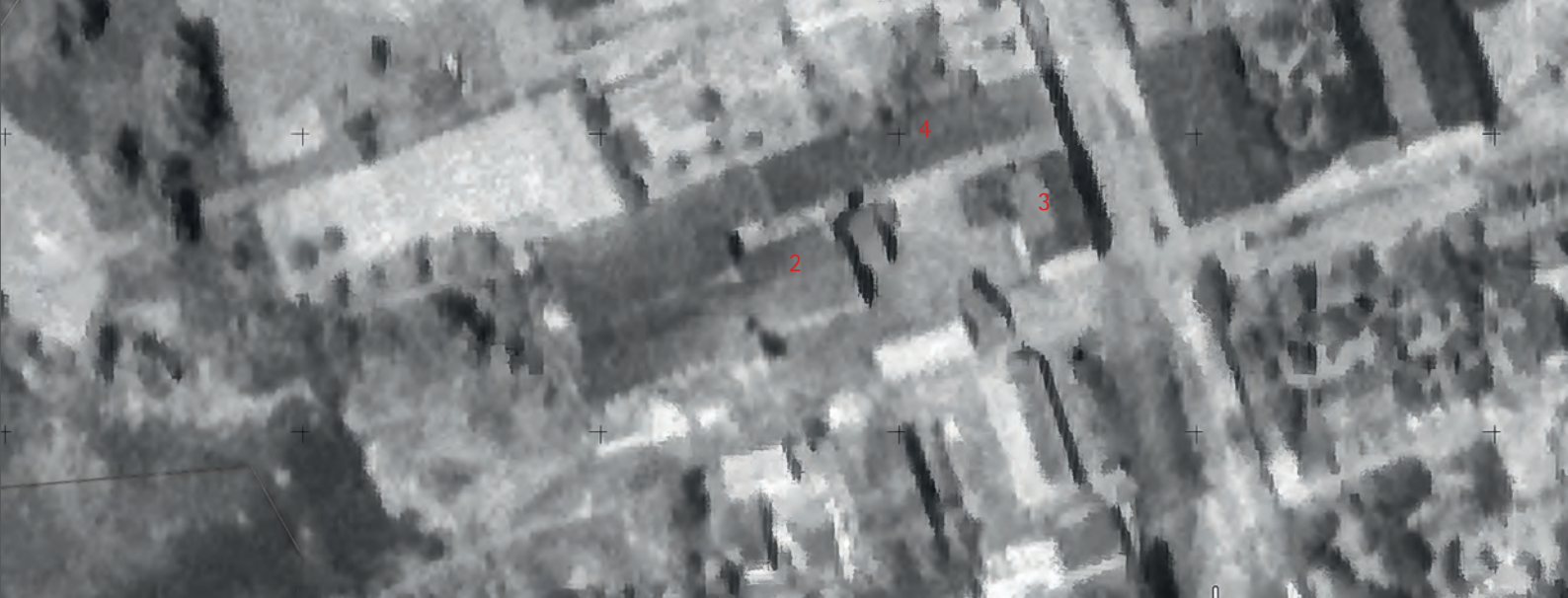
Zeichnung zur Erweiterung der
Gießerei 1892/93
Hausakte 179-27,
Stadarchiv Neustrelitz



Das Werksgelände auf
Luftaufnahmen
oben:
Luftbild von 1930
unten:
Luftbild von 1940

- 1 Schiffbauhalle
- 2 Gießerei
- 3 Wohnhaus
- 4 Werkstatttrakt





oben:
Luftbild von 1953

unten:
Luftbild von 1972
BArch, Bild 183-C-253571-72-
00059



Die Schiffsbauten

Die derzeit ermittelbaren Daten zu Schiffsbauten speisen sich aus verschiedenen Quellen und sind mit Sicherheit nicht vollständig. Insofern sind künftige Ergänzungen willkommen und notwendig. Während sich zu einigen wenigen Fahrzeugen recht detaillierte Lebensläufe ergeben, ist der Datenstand zu anderen Schiffen nur rudimentär. Inwieweit die bekannten Baunummern die wahrheitsgemäße Abfolge aller Schiffsbauten widerspiegelt, lässt sich nicht überprüfen. Erwähnungen vom Bau etlicher Prähme, Kähne, Bagger und Umbauten erschweren die Zuordnung zusätzlich.

Die VANDALIA

Baujahr	1882
Name	VANDALIA
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Dampfkahn mit Heckradantrieb
Technische Daten	Länge: ? m; Breite: ? m; Tiefgang: ? m Rumpf: Eisen mit Holzboden Antrieb: Heckrad mit beweglichen Schaufeln Maschine: Dampfmaschine 16 PSI, wurde noch 1882 ersetzt durch Dampfmaschine mit 50 PSI Auftraggeber: Amtszimmermeister Hustädt, Mirow Tragfähigkeit: ?
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	(NEUSTR. ZEITUNG 1882) „Mirow, 1. Mai. Nachdem das dem Herrn Hustaedt hieselbst gehörige Dampfschiff ‚Vandalia‘ in der Maschinenfabrik der Gebrüder Maaß zu Neustrelitz mit einer stärkeren Maschine versehen worden ist, hat dasselbe von hier, mit Bauholz befrachtet, die Reise nach Hamburg über Spandau angetreten und ist vor einigen Tagen, mit Kohlen und Stückgütern beladen, hier wieder eingetroffen. Dasselbe legte die Reise nach Hamburg mit Einschluß der für Durchschleusen nöthigen Zeit in 6 Tagen zurück und die Herreise in 8 Tagen. Da Versuche haben ergeben, daß das Dampfschiff jetzt auch andere Fahrzeuge stromaufwärts schleppen kann, so will der Besitzer, der es vornehmlich erstrebt, seine erheblichen Holztransporte rasch nach Hamburg zu bringen, von jetzt ab einen größeren Kahn von ca. 2500 Ctr. Tragfähigkeit durch die ‚Vandalia‘ mitschleppen lassen. Das ebenfalls dem Herrn Hustaedt gehörige Dampfboot ‚Elida‘, welches schon seit 3 Jahren auf den hiesigen Gewässern verkehrt und jetzt noch mit einer Hochdruckmaschine versehen ist, soll demnächst eine neue Compound – Dampfmaschine, wie sie auf der ‚Vandalia‘ vorhanden, erhalten.“ nach Rehberg: Die erste Maschine mit 16 PS war zu schwach für die Bergfahrt, das Heckrad hatte bewegliche Schaufeln, Jungfernfahrt am 3.4.1882 Richtung Hamburg,

Die ELISABETH

Baujahr	1884
Name	ELISABETH
Bau-Nr. (soweit bekannt)	2
Typ	Radschlepper

Technische Daten	<i>Länge: 14 m; Breite: ? m; Tiefgang: ? m Rumpf: Eisen Antrieb: Schaufelrad Maschine: Dampfmaschine ? PSi Auftraggeber: Gebr. Maass Tragfähigkeit: ?</i>
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	<i>Gebaut auf eigene Rechnung</i>

Die NEUSTRELITZ

Baujahr	<i>1887</i>
Name	<i>NEUSTRELITZ</i>
Bau-Nr. (soweit bekannt)	<i>3</i>
Typ	<i>Dampfschlepper</i>
Technische Daten	<i>Länge: 20 m; Breite: ? m; Tiefgang: ? m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: Dampfmaschine ? Auftraggeber: Gebr. Maass Tragfähigkeit: ?</i>
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	<i>Gebaut auf eigene Rechnung</i>

