

Schiffervolkskunst im Stromrevier zwischen Oder und Elbe. T. 3, Schiffervereinsfahrten

Rudolph, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rudolph, W. (1992). Schiffervolkskunst im Stromrevier zwischen Oder und Elbe. T. 3, Schiffervereinsfahrten. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 15, 341-358. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54194-6>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFFERVOLKSKUNST IM STROM- REVIER ZWISCHEN ODER UND ELBE

VON WOLFGANG RUDOLPH

Teil 3: Schiffervereinsfahnen

Neben ihren älteren und für längere Zeit auch noch wichtigeren kulturellen Gemeinschaftszeichen – Zunftlade und Schafferholz – schufen sich die in Gilden zusammengeschlossenen Kahnschiffer unserer Region zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein neues Kennzeichen ständischer Macht und Würde: die Fahne. Woher der Anstoß dazu kam, wissen wir nicht. Man darf jedoch annehmen, daß in der erfrischenden Aufbruchstimmung unmittelbar nach den Befreiungskriegen von 1813/1815 ein Ereignis maßgeblich dazu beigetragen hat: nämlich die Schaffung der preußischen Nationalflagge (in Erlassen von 1816, 1817, 1818). Sie mußten alle jene Schiffsfahrzeuge führen, die staatshoheitliche Aufgaben auszuführen hatten: also auch die Post- und Ausbildungsschiffe. Auch die Binnenschiffe im grenzüberschreitenden Flußverkehr waren zum Führen der Landesflagge angehalten – beispielsweise beim Passieren der Zollstellen auf Rhein, Elbe und Havel. Eine Nationalflagge für Seeschiffe gab es in Europa erstmals, seit sich die Generalstaaten der Niederlande im Westfälischen Frieden von 1648 ihre Unabhängigkeit erkämpft hatten. Militärische Truppenfahnen mit einheitlicher Verbindlichkeit hinsichtlich Größe, Material, Farbgebung und gestaltender Symbolik waren etwas jünger: in Preußen kannte man sie seit 1713, in Österreich seit 1765.¹

Die älteste Schiffervereinsfahne unseres Untersuchungsgebietes – von 1821 – blieb im märkischen Dörfchen Kappe (am Rande der Schorfheide) erhalten. Sie braucht jedoch nicht unbedingt die älteste hiesige Schiffervereinsfahne überhaupt gewesen zu sein; möglicherweise hat es in Pritzerbe an der Havel bereits 1818 eine Fahne der Schiffergilde gegeben. Der von U. Buchholz dazu als Beweis angeführte Brief des Fahnenmalers (von 1852) erlaubt jedoch unterschiedliche Deutungen.² Für diese Untersuchung der Schifferfahnen im Stromrevier zwischen Ostseeküste, unterer Oder und unterer Elbe wurden insgesamt 62 Fahnen aus den folgenden (43) Orten herangezogen:

Altenplathow	Garz	Marienwerder
Arneburg	Genthin	Michelsdorf
Beetz	Glashütte	Mönkebude
Bittkau	Grunewald	Müllrose
Brandenburg	Hohensaaten	Nahmitz
Bredereiche	Kappe	Neubrück
Brettin	Ketzin	Neuzittau
Burgwall	Kremmen	Prieros
Dömitz	Lauenburg	Ravensbrück
Eldena	Lehnin	Sachsenhausen
Friedrichsthal	Malz	Sandfurth
Fürstenberg/Havel	Marienthal	Schmergow

Warnau
Werben
Wittenberge

Woltersdorf
Zabelsdorf

Zehdenick
Zerpenschleuse

Von diesen wichtigen »Insignien« der Schiffergemeinschaften können elf Exemplare zu einer älteren Gruppe zusammengefaßt werden, die man als »Gildefahnen« bezeichnen sollte (Abb. 1). Wir analysieren sie im Hinblick auf ihre Hersteller, auf das Fahnenmaterial und die Fertigungstechnik, auf Größe und Farbgebung sowie auf die verwendeten Zentral- und Nebenmotive der Bildgestaltung. Ein Hersteller ist von keiner dieser elf Fahnen bekannt. Als Material wurden Woll- oder Leinenstoffe verwendet. Die von den Schiffern ausgewählten Bildzeichen hat man überwiegend aufgemalt, lediglich in drei Fällen aufgestickt. Einige alte Fahnen erweisen sich als ausgesprochen groß: allen voran die Fürstenberg-Ravensbrücker mit mehr als drei Metern Länge, Lauenburg mit 210 x 245 cm, Lehnin mit 235 x 250 cm. Andererseits mißt die älteste Kapper Fahne nur 120 x 120 cm, die dort dann nächstfolgende aus dem Jahre 1843 hat 160 x 160 cm. Die Müllroser (von 1858) weist ein Breiten/Längenverhältnis von 90 x 120 cm auf. Fünf Exemplare bestehen aus einfarbigem Tuch (weiß bzw. hellblau) (Abb. 2), die sechs anderen wurden nach Art von Schiffsfahrts-Nationalflaggen aus schwarz-weiß-schwarzen (1858, 1862, 1864) bzw. schwarz-weiß-roten (1873, 1876) Streifen zusammengenäht. Sämtliche elf Gildefahnen sind lediglich einseitig verziert. Als Hauptmotiv der Bildsymbolik erscheint sechsmal der Preußenadler (in Fürstenberg-Ravensbrück, Grunewald, Kappe, Lehnin, Müllrose und Woltersdorf) (Abb. 3). Segelnde Kaffenkähne wurden dreimal abgebildet: 1840 und 1865 in Lauenburg, 1864 in Fürstenberg-Ravensbrück. Als ein Berufszeichen des Schifferstandes erkennt man je einmal die gekreuzten (klaren) Anker (Ravensbrück 1862) sowie eine Kreuzkombination aus Anker und Stakrudel (Lehnin 1873). Als florale Nebenelemente wurden Eichen- und Lorbeerzweige verwendet, als Eckornamente treten unklare Kahnanker zweimal auf, und in Lauenburg einmal das herzogliche Herrschersmonogramm. Alle elf Gildefahnen wurden mit gemalten bzw. aufgestickten Datierungen versehen. Bei sechs Exemplaren finden sich aufgebrachte Sinnsprüche wie: Es leben die Schiffer, Es blühe die Schifffahrt, Vivat, es blühe die Schifffahrt, Gott mit uns. Ganz besondere Beachtung verdient das Unikat der Allianzflagge der »Vereinigten Schiffer Gesellschaft zu



Abb. 1 Älteste Fahne der Schiffer zu Kappe (1821)



Abb. 2 Schifferfahne von Grunewald (1846)

Rechte Seite: Die Sandfurther Fahne (oben) und Fahne von Grunewald (unten)





Abb. 3 Fahne der Schiffergilde Woltersdorf (1876)



Abb. 4 Allianzflagge von Fürstenberg-Ravensbrück (1864)

Fürstenberg und Ravensbrück 1864«. Diese beiden eng benachbarten Ortschaften gehörten damals zu zwei verschiedenen deutschen Bundesstaaten: Fürstenberg war eine mecklenburgische Hafenstadt, Ravensbrück ein preußisches Schifferdorf. Interessant ist nun, welche Emblematik die dort in einer gemeinsamen Gilde vereinigten Handelsschiffer für ihr grenzübergreifendes Flaggenzeichen ausgewählt haben: als Grundtuch nahmen sie die Farben der Preußen-Nationale jener Zeit. Der im Bildzentrum stehende Wappenadler des weißen Fahnenfeldes wird jedoch von zwei zur Bildmitte segelnden Kaffenkähnen umrahmt, von denen jeder seine eigene Nationale am Mast zeigt. Das untere schwarze Fahnenfeld trägt – unter dem Preußenadler – das Gildezeichen der gekreuzten klaren Anker (Abb. 4).