Die EMMA

Baujahr	<i>1887</i>
Name	<i>EMMA</i>
Bau-Nr. (soweit bekannt)	<i>?</i>
Typ	<i>Dampfschlepper</i>
Technische Daten	<i>Länge: 19,66 m; Breite: 3,66 m; Tiefgang: 1,57 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: Dampfmaschine 80 PSi Auftraggeber: Hermann Grätz, Zehdenick Tragfähigkeit: 17 t</i>
Register Kennung	<i>S.Bn 39; 1-077; D 1-512</i>
Kommentare und Erwähnungen	<i>Eigentümer ab 2.1956 Emma, Marie u. Franz Grätz, Zehdenick Ab 1957 Franz Kühne, Zehdenick, Umbenennung in WODAN;; Ab 6.1960 Wolfgang Kühne, Zehdenick; 7.1962 abgewrackt,</i>

Dampfschlepper
WODAN, ex EMMA vor der
Mühlendammshleuse 1962,
Foto: Robert Guba
Sammlung: P. Guba



Die CECILIE

Baujahr	1889
Name	CECILIE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Personen-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: ? m; Breite: ? m; Tiefgang: 1,1 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: Dampfmaschine 125 PSi Auftraggeber: ? Tragfähigkeit: 36 t
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	Eigentümer: 1911, Karl Padel, Fürstenberg/O

Die ERNA

Baujahr	1889
Name	ERNA
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Dampfschlepper

Technische Daten	<i>Länge: 7 m; Breite: 7 m; Tiefgang: 1,35 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: Dampfmaschine 70 PSi Auftraggeber: Tragfähigkeit: 15 t</i>
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	1911, Franz Rahn, Fürstenberg/O



Ein Dampfer ERNA auf dem Tegeler See um 1920
Ob es sich tatsächlich um das Maass-Schiff handelt, ist nicht sicher belegt.
Sammlung: G. Dexheimer / Archiv: R. Diesler

Die v. ZIETHEN

Baujahr	1898
Name	v. ZIETHEN
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Personen-Dampfschiff
Technische Daten	<i>Länge: 22,5 m; Breite: 5,1 m; Tiefgang: 1,25 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: Dampfmaschine 100 PSi Auftraggeber: Dampfschiffahrts-Ges. Oberhavel u. Tegeler See, Spandau; Tragfähigkeit: 21 t Fahrgäste: 148</i>
Register Kennung	S.Bn 6828 1-072; D 2-631

Kommentare und Erwähnungen

Je nach Haupteinsatz änderte sich die Farbgebung des Rumpfes, als Schleppdampfer schwarz angestrichen, als Fahrgastschiff weiß.

1901 In die Spandauer Dampfschiffahrts- Gesellschaft Oberhavel und Tegeler See überführt.

1907 Nicht von SHDG Stern übernommen.

1907 Otto Ippen, Stettin, OTTO IPPEN VII (oder XIII/ XVI), Einsatz bzw. Umbau zum Dampfschlepper. +

1920 Reederei Braunkohle, Köln — Wesseling, umbenannt BRAUNKOHLE VIII, Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke mbH. Der Firmenname ist gleich dem Schiffsnamen, wird aber kurz geführt als BRAUNKOHLE VII

1925 Karl Busch und Johannes Schillow, Berlin -Spandau, umbenannt LISA.

1930 Johannes Schillow, Berlin, Einsatz als Schleppdampfer und Fahrgastschiff.

1936 In Charter der Stern und Kreisschiffahrt.

1946 Umbau zum reinen Schleppdampfer, umbenannt in EMMI ELSE, Einsatz auf dem Hohenzollernkanal.

1957 Ernst Schröder sen., Berlin- Pankow

1958 Witwe Emilie (2/3) und Ernst F. Schröder jun., (1/3), Zehdenick, ab 4.1958 E. Schröder als Alleineigentümer

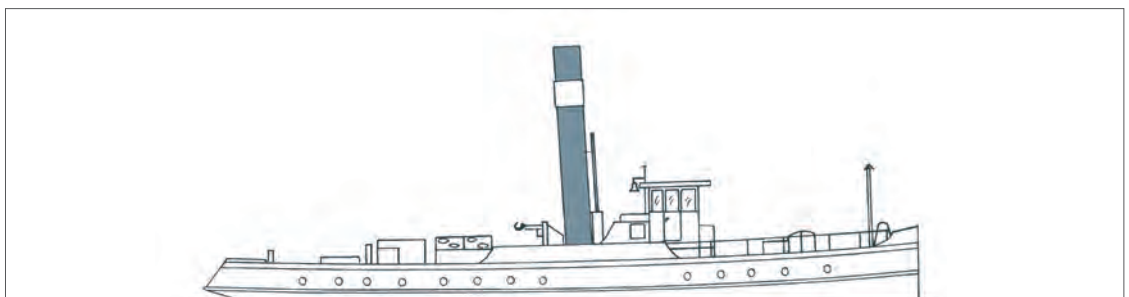
1967 Robert Ruhnau, Fürstenberg/ Havel, Nutzung als Schlepper wegen Kesselschaden nicht mehr möglich, Hausboot

1974 Außer Dienst.

1977 Abbruch.



Dampfer v. ZIETHEN der Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel und Tegeler See, Sammlung: M. Bluhm



Seitenriss des Dampf-Schlepper BRAUNKOHLE No VIII. ex v. ZIETHEN um 1920, Zeichnung: M. Bluhm



Dampfer v. ZIETHEN an der Werft
der Spandauer Dampfschiff-
fahrts-Gesellschaft Oberhavel
und Tegeler See in Tegelort,
Sammlung: M. Bluhm



Dampf-Schlepper
BRAUNKOHLE VIII, ex v. ZIETHEN,
Foto zwischen 1920-25
Sammlung: M. Bluhm



Die FORTUNA

Baujahr	1890
Name	FORTUNA
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Seiten-Hinterrad-Schleppdampfer
Technische Daten	Länge: 26,6 m; Breite: 4,6 m; Tiefgang: 0,67 m Rumpf: Eisen Antrieb: Seiten-Hinterrad Maschine: Dampfmaschine 100 PSi Auftraggeber: ? Tragfähigkeit: ? t
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	

Die SEGELKÄHNE

Baujahr	bis 1890
Name	SEGELKÄHNE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Segelkähne (Finowkähne)
Technische Daten	Länge: ca. 41 m; Breite: 4,6 m; Tiefgang: ca. 1 m Rumpf: Eisen, vermutlich mit Holzboden Antrieb: Segel, Treideln, Staken Maschine: - Auftraggeber: ? Tragfähigkeit: ? t
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	(Das SCHIFF Nr. 929/1898) „Die Firma Gebr. Maaß, Eisengießerei und Maschinenfabrik in Neustrelitz, welche sich in den letzten Jahren vielfach mit dem Bau eiserner Dampfschiffe beschäftigte, hat kürzlich ihre Schiffsbauwerft bedeutend vergrößert. Erbaut wurden bis jetzt 12 eiserne Baggerprähme, 2 Baggermaschinen, je eine für die strelitzsche bzw. schwerinische Regierung, 11 eiserne Dampfschiffe, teils Rad-, teils Schraubendampfer, und diverse eiserne Kähne. ...“

Die MÖVE

Baujahr	1896
Name	MÖVE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Personen-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: ? m; Breite: ? m; Tiefgang: ? m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: Dampfmaschine ? PSi Auftraggeber: Eigenauftrag der Gebr. Maass Tragfähigkeit: ? t
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	Fuhr ab 1897 für die Gebr. Maass und weitere Neustrelitzer Anteilseigner (Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs) Fahrgäste auf dem Zierker-See. Ab August 1897 im alleinigen Besitz des Maurermeisters Otto Wolter, Verpachtung ab 1901 an einen Herrn Karl Strehl in Strelitz, Verkauf der MÖVE an Karl Strehl für 2400 Mark. Übergabe am 15.11.1901 (nach Akte 1864 im Stadtarchiv Neustrelitz)

Die ERNA

Baujahr	1897
Name	ERNA
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Schlepp- und Personen-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: 24,25 m; Breite: 5,0 m; Tiefgang: 1,05 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: Dampfmaschine 80 PSi, Auftraggeber: ? Tragfähigkeit: 23 t
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	1912 Wilhelm Schwarz, Zehdenick und Berlin; 1925 Richard Winter, Berlin, Umbau zum Fahrgastschiff, für 220 Personen 1945 als Reparation in die UdSSR



Die ERNA im Hennigsdorfer
Stadthafen, 20iger Jahre,
Postkartenausschnitt,
Sammlung: Manfred Bluhm

Die NEU-STRELITZ

Baujahr	1897
Name	NEU-STRELITZ
Bau-Nr. (soweit bekannt)	?
Typ	Dampfkahn
Technische Daten	Länge: 41,5 m; Breite: 4,64 m; Tiefgang: 0,79 m Rumpf: Eisen mit Holzboden Antrieb: Schraube, Ø 1 m Maschine: Dampfmaschine erst 30 dann 60 PSI Auftraggeber: Berlin-Mecklenburger Dampfschiffahrt Zeitz & Weidemann Tragfähigkeit: 194 t
Register Kennung	S.Bn 4817 (1921) S.Bn 980 (1935 nach Umbau) GDS 03058 2-065 B
Kommentare und Erwähnungen	Jungfernfahrt 1897 mit 600 Zentner Mehl von Neustrelitz nach Berlin: „Am 5. April 1897 unternahm der auf der Werft von Gebrüder Maaß in Neustrelitz erbaute Frachtdampfer „Neustrelitz“, mit 600 Zentnern Mehl von C. Schüder & Co. in Neustrelitz beladen, seine erste Fahrt nach Berlin. Das schmucke Schiff mit den blau-gelb-roten Landesfarben am Schornsteinring wurde überall bewundert. Aus dem Kostenanschlag für den Dampfer „Neustrelitz“ mögen einige Zahlen mitgeteilt werden, weil sie für die Technikgeschichte von Wert sind: Das 40 m lange, 4,60 m breite und 2,20 m hohe Schiff sollte leer 0,46 m und mit 1000 Zentnern Ladung 0,79 m Tiefgang haben. Es besaß eine Außenhaut aus 5–6 mm starken Flußstahlblechen und einen 100 mm starken Boden aus kiefernen Bohlen. Zum Antrieb der Buckauer Schraube von 1 m Durchmesser diente eine Verbund-Dampfmaschine von ca. 30 PSI mit Eins-p Kondensation. (Durchmesser der Dampfzylinder: 195 + 330 mm, Kolbenhub 250 mm.) Der Dampfkessel hatte 25 qm Heizfläche und 9 atü Arbeitsdruck, Der Preis des fertigen Dampfers war auf 26500 Mark festgesetzt. Die Maschine hatte später 60 PSI.“ (aus Max Rehberg, SCHIFFBAU SCHIFFFAHRT UND HAFENBAU, 42. Jahrgang, Heft 13 u. 22, 1941) ab 1909 Heinrich Zeitz GmbH; 1921 Schiffsführer Carl Schulz 1934 Umbau und Motorisierung mit Glühkopfmotor 66 PSI Schiffsführer Erich Noß 1939 noch im Register noch 1949 in Fahrt, später Wechsel nach West-Berlin, Verbleib unbekannt

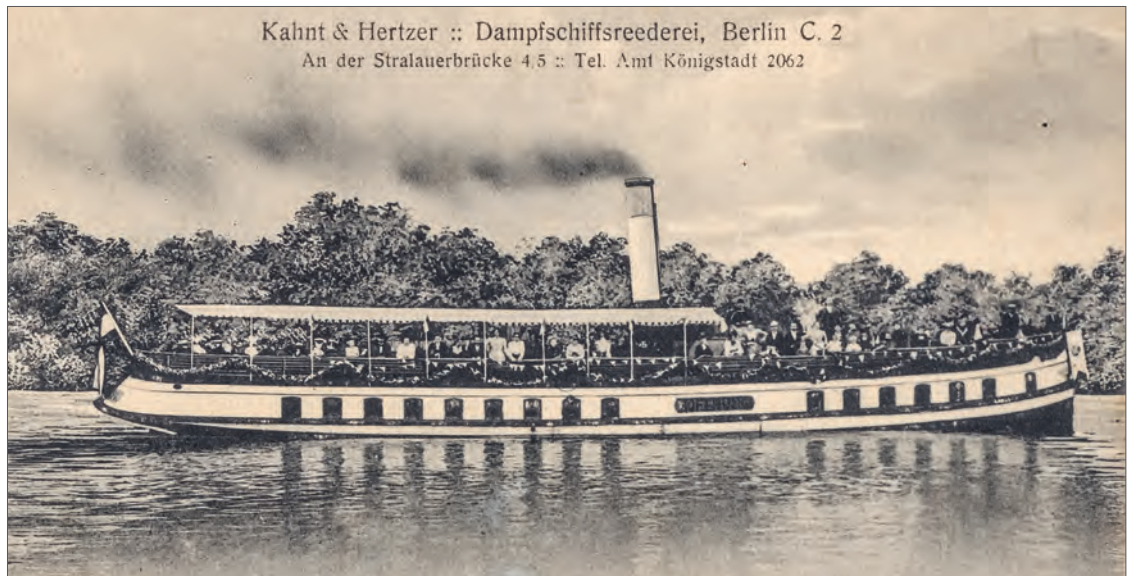


Dampfkahn NEUSTRELITZ vor der Lehnitz-Schleuse I in den dreißiger Jahren, Zeichnung nach Foto von Max Rehberg, M. Sohn

Kommentare und Erwähnungen

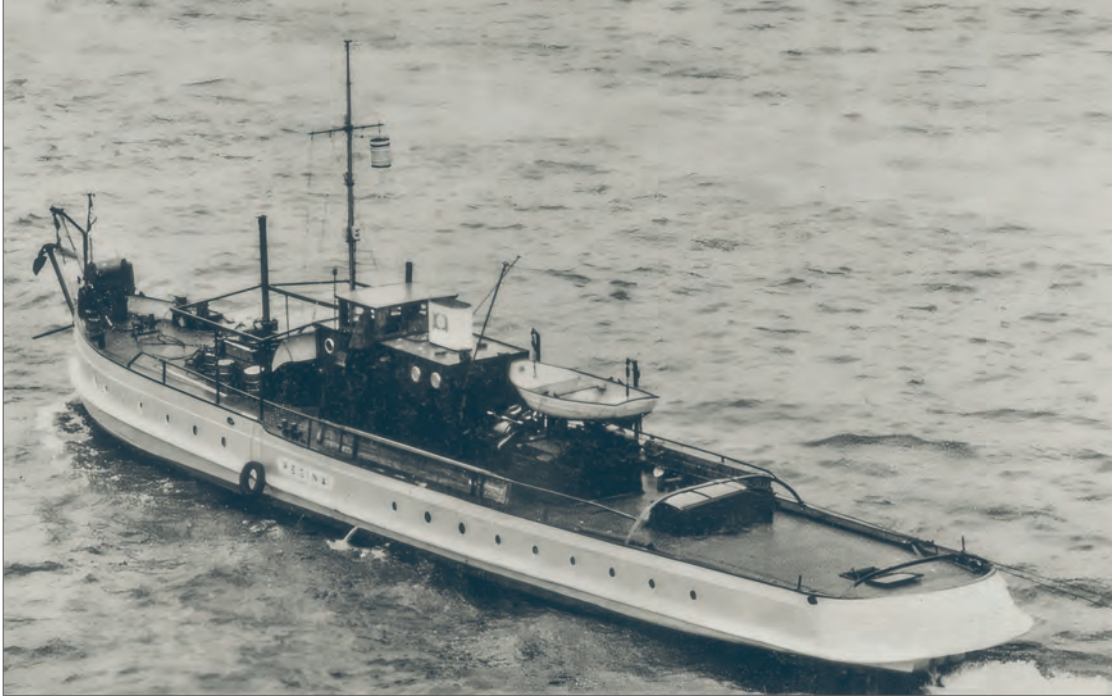
*In Fahrt seit 26.5.1899, Kaufpreis 28500 Mark, Einsatz außerhalb der Saison als Schlepper und Güterdampfer,
Ab 1900 Kahnt & Hertzner, Berlin
1909 Louis Kahnt, Berlin-Stralau,
1912 Karl Werdau u. Reinhold Walter, Berlin
1920 An Werdau und Paeske, Magdeburg.
1922 Karl Reinicke, Parey (450 000 Mark). Einsatz in Greifenhagen/ Pommern.
1925 Hermann Burow, Stettin, REGINA
1930 Betriebsverlegung nach Spandau, Einsatz in Charter der Stern und Kreisschiffahrt.
1936 Umbau zum Motorschiff, abnehmbare Aufbauten, statt der Fenster nun Bullaugen. Außerhalb der Saison Einsatz als Schleppdampfer. Eigner sind Fritz und Frieda Burow.
1946 Nach WKII wieder als Schlepper im Einsatz.
1951 Registriert in Duisburg.*