Die Analyse des äußeren Erscheinungsbildes der ältesten Fahnen in unserm Stromrevier erlaubt nun eine annähernd sichere Feststellung im Hinblick auf die Einflüsse, die auf die Brauch-Novation der Schiffervereinsflagge eingewirkt haben müssen. Das Material (Leinen- und Wollstoffe), die Einseitigkeit der Bildgestaltung sowie Farbgebung und Symbolik (schwarz-weiß-schwarz; schwarz-weiß-rot; Preußenadler) deuten auf maritimen Einfluß aus Richtung der Schifffahrts-Nationale. Dafür spricht auch die Größe einiger dieser frühen Gildefahnen. Zum Vergleich: für preußische Truppenfahnen war das Format 140 x 140 cm vorgeschrieben, wohingegen die (vom Berufsstand her verwandte) Fahne des Greifswalder Fischeramtes 190 x 235 cm maß. Als ein ganz starkes Argument für die Vorbildwirkung der Schifffahrts-Nationale muß die einzigartige Gestaltung der Fürstenberg-Ravensbrücker Allianzflagge angesehen werden. Ein solcher Dekor dürfte für eine Truppenflagge schwer vorstellbar gewesen sein. Was einen anderen, durchaus im Bereich des Möglichen liegenden Einfluß von Seiten des alten Zunftwesens angeht, so liegen für eine Diskussion darüber leider zu wenig datierte Zunftflaggen aus mecklenburgisch-vorpommerschen bzw. nordbrandenburgischen Museen vor, um Vergleichsschlüsse ziehen zu können.

Nach 1890 treten bei unseren Schifferfahnen derartig erhebliche formale und inhaltliche Veränderungen auf, daß es erlaubt sein sollte, erst jetzt vom Typus der eigentlichen Vereinsflagge zu sprechen. Viele davon wurden in Fahnenfabriken hergestellt, was durch eingenähte bzw. am Fahnenstock angenagelte Metallplaketten nachweisbar ist. Diese verweisen auf die Bonner Fahnenfabrik sowie auf die Fahnenfabriken G. Lidde in Magdeburg, F. Gollert in Neuruppin, R. Ritter und R. Herzog in Berlin sowie auf die Kunststickereien von P. Bessert-

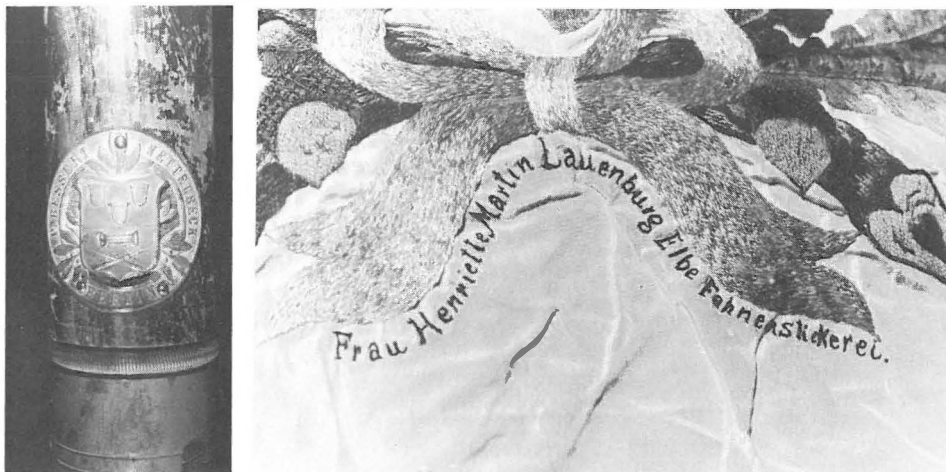


Abb. 5, 6 Herstellerhinweise Firma Bessert-Nettelbeck, Berlin, und der Stickerei Martin, Lauenburg

Nettelbeck in Berlin, H. Martin (Lauenburg) und eine nicht näher bezeichnete »Kunst Stickerei Anstalt« in Coburg (Abb. 5, 6). Als Material diente seither fast ausschließlich appretierte (sog. geschworte) Fahnenstoffe; nach 1900 kamen auch Halbseiden-Atlasgewebe häufiger vor. Nur noch vier von 51 Exemplaren bestanden aus Woll- bzw. Leinentuch. Verändert wurden auch die Fahnengrößen. Am häufigsten (nämlich 23mal) erscheint – der Militärtradition angepaßt – ein Format von 120 x 140 cm. 14mal gibt es Stücke mit Breiten von 100 bis 115 cm. Lediglich eine Minderzahl weist Abmessungen auf, die über 140 cm bzw. unter 100 cm Breite liegen. Ein gravierender Wandel tritt auch bei der Farbgestaltung in Erscheinung. Einseitig gearbeitet sind lediglich noch sieben Exemplare, die sich von 1886 bis 1899 datieren lassen. Drei davon (Burgwall und Brettin) sind nach Art der Nationalen aus schwarz-weiß-roten Tuchstreifen genäht, zwei bestehen aus blauem (Bittkau, Eldena), zwei aus weißem einseitig bemaltem Stoff, – von letzteren eine (aus Bredereiche) mit schwarz-weiß-roter Längskantenbemalung, während die andere (von Prieros) blau-gelb-blaue Stoffkanten hat. Etwa 85%, also die Mehrheit unserer Exemplare, besitzt zweiseitigen Dekor, der aber nur noch selten gemalt, sondern überwiegend gestickt wurde und gelegentlich auch als Metallfadenapplikation auftritt. Vier der zweiseitig dekorierten Fahnen (von Ketzin, Michelsdorf, Neubrück und Schmergow) zeigen die schwarz-weiß-rote Streifung der Nationale. Die Gegenseiten sind ebenfalls schwarz-weiß-rot bzw. grün oder blau-weiß-blau. Ansonsten treten in unserm Revier folgende Farbkombinationen auf: blau und weiß, grün und weiß, rot und weiß, blau und gelb, blau und grün. Auch beide Tuchseiten können blau bzw. weiß sein. Die Kombination aus blau und weiß stellt mit 26 Exemplaren mehr als die Hälfte der zweiseitigen Stücke, wobei in 16 Fällen weiß die Farbe der spruchverzierten Rückseite ist.

Nach dieser Analyse der Farbgestaltung sollen nun die Motive des Fahnenbildschmucks einer näheren Betrachtung unterzogen werden. Die Bilder finden sich sowohl auf der vorderen Seite, die den Vereinsnamen präsentiert, als auch auf der spruchgeschmückten Rückseite. Ob und auf welche Weise – etwa an Hand von Angebotskatalogen – die Bildmotive von den Männern der Vereinsvorstände oder von den Fabrikvertretern ausgewählt worden sind, war hier nicht mehr zu ermitteln. Die Bilder sollen zunächst ohne Rücksicht auf ihre Fahnenseitenverteilung behandelt werden. Am häufigsten finden sich Darstellungen von Binnenschiffen sowie emblematische Darstellungen von Schiffsgerät, welchem der Charakter berufsständ-



Abb. 7 Kaffenkahnbild in der Fahne von Bittkau (1900)