Dampfer HOFFNUNG um 1905,
Ausschnitt aus Reedereipostkarte
von Kahnt & Hertzner
Sammlung: M. Blum



Dampfer HOFFNUNG um 1900,
Postkartenausschnitt
Sammlung: U. Gerber





Schlepper REGINA, ex HOFFNUNG
nach Motorisierung 1936,
Sammlung: U. Giesler

Die FRIEDA

Baujahr	1899
Name	FRIEDA
Bau-Nr. (soweit bekannt)	
Typ	Schlepp-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: 20,18 m; Breite: 4,25 m; Seitenhöhe: 1,55 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 120 PSi Dampfmaschine Auftraggeber: in Marienthal Tragfähigkeit: 25 t
Register Kennung	Potsdam 947 (1939) A-708; D 2-120
Kommentare und Erwähnungen	Vor 1916 Ludwig Pust, Fürstenberg/O.; 19XX Heimatort Rattwitz 10.1921 Gustav Stahlberg, Magdeburg; 10.1921 Gustav Thiele, Lehnin; 3.1922 Johannes Schönecke, Parey. MINNA, 23 t Tgf; 11.1925 Karl Poppe, Groß-Wusterwitz u. Hermann Poppe, Woltersdorf, FREIHEIT; 1939 im Register Genthin mit 100 PSi 1945 sowj., SOAG, 30W; 1949 deutsch DOS, SOSCH; 1953 DSU, Berlin; 1957 DBR, Berlin; 1961 a.D., Abbruch in Derben

Dampfschlepper FREIHEIT, ex
MINNA ex FRIEDA
auf der Elbe bei Magdeburg,
Postkartenausschnitt nach 1925
Sammlung: G. W. Jachalke



Die WILHELM

Baujahr	1900
Name	WILHELM
Bau-Nr. (soweit bekannt)	33
Typ	Schlepp- und Personen-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: 19,8 m; Breite: 4,15 m; Tiefgang: ? m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 120 PSi Dampfmaschine Auftraggeber: August Kelling, Erkner Tragfähigkeit: ? t Personen: 130
Register Kennung	M 405
Kommentare und Erwähnungen	192X Reichswasserstraßenverwaltung, Münster

Die CARL

Baujahr	1900
Name	CARL
Bau-Nr. (soweit bekannt)	
Typ	Schlepp-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: ? m; Breite: ? m; Tiefgang: ? m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 90 PSi Dampfmaschine Auftraggeber: ? Tragfähigkeit: 11 t Personen:
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	1.1920 Karl Blecke, Hohensaaten; 6.1929 August Erler, Marienwerder

Die FRIEDRICH CARL

Baujahr	1900
Name	FRIEDRICH CARL
Bau-Nr. (soweit bekannt)	35
Typ	Schlepp-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: 19,8 m; Breite: 4,15 m; Tiefgang: 1,4 m Rumpf: Eisen Antrieb: Maschine: 120 PSi Dampfmaschine Auftraggeber: August Staak u. Albert Piper, Woltersdorf Tragfähigkeit: 24 t Personen:
Register Kennung	S.Bn 6194 GDS 03397 1-145; D 2-653
Kommentare und Erwähnungen	9.1927 Max, Karl u. Ida Staak, Woltersdorf; 6.1938 Karl u. Ida Staab, Woltersdorf; 1948: 14 t Tgf.; 2.1957 Willy Marschner, Zehdenick, BURKHARD; 1961 im Register gelöscht

Dampfschlepper FRIEDRICH KARL
am Märkischen Ufer vor der
Mühlendamm Schleuse 1956,
BArch, Bild 183-36912-0003 /
Fotograf: Erich Zühlsdorf



Die KYFFHÄUSER

Baujahr	1900
Name	KYFFHÄUSER
Bau-Nr. (soweit bekannt)	34
Typ	Personen- und Schlepp-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: 23,14 m; Breite: 4,61 m; Tiefgang: 1,11 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 100 PSi Dampfmaschine Auftraggeber: vermutl. Reederei Tismer, Berlin Tragfähigkeit: 15,67 t
Register Kennung	GDS 03121 1-189; D 2-663
Kommentare und Erwähnungen	1911 Ferdinand Buthz, Ketschendorf; Umbau zum Schlepper, ESMERALDA 1900 Martin Buthz, Ketschendorf; 9.1954 Hermann Franke, Zehdenick; am 13.06.1968 abgewrackt in Aken / Elbe



Dampfer KYFFHAUSER am Anleger
Tegeler See 1907,
Sammlung: U. Gerber



Schlepper ESMERALDA in
Fürstenberg um 1930,
Sammlung: Buthz Erben

Dampfschlepper ESMERALDA im
Paket mit Schlepper SAMARKA und
KEM 1960 an der
Mühlendamm Schleuse in Berlin,
Foto: Kurt Schwarz



Die MEMEL

Baujahr	1900
Name	CARL
Bau-Nr. (soweit bekannt)	
Typ	Schlepp-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: ? m; Breite: ? m; Tiefgang: ? m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 130 PSi Dampfmaschine Auftraggeber: ? Tragfähigkeit: ? t Personen:
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	1915 von der Zentral-Einkaufs-GmbH (ZEG) gekauft und an die Donau gebracht, Umbenannt in OTTO-AUGUST

Die FRIEDEFÜRST

Baujahr	1901
Name	<i>FRIEDEFÜRST</i>
Bau-Nr. (soweit bekannt)	36
Typ	<i>Schlepp-Dampfschiff</i>
Technische Daten	<i>Länge: 19,2 m; Breite: 4,32 m; Tiefgang: 1,18 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 90 PSI Dampfmaschine Auftraggeber: Wilhelm Schulze, Fürstenwalde Tragfähigkeit: 16 t Personen:</i>
Register Kennung	<i>1-185 D 1-545 11 M 31-106</i>
Kommentare und Erwähnungen	<i>1946 GDS 03189, 1949: 13,7 t Tgf.; 2.1951 Willy Schulze jr., Fürstenwalde; 1956: 11,8 t Tgf., 30 PSI; 9.1960 Karl Will, Aken, Wohnschiff; ab 1974 aus dem Register gelöscht</i>



Schlepper FRIEDEFÜRST mit
Schleppzug auf dem
Oder-Spree-Kanal 1928,
Foto: Wilhelm Miesler,
Deutsche Fotothek

Die FORTUNA

Baujahr	1901
Name	FORTUNA
Bau-Nr. (soweit bekannt)	37
Typ	Schlepp-Dampfschiff
Technische Daten	Länge: 20,4 m; Breite: 4,58 m; Tiefgang: 1,56 m, Seitenhöhe: 1,68 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 120 PSI Dampfmaschine Auftraggeber: Gottlieb Gehm, Spandau Tragfähigkeit: 21 t
Register Kennung	1-034 D 2-620 SB 2-804
Kommentare und Erwähnungen	1902 Herrmann Dähne, Plau/Havel. 1905 Wilhelm Bredow, Schlagenthin. 1909 Söhne Otto und Wilhelm Bredow, später nur Otto Bredow. 1914 August Schröder, Fürstenwalde/ Oder, FORTUNA. 1917 Gustav Zedler, Jaaschkowitz bei Breslau. 1918 Gustav Damm, Berlin - Lichterfelde. 1919 TGB (Transport Genossenschaft Berlin) 1925 Einbau eines Flammrohrkessel, Stettiner Oderwerke. 1933 Franz Siebert, Woltersdorf, umbenannt in KURT HEINZ. 1956 Kurt und Heinz Siebert. 1978 Kurt Siebert, Abbruch geplant, jedoch Umbau mit Schubschulter, weiter als Schlepper und Schubschiff in Fahrt. 1980 Status eines technischen Denkmals. 1989 Weiße Flotte Berlin, Einsatz als Arbeits- und Dienstboot in Treptow. Der Dampf sollte zum Reinigen der Trinkwasser- und Fäkalientanks der Fahrgastschiffe verwendet werden. 1991 Stern und Kreisschiffahrt GmbH, nach kleinen Umbauten am Heck (Sitzplätze) Einsatz als Charterschiff. 1997 Stiftung Deutsches Technikmuseum, Berlin, Ausstellungsobjekt in der ständigen Schifffahrtsausstellung



Dampfschlepper KURT-HEINZ im
Bugsiereinsatz auf Märkischen
Gewässern um 1980,
Foto: M. Bluhm



Dampfschlepper KURT-HEINZ bei der Gründungsfahrt der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft (BBSG e.V.) am 9.9.1990 vor der Jannowitzbrücke, Foto: M. Sohn

Werftschild des Schiffes von 1901, Sammlung: M. Bluhm

Verladung des Schleppers KURT-HEINZ in den Rohbau des Deutschen Technikmuseums Berlin am 1.11.1997, Sammlung: M. Bluhm

KURT-HEINZ in der ständigen Ausstellung des Deutschen Technikmuseums, Berlin 2026 Foto: M. Sohn



Die UNDINE

Baujahr	1910
Name	UNDINE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	73
Typ	Personen-Motorschiff
Technische Daten	Länge: 8,0 m; Breite: 1,8 m; Tiefgang: ? m, Seitenhöhe: 1 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 10 PSi Motor Auftraggeber: Koll, Conow, Krs. Neustrelitz Tragfähigkeit: ? t Personen: ?
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	

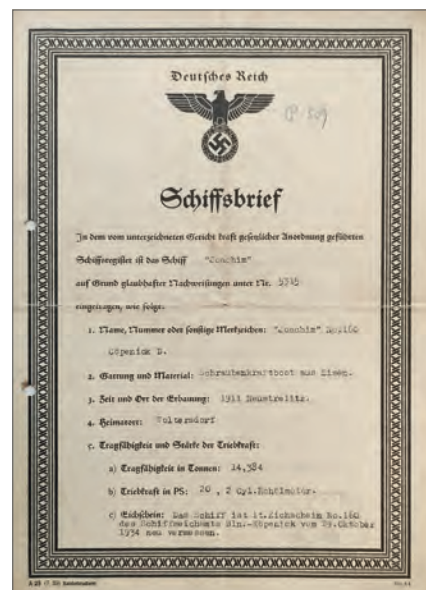
Die STEINHAVELMÜHLE

Baujahr	1910
Name	STEINHAVELMÜHLE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	74
Typ	Fracht-Motorschiff
Technische Daten	Länge: 23,93 m; Breite: 3,8 m; Tiefgang: ? m, Seitenhöhe: 1,75 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 10 PSi Dieselmachine Auftraggeber: G. Moncke in Steinhavelmühle bei Fürstenberg Tragfähigkeit: 86 t
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	

Die RHEIN

Baujahr	1911
Name	RHEIN
Bau-Nr. (soweit bekannt)	75
Typ	Personen-Motorschiff
Technische Daten	Länge: 14,52 m; Breite: 3,09 m; Tiefgang: 0,85 m, Seitenhöhe: 1,13 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 12 PSi Dieselmachine Auftraggeber: Wilhelm Kläne, Alt-Buchhorst, Tragfähigkeit: 14 t Personen: 100, später 76

Register Kennung	3-102 P-509 P-062 40102
Kommentare und Erwähnungen	1.1927 Gustav Hintze, Woltersdorf, JOACHIM; 14 t Tgf., 20 PSi; 1947 Erhalt einer Reg. Nr. nach Bauart mit Typkennung 3 - durch die GDS-Berlin 1959 verstaatlicht, VEB Fahrgastschiffahrt, Berlin; 1968 durch Erbschaft an Joachim Hintze 11.1968 verkauft an Rat der Stadt Lychen, Zweckverband Erholungswesen, Umbenennung in SCHWALBE; 1974 3,7 t Depl., 11,7 t Tgf.; 20 PSi., 76 Pers.; 1977 Verkauf als Schrott an Heinz Trinks, Rheinsberg, Sportboot, Umbau, Rumpf, Aufbauten 1981 In Fahrt als Motor - Trecker PIONIER. Später wieder Sportboot. 2000 Verkauft nach Fehrbellin. 2004 In Linum. In Fahrt als HASSO.



rechts:
Schiffsbrief der JOACHIM aus dem
Jahr 1940,
BSR-Akte: C Rep.312 : 50959
Landesarchiv Berlin

links:
Motorschiff RHEIN an der
Löcknitzbrücke,
Postkartenausschnitt vor 1918
Sammlung: M. Bluhm



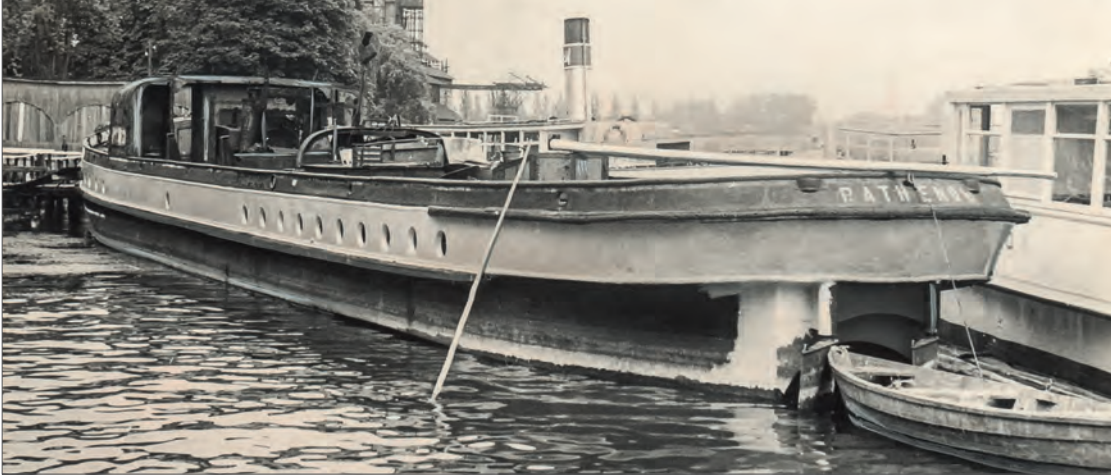
Motorschiff JOACHIM, ex RHEIN,
Postkartenausschnitt von
1957/59
Sammlung: M. Bluhm