discher Wahrzeichen zukommt. Beide Motivgruppen sind mit 29 : 31 Vorkommen annähernd gleich stark verteilt. Unter den Bildern der Wasserfahrzeuge überwiegt vor dem Ersten Weltkrieg die wirklichkeitsgetreue Darstellung des Kaffenkahns als des zeittypischen Schiffsgefäßes jener Periode (Abb. 7). Für die Zeit danach wird sein Abbild dann zum Gegenstand nostalgischer Betrachtungsweise. Doch gesellen sich nunmehr zu den Bildern der segelnden Kaffenkähne zunehmend schon Wiedergaben von Dampfschleppern, von modern gebauten eisernen Finowmaßkähnen (noch mit Mast und Sprietsegel) sowie von Motorkähnen (Abb. 8 und 9). Gelegentlich bildeten diese Fahrzeuge einen zentralen Bestandteil von ostmitteldeutschen Flußlandschaftsprospekten aus jener Zeit. In Pommern weist man in den Fahnen seine dreimastigen Haffkähne mit ihrer speziellen Spriettakelung vor, deren technische Details den Fahnenmalern jedoch offensichtlich nicht genügend vertraut waren (Abb. 10). Insgesamt vier-



Abb. 8 Bild eines Finowmaßkahnes von Bredereiche (1931)



Abb. 9 *Motorkahn in der Schiffer-
fahne von Zabelsdorf (1929)*

mal (in Kremmen, Wittenberge, Deutsch Usch und Zerpenschleuse) wurden Kaffenkähne mit gelegtem Mast gezeigt (Abb. 11). Eine Seltenheit sind die unrealistischen Schiffsbilder von Malz und Müllrose, ein Einzelfall blieb die (an sich gute) Darstellung eines für die obere Havel untypischen Gefäßes: des Besanevers CATHARINA von Neuhof. Besondere Beachtung erfordert wiederum das unike Allianz-Schiffsbild in der Vereinsfahne der mecklenburgischen Elbschiffer von Dömitz: aus der Ufersicht des Stadthafens betrachtet, segelt im Fahnenbild ein

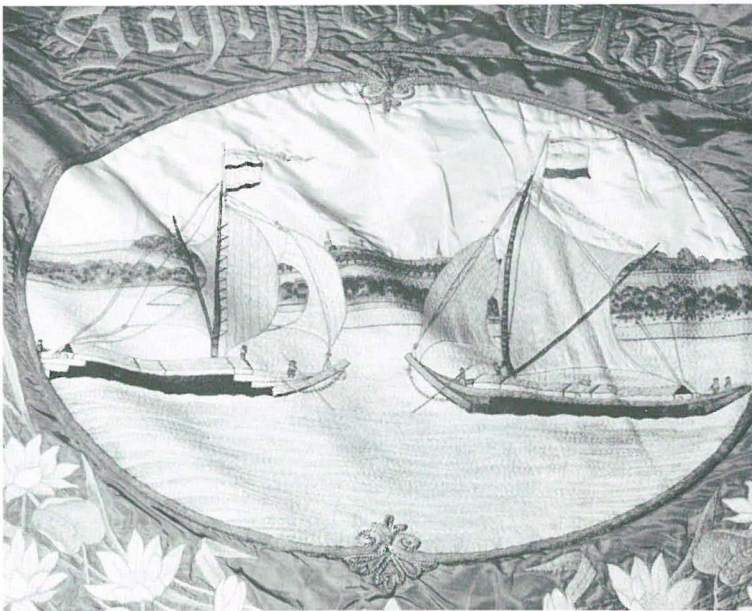


Abb. 10 *Pommerscher Haffkahn der
Fahne von Mönkebude (1899)*



Abb. 11 *Kahn mit gelegtem Mast (Zerpenschleuse 1905)*

Abb. 12 *Allianzflagge des Schifferclubs Dömitz (1925)*



Kahn mit wehender Preußenflagge stromab, dem ein zu Berg fahrender ausgeflaggter Mecklenburger begegnet (Abb. 12). Von allen diesen Schiffsbildern zieren 15 die jeweilige Vorderseite, 14 die Gegenseite.