Die ERNST

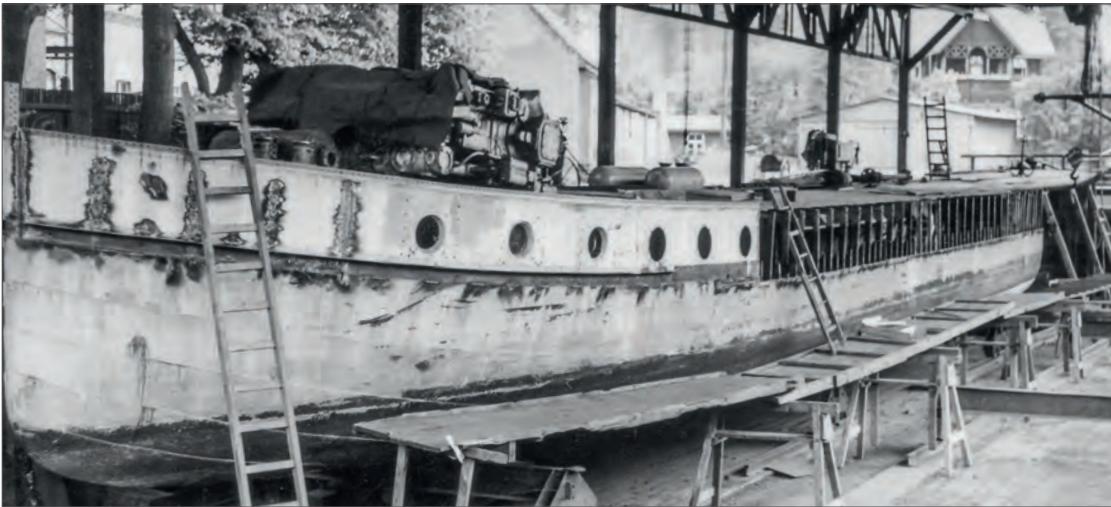
Baujahr	1911
Name	<i>RHEIN</i>
Bau-Nr. (soweit bekannt)	76
Typ	<i>Schlepp-Dampfschiff</i>
Technische Daten	<i>Länge: 28,2 m; Breite: 4,94 m; Tiefgang: 1,45 m, Seitenhöhe: 2,27 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 240 PSI Dampfmaschine Auftraggeber: G. Puckies, Ruß, Ostpreussen Tragfähigkeit: 55 t</i>
Register Kennung	<i>Tilsit 205 (1939) 1-043 D 3-724 P-686 P-194</i>
Kommentare und Erwähnungen	<i>1918 Reederei Berger, Memel. 1922 Wilhelm Steenbock, Hamburg, umbenannt MINA 1923 Ferdinand Weiß, Hamburg, umbenannt HERTHA MARGARETE. 1925 Bremer Schleppschiffahrts AG, umbenannt WERRA. 1934 Walter Leiderer, Königsberg, umbenannt BUSSARD 1936 Walter Mögelin, bei Rathenow, Schlepper. 1939 Walter Lemme, Umbau, L 29,50 m, B 5,28 m, SH 2,29m, 250 PSI. 1941 Umbau, verlängert, L 34,64 m, B 5,31 m, 1945 DSU, ab 1953 außer Dienst 1964 Erhard Roland KG, Neuruppin. 1965 - 66 Umbau zum Fahrgastmotorschiff in Zehdenick und Malz 1966 Fertigstellung als ROLAND III. 1972 nach Tod von Erhard Roland Übernahme durch den Rat der Stadt Neuruppin, umbenannt THEODOR FONTANE. 1991 Kurzzeitig bereedert durch Weiße Flotte Potsdam, Abt. Neuruppin. 1992 Rat der Stadt Neuruppin, Abt. Fahrgastschiffahrt. 1998 Außer Dienst, an Land bei Werft Malz, dort Überholung und zum Verkauf angeboten. 2003 An Aquamare cz. Prag verkauft, Tschechien. 2005 Wiedereinsatz Reederei Gladius spol S.r.o. Praha, Tschechien, umbenannt in TAURUS.</i>

Schlepp-Dampfer
BUSSARD auf der Elbe vor
Magdeburg um 1935,
Sammlung: M. Bluhm





Die abgerüstete BUSSARD am Bollwerk Neuruppin auf den Umbau wartend, 1964
Sammlung: Museum Neuruppin



Entfernen von Rumpfteilen für den Neuaufbau,
Werft Zehdenick 1964
Sammlung: Arne Golz



Der neue Rumpf an der Werft Malz beim Innenausbau 1965,
Sammlung: Arne Golz

Die LUISE

Baujahr	1912
Name	LUISE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	77
Typ	Schlepp- und Personendampfer
Technische Daten	Länge: 28,8 m; Breite: 4,75 m; Tiefgang: 1,0 m, Seitenhöhe 2,0 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 180 PSI Dampfmaschine Auftraggeber: Gustav Wilke, Charlottenburg Tragfähigkeit: 59 t Personen: 305
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	1928 Wilhelm Rogelin, Woltersdorf bei Brandenburg. 1929 Reederei Ewald Klauke, Fürstenberg/ Oder, umbenannt in PREUSSEN. 193X In Charter/ oder Besitz W. Klempin (?). 1934 Charter an Stern und Kreisschiffahrt. 1944 Im Dezember in der Warthemündung eingefroren. 1945 Bei Kriegshandlungen versenkt. (Klauke eingezogen zum Volkssturm) 1945 Bei Kriegsende in Küstrin (Ang. Horst Hein, 1.11.1989). Nach 1945 noch mehrere Jahre als Schlepper in Fahrt.



Schlepp-Dampfer Luise
Die Postkartenüberschrift ist
irreführend. Der Besitzer war
Gustav Wilke in Charlottenburg.
Sammlung: M. Bluhm



Die ELDE

Baujahr	1912
Name	ELDE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	78
Typ	Schlepp-Motorschiff
Technische Daten	Länge: 11,7 m; Breite: 2,55 m; Tiefgang: ? m, Seitenhöhe: 1,5 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 25 PSi Dieselmachine Auftraggeber: P. Lindemann, Dömitz Tragfähigkeit: 15 t
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	

Der Personen-Dampfer PREUSSEN, ex LUISE in Charter der Teltower Kreisschiffahrt. Gemäß der Reichsflagge am Heck müsste die Aufnahme in der Zeit zwischen 1934 und 1935 entstanden sein.
Sammlung: M. Bluhm

Die LIBELLE

Baujahr	1912
Name	LIBELLE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	79
Typ	Personen-Motorschiff
Technische Daten	Länge: 13,07 m; Breite: 3,07 m; Tiefgang: 0,57 m, Seitenhöhe: 1,4 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 25 PSi Dieselmachine Auftraggeber: Fritz (sen.) u. Karl Gößler, Waren Tragfähigkeit: 19 t Personen: ?
Register Kennung	3-235
Kommentare und Erwähnungen	1928 Neuer Motor, 16 t Tgf. 21,2 PSi; Einsatz meist Binnenmüritz, im Winter zum Schleppen eingesetzt (Kähne mit Kartoffeln und Zuckerrüben). 1939 Adolf Bauer, Waren 1939 (WK II) Willi Beisker, Kaufmann aus Hamburg, Schiff weiter in Waren. Verpachtet an seinen Bruder Fritz Beisker, Waren. 1954 An FPG „Müritz“ verpachtet, (Fischerei Produktions Genossenschaft), Einsatz als Schlepper für die Fangboote 1958 Verkauf an FPG „Müritz“, Umbau, Aufbauten, neuer Dieselmotor. 1976 Zur Produktionsgenossenschaft der Binnenschiffer Waren-Plau nach Röbel verlegt Um 1980 Abbruch in Eldenburg.