Nach 1890 wurde für die Darstellung der Berufsgruppen-Wahrzeichen wesentlich mehr Schiffsgerät herangezogen als in den Jahrzehnten davor. Während man in der Periode der Gildenfahnen lediglich die Kahnanker dazu verwendete, dienten später auch Rettungsringe, gekreuzte Stakruder (Rudel), gekreuzte Bootshaken, gekreuzte Handruder (hier Pootschen genannt) und gekreuzte preußische und deutsche Fahnen sowie Verbindungen von Mast und Rah, Takel und Block dazu (Abb. 13 bis 16). Als jüngstes zeichenhaft verwendetes Schiffsgerät tritt das Steuerrad hinzu – hier mit Datierungen von 1929 und 1938. Diese Dinge wurden

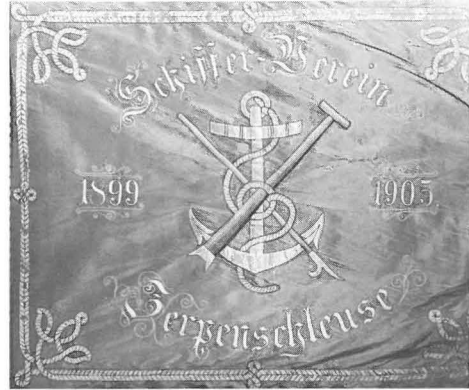


Abb. 14 Emblem der Schiffer von Zerpenschleuse (1905)

Abb. 13 Berufszeichenkombination der Fahne von Nabmitz



Abb. 16 Emblem der Kapper Schifferfahne von 1906

Abb. 15 Zeichenkombination in der Sandfurther Fahne (1908)

oft sehr aufwendig angeordnet: beispielsweise in Kombinationen aus Anker, Steuerrad und Handrudern / Anker, Bootshaken und Handrudern / Anker, Rettungsring, Handrudern, Bootshaken / Anker, Rettungsring, Handruder, Bootshaken, sechs Zackiger Stern, Mast und Rah. Interessant ist in der Fahne des Ketziner unierten Schiffer- und Kahnbauvereins die Zeichenallianz aus Anker und Rettungsring nebst gekreuztem Dechsel und Blattbeil (Abb. 17). Ähnlich verfuhr man bei der Fahngestaltung der Wittenberger Schiffer- und Fischerinnung: links vom zentral angeordneten Kahnbild wurde ein Anker mit zwei Stakrudern gekreuzt, rechts ein großer Weißfisch mit Handkahnrudern und Kescher (Abb. 18). Zeitlich zunehmend wurden Anker, Rettungsringe, gekreuzte Bootshaken bzw. Pootschen sowie Ankerbojen auch für die Gestaltung der Eckornamentik dieser Fahnen verwendet, desgleichen Tauwerkfigurinen.



Abb. 17 Berufszeichenallianz der Schiffer/
Kahnbauer von Ketzin

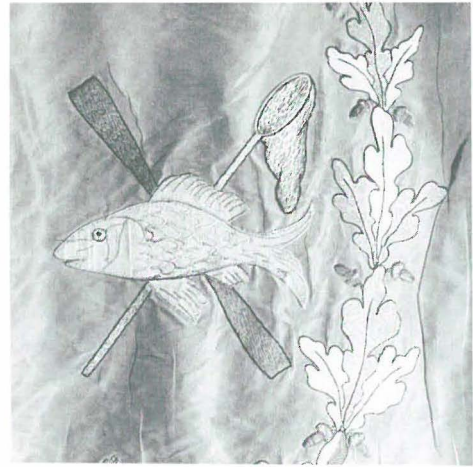


Abb. 18 Zeichen der Fischer in der Fahne von
Wittenberge



Abb. 19 Allegorie der Hoffnung (Zabelsdorf
1928)

Die dritte Gruppe des Zeichenvorrates der Schiffervereinsfahnen wird – insgesamt 21mal vertreten – von Allegorien und Symbolfiguren gestellt: da gibt es eine schwebende Fortuna mit dem Füllhorn, eine Fortuna, die auf dem Erdglobus steht, eine Schiffer-»Hoffnung«, barfüßig auf rundgewaschenem Flußbettgestein, die mit ihrer Rechten einen gewaltigen Anker stützt, während die Linke ein Kranzgebilde emporhält, und schließlich die vom Niederwalddenkmal entlehnte Germania als Symbol der deutschen Nationalstaatlichkeit (Abb. 19 und 20) – nicht zu vergessen die seit alters her beliebte allegorische Dreiheit von Glaube, Liebe und Hoffnung, sowie das Sinnzeichen der verschränkten Hände, die brüderliche Einigkeit bedeuten sollen (Abb. 21).



Abb. 20 *Die Germania von Mönkebude*
(1899)



Abb. 21 *Verschränkte Brüderhände (Fahne*
Marienthal, 1927)

Übergehend zu der noch kleineren Gruppe der Hoheitszeichen finden sich Stadtwappen-
darstellungen in Arneburg, Dömitz und Lehnin. Nach 1890 wurde der bei den staatlichen
Hoheitszeichen früher so beliebte Preußenadler vom Kaiseradler des deutschen Reichswap-
pens (Fahnen von Friedrichsthal und Zerpenschleuse, Abb. 22), 1938 schließlich (in der Fahne
von Altenplathow) vom Hakenkreuz verdrängt. Diese politisch brisante Artikulation haben



Abb. 22 *Der Reichsadler von Zerpenschleuse*
(1889)



Abb. 23 *Fahnenbild von Altenplathow*
(1938)

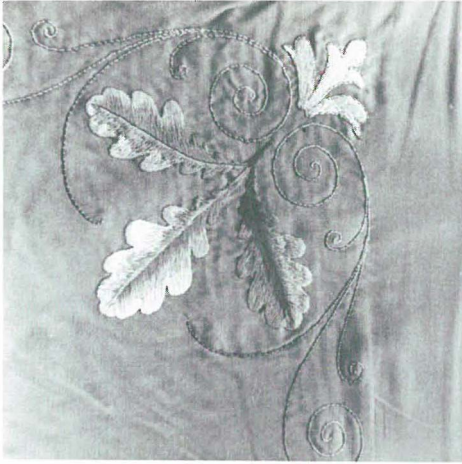
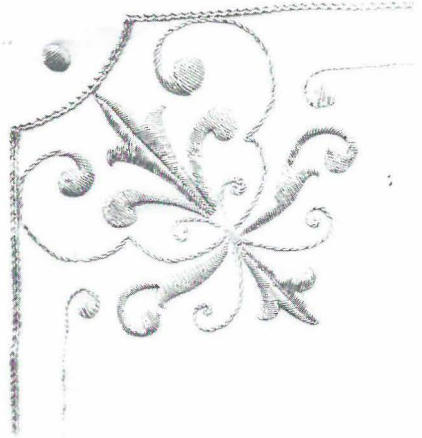
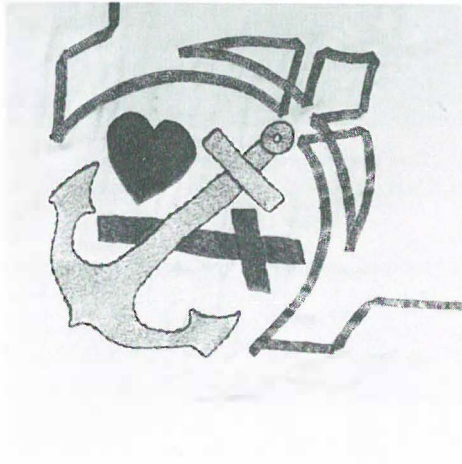
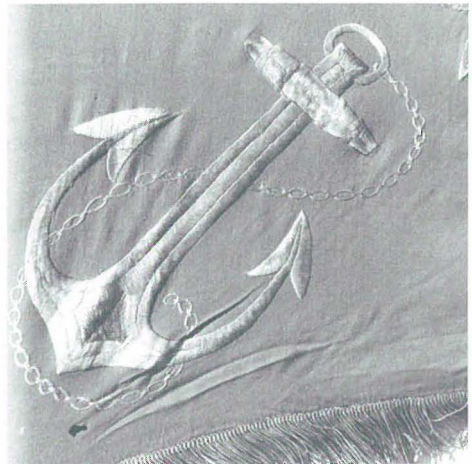
Abb. 24a *Eichenblätter*Abb. 24b *Lilie*Abb. 24c *Glaube Liebe Hoffnung*Abb. 24d *Anker*Abb. 24e *Teichrose*Abb. 24f *Efeublätter*