Das Motorschiff LIBELLE auf der Werft der FPG „Müritz“, Aufnahme nach 1958
Sammlung: M. Bluhm

Die NEU-HELGOLAND

Baujahr	1912
Name	NEU-HELGOLAND
Bau-Nr. (soweit bekannt)	80
Typ	Personen-Motorschiff
Technische Daten	Länge: 21,0 m; Breite: 3,0 m; Tiefgang: 1,07 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 26 PSi Dieselmachine Auftraggeber: G. Kamps in Berlin-Neuhelgoland Tragfähigkeit: 25 t Personen: ?
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	

Die TARMO

Baujahr	1912
Name	TARMO
Bau-Nr. (soweit bekannt)	81
Typ	Schleppdampfer und Eisbrecher
Technische Daten	Länge: 21,5 m; Breite: 5,3 m; Tiefgang: 1,4 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 250 PSi Dampfmaschine Auftraggeber: Santaholma in Uleaborg (Finnland) Tragfähigkeit: 45 t Besatzung: 10
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	Wurde wegen des Tiefgangs nur teilausgerüstet in Neustrelitz, mit Schlepper ANNA nach Zehdenick geschleppt und dort komplettiert.

Die EMILIE

Baujahr	1912
Name	EMILIE
Bau-Nr. (soweit bekannt)	82
Typ	Personen- und Schlepp-Dampfschiff

Schleppdampfer *MAGDEBURG*, ex
EMILIE beim Einsatz auf der Elbe
 vor Magdeburg.
 Aufnahme aus der Zeit 1919/24
 Sammlung: M. Bluhm

Technische Daten	<i>Länge: 32,5 m; Breite: 5,0 m; Tiefgang: 1,5 m</i> <i>Rumpf: Eisen</i> <i>Antrieb: Schraube</i> <i>Maschine: 270 PSI Dampfmaschine</i> <i>Auftraggeber: für A. Jahnke, Hamburg</i> <i>Tragfähigkeit: 90 t</i> <i>Personen: 330</i>
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	<i>1914 Umbenannt in WEDDIGEN.</i> <i>1916 Charter SHDG Stern, als EMILIE Einsatz als Fahrgastschiff.</i> <i>1917 Schiffsabteilung des FECH, Bromberg.</i> <i>1919 Weichselflotte, Gruppe Danzig. Nach WK I, Wilhelm Zehrmann, Havelberg, Einsatz als Schlepper, Emil Nordt, Magdeburg, MAGDEBURG.</i> <i>1924/25 SDC - BL umbenannt MOTOR X.</i> <i>1929 Umbau zum Motorschlepper.</i> <i>1949 Einsatz auf dem Rhein.</i> <i>1960 Umbenannt DIANA SCHUB, In Duisburg in Fahrt, Umbau.</i> <i>1966 E. Albrecht, Duisburg.</i> <i>1967 Außer Dienst, Abbruch.</i>





Schleppdampfer MOTOR X, ex
MAGDEBURG, ex EMILIE nach der
Motorisierung bei einer NSDAP
Veranstaltung auf dem Rhein,
Aufnahme aus der Zeit 1936-44
Sammlung: G. Dexheimer /
Archiv: R. Diesler



Schleppdampfer MOTOR X, ex
MAGDEBURG, ex EMILIE,
Aufnahme vom Juni 1964
Sammlung: G. Dexheimer /
Archiv: R. Diesler

Die LOUISE (HANSA?)

Baujahr	1913
Name	LOUISE (HANSA)?
Bau-Nr. (soweit bekannt)	83
Typ	Personen-Motorschiff
Technische Daten	Länge: 16,00 m; Breite: 3,41 m; Tiefgang: ? m, Seitenhöhe: 1,4 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 25 PSi Dieselmachine Auftraggeber: Walter Gloege, Neustrelitz Tragfähigkeit: 22 t Personen: ?
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	ab 1916 Berlin-Neukölln

Die HANSA (LOUISE?)

Baujahr	1913
Name	HANSA (LOUISE)?
Bau-Nr. (soweit bekannt)	83
Typ	Personen-Motorschiff
Technische Daten	Länge: 15,0 m; Breite: 3,10 m; Tiefgang: 0,35 m Rumpf: Eisen Antrieb: Schraube Maschine: 24 PSi Dampfmaschine Auftraggeber: Ludwig Maass, Neustrelitz Tragfähigkeit: 23 t Personen:
Register Kennung	
Kommentare und Erwähnungen	12.1916 Hermann Schmettau u Heinrich Palm, Fürstenberg/H.; 7.1918 Heinrich Johann Ludwig Weber, Hamburg

Bei diesen beiden Schiffen ist nicht ganz klar ob es sich um zwei verschiedene oder dasselbe Schiff handelt.

Die ALEXANDER

Baujahr	1913
Name	ALEXANDER
Bau-Nr. (soweit bekannt)	84
Typ	Personen-Dampfschiff

Technische Daten	<i>Länge: 27,48 m; Breite: 4,78 m; Tiefgang: ? m, Seitenhöhe: 2,25 m</i> <i>Rumpf: Eisen</i> <i>Antrieb: Schraube</i> <i>Maschine: 130 PSi Dampfmaschine</i> <i>Auftraggeber: Reederei Kieck, Berlin</i> <i>Tragfähigkeit: 70 t</i> <i>Personen:</i>
Register Kennung	<i>GDS 02939</i> <i>3-112</i>
Kommentare und Erwähnungen	<i>1930 Umbau bei Wiemann, fester hölzerner Decksaufbau.</i> <i>1944 BVG Einsatz (mit Tarnanstrich), Linie Kladow- Stössensee.</i> <i>1950 In Westberlin wieder in Fahrt.</i> <i>1960 Reederei Stengert & Kronfeld, Berlin, Umbau zum MS mit 180 PSi und 265 Fahrgästen</i> <i>Nach dem Tode Ernst Kiecks über seinen Schwiegersohn an Bruno Winkler, gleich weiterverkauft an die Reederei Kronfeld.</i> <i>1963 Umbau, Aufgabe der achteren Kajüte, Fahrgastraum tiefer gelegt, damit Seitenhöhe verringert, womit auch die nautische Stabilität erhöht wird. Außerdem Aufbau eines Sonnendecks. Reederei Kronfeld, später Kronfeld und Stengert</i> <i>1976 Renovierung und Veränderung der Aufbauten.</i> <i>1979 Verlängert bei Schmidt in Hoopte, Kastenheck</i> <i>2000 Aufgabe der Reederei, zum Verkauf, nicht eingesetzt.</i> <i>2001 an Dieter Haydinski, Berlin, Einsatz zu City- Fahrten, Einbau Bugwulst unter Wasser.</i> <i>2006 Spreetours am Plänterwald, Marcus Karamol (nun 120 Pers.), neuer Motor.</i> <i>Einsatz zu Event- und Charterfahrten.</i> <i>In Fahrt.</i>



Personendampfer ALEXANDER
vermutlich im Bereich
Niederschöneweide vor 1930,
Sammlung: M. Bluhm

QUELLEN

Jahr	Ort	Name
18./19. Jh.	Ancestry	Kirchenbücher von Zierke und Neustrelitz
1896	Internet	Zeitschrift: NAUTISCHE RUNDSCHAU Nr: 111, Artikel, S. 6
1896	Internet	Zeitschrift: NAUTISCHE RUNDSCHAU, Firmenanzeige
1911	Internet	Zeitschrift: SCHIFFBAU, Nr. 23, Notiz, S. 983
1913	Internet	ZEITSCHRIFT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT, Liste Neubauten
1867	Internet	STAATSKALENDER MECKLENBURG-STRELITZ
1868	Internet	STAATSKALENDER MECKLENBURG-STRELITZ
1871	Internet	STAATSKALENDER MECKLENBURG-STRELITZ
1897	Internet	Zeitung: MALCHOWER NACHRICHTEN, Artikel
1881	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 57, Notiz
1882	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 110, Notiz
1896	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 832, Notiz
1898	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 929, Notiz
1897	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 927, Firmenanzeige
1880	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 543, Firmenanzeige
1887	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 386, Firmenanzeige
1890	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 541, Firmenanzeige
1891	Internet	Zeitschrift: DAS SCHIFF, Nr. 532, Firmenanzeige
1903	Internet	Zeitschrift: SCHIFFBAU, Nr.15, S. 738, Notiz
1876	Internet	AdreBbuch der Gruben, Hütten, Maschinenfabriken, mechan. Werkstätten
1894	Internet	Mecklenburgische Vaterlandskunde von Wilhelm Raabe. Erster Band: SPECIELLE ORTSKUNDE BEIDER GROSSHERZOGTHÜMER MECKLENBURG NEBST 5 STÄDTEPLÄNEN UND EINEM ALPHABETISCHEN ORTSREGISTER. Wismar: Hinstorff'sche Hofbuchhandlung Verlagsconto.
o.J.	Internet	Datenbank: https://www.ddr-binnenschifffahrt.de/ von Uwe Giesler
o.J.	Internet	Website: https://berliner-dampfer.de/ von Uwe Gerber
1945	Internet	Civil Affairs Handbook
1880	Karbe-Wagner-Archiv Neustrelitz	Mercantilisches Adressbuch
1886	Karbe-Wagner-Archiv Neustrelitz	Mercantilisches Adressbuch
1894/95	Karbe-Wagner-Archiv Neustrelitz	Adressbuch Neustrelitz
1901	Karbe-Wagner-Archiv Neustrelitz	Adressbuch Neustrelitz
1913	Karbe-Wagner-Archiv Neustrelitz	Adressbuch Neustrelitz

Jahr	Ort	Name
1920	Karbe-Wagner-Archiv Neustrelitz	Adressbuch Neustrelitz
2013	Karbe-Wagner-Archiv Neustrelitz	M. Masser; ALEXANDER und die Geschwister von der Werft der Gebrüder Maaß in Neustrelitz
1954	Karbe-Wagner-Archiv Neustrelitz	Zeitungsartikel: 100 JAHRE BESTEHT DIE GIESSEREI IN NEUSTRELITZ, in Der Demokrat, 16.10.1954
1920/21	Landesarchiv MV, Schwerin	(4.12-3/3) 571, Antrag des W. Schröder, Neustrelitz, auf käuflichen Erwerb eines Teils des Zierker Sees
1920 - 1938	Landesarchiv MV, Schwerin	(5.12-6/39) 76, Akten des Handelsgerichts zu Neustrelitz Enthält u. a.: Schiffsbauwerft Wilhelm Schröder GmbH. - unter H. R. 339.
1919 - 1920	Landesarchiv MV, Schwerin	(5.12-6/39) 81, Handelsregistersachen der offenen Handelsgesellschaft Schiffswerft und Maschinenfabrik Schroe- der und Bogatzek in Neustrelitz - unter H.R. 311
1954/74	Stiftung Deutsches Tech- nikmuseum	Akte: I.2.080 - 0276, Fahrgastschiff ARCONA; P 117; Historisches Schiff
1964/76	Stiftung Deutsches Tech- nikmuseum	Akte: I.2.080 - 0326, Fahrgastschiff THEODOR FONTANE; ex ROLAND III; ex Schlepper BUSSARD; P 194; ex D 3 - 724
o.J.	Brandenburgisches Landeshauptarchiv	Akte: 260 AG Fürstenberg (Oder) 66, Schleppdampfer JÖRG WIKING, Eigentümer: Hermann u. Brigitte Golembiewski, Heimatort: Plaue, AG Fürstenberg/Oder WD Berlin Blatt 230
o.J.	Brandenburgisches Landeshauptarchiv	Akte: 5E AG Oderberg 357, FLUSS-SCHRAUBEN-SCHLEPP UND PASSAGIERDAMPFER ULUS STAHL MIT FESTEM STAHLDECK „FRITZ“, Eigentü- mer: Adolf Kalow und Karl Stephan aus Hohensaaten, Heimatort: Hohensaaten
o.J.	Brandenburgisches Landeshauptarchiv	Akte: 5E AG Oderberg 331, SCHLEPPDAMPFER SUS EISEN „AUGUSTE“ H.P.W. No. 279, Eigentümer: Paul Klempin und Hermann Hornig aus Hohensaaten, Heimatort: Hohensaaten
o.J.	Landesarchiv Berlin	Akte: C Rep. 312 : 50487, Binnenschiffsregisterakte D 2-631 EMMI-ELSE, Eigentümer: Robert Ruhnau, Fürstenberg/ Havel
o.J.	Landesarchiv Berlin	Akte: C Rep. 312 : 50560, Binnenschiffsregisterakte D 2-628 ELLI, Eigentümer: Hans Simon, Berlin
o.J.	Landesarchiv Berlin	Akte: C Rep. 312 : 50959, Binnenschiffsregisterakte P-062 „Schwalbe“, Eigentümer: Rat der Stadt Lychen
2000	Bibliothek Sohn, Neu- ruppin	D. Schubert, Deutsche Binnenfahrgastschiffe, Berlin,
2007	Bibliothek Sohn, Neu- ruppin	D. und H. Schubert, Fahrgastschiffahrt in Berlin, Erfurt
1988	Bibliothek Sohn, Neu- ruppin	K. Groggert, Personenschiffahrt auf Spree und Havel, Berlin
1941	Bibliothek Sohn, Neu- ruppin	Max Rehberg, Zur Geschichte der Dampfschiffahrt auf den märkischen und angrenzenden Wasserstraßen, in: SCHIFFBAU SCHIFFAHRT UND HAFENBAU, 42. Jahrgang, Heft 13 u. 22, (Nachdruck von 1992)
1943	Bibliothek Sohn, Neu- ruppin	Max Rehberg, DIE ENTWICKLUNG DER BINNENSCHIFFAHRT ZWISCHEN ELBE UND WEICHSEL, in: GROSSDEUTSCHER VERKEHR, 37. Jahrgang der VERKEHRSTECHNISCHENWOCHS, Heft 7/8, 1943
2021	Bibliothek Sohn, Neu- ruppin	Zeitschrift: Navalıs, 1/21, Vladislav Ždanov, SCHIFFE AUS DEUTSCHLAND AUF DER KAMA
2022	Bibliothek Sohn, Neu- ruppin	Zeitschrift: Navalıs, 1/22, Manfred Blumh / Bernd Schwarz / Vladislav Ždanov, BESCHLAGNAHME BERLINER FAHRGASTSCHIF- FE IN DER SOWJETUNION
2007	Bibliothek Sohn, Neu- ruppin	Günter Meyer, BINNENSCHIFFE ZWISCHEN ELBE UND ODER, OSTSEE UND SÄCHSISCHER SCHWEIZ, Berlin

Ebenfalls erschienen im Verlag Sohn-Art

Kaffenkähne – Eine vergangene Binnenschiffsform

Autor: Michael Sohn
29,7 x 21 cm, 144 Seiten, Hardcover
Durchgängig Vierfarbig
Bestellungen unter office@sohn-art.de
oder in Ihrer Buchhandlung
ISBN 978-3-00-041659-0
Buchhandelspreis: € 19,00



Pommersche Segelkähne Dreimastig auf Haff und Bodden

Autor: Michael Sohn
29,7 x 21 cm, 304 Seiten, Hardcover
Durchgängig Vierfarbig
Bestellungen unter office@sohn-art.de
oder in Ihrer Buchhandlung
ISBN 978-3-00-071169-5
Buchhandelspreis: € 37,90



Kähne auf dem Rhin Frachtschiffahrt im Ruppiner Land

Autor: Michael Sohn
21 x 21 cm, 324 Seiten, Softcover
Vierfarbig und Schwarz-weiß
Bestellungen unter office@sohn-art.de
oder in Ihrer Buchhandlung
ISBN 978-3-00-085642-6
Buchhandelspreis: € 27,80