Abb. 25 Delphinbild der Fahne von Neubrück (1904)



Abb. 26, 27 Tischlander des Schifferclubs Dömitz

die dortigen Havelschiffer nach 1945 dann auf unkomplizierte Weise durch Heraustrennen des nationalsozialistischen Zeichens korrigiert, das vom Gestalter in eine Anker/Steuerrad-Kombination eingepaßt war (Abb. 23). Da Altenplathows Schifferverein – wie alle anderen in der sowjetischen Besatzungszone – zwangsaufgelöst worden war, trennte man bei der Fahnenumschrift die ersten vier Buchstaben des Wortes VEREIN ebenfalls mit heraus, so daß ein neutrales IN übrigblieb, das der Besatzungsbehörde unverdächtig erscheinen mußte.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts änderten sich schließlich auch die floralen Dekorelemente, für die früher nur Eichen- und Lorbeerzweige bzw. -blätter Verwendung gefunden hatten. Fortan wurden sie ergänzt durch Jugendstil-Kastanien- und Efeublätter sowie durch Gebinde aus Teichrosen (Nymphäa) und Rohrkolben (Typha) (Abb. 24 a–f). Als einziges zoomorphes Dekorelement tritt in unserem Gebiet eine Delphingruppe in Erscheinung, welche in der Neubrücker Schifferfahne die Vereinsnamensbeschriftung umrahmt (Abb. 25).

Erst die Verbindung von Verbalelementen mit dem Bildschmuck kennzeichnete nach barocker Anschauungsweise ein in sich geschlossenes allegorisches Gebilde. Diesem Grundsatz huldigte man bei der Fahnenherstellung bereits in der Schiffergildenperiode: in Müllrose beispielsweise 1858 in der Verbindung von Nationalfarben und Wappenadler mit dem Spruch: Vivat! Es blühe die Schifffahrt. 1890 ließen sich die Müllroser Kahnegner eine neue Fahne anfertigen. Diese zeigte, von Efeu umrankt, die ineinandergreifenden Hände der Freundschaft sowie das Motto »Eintracht macht stark«. Von volkskundlichem Interesse ist es, hier einmal – statt subjektiv ausgewählter Beispiele – den Gesamtbestand des Fahnen-spruchgutes einer geschlossenen Region zu publizieren. In unserm Gewässerrevier kamen folgende Denksprüche bzw. Devisen auf den Schifferfahnen vor:

Arbeit und Fleiß ziert Jüngling und Greis
 Einigkeit macht stark
 Einig und stark, deutsch bis ins Mark
 Eintracht macht stark
 Es blühe die Schifffahrt
 Gott mit uns
 Gott segne die Schifffahrt
 Gut Fahrt
 Hand in Hand für unsern Stand
 In Sturm und Wetter ist Gott unser Retter
 In Stürmen und Not beschütze uns Gott
 Kraft, Mut und Besonnenheit sind des Schiffers treu Geleit
 Mit Gott für Kaiser und Reich
 Mit vereinten Kräften
 Mut, Kraft und Besonnenheit sind des Schiffers treu Geleit
 Ob zu Wasser, ob zu Land, alle Zeit in Gottes Hand
 Ohne Fleiß kein Preis
 Reicht euch die Hand, ob zu Wasser und zu Land
 Scheiden ist unser Loos, Wiedersehen unsre Hoffnung
 Seid einig
 Sich regen bringt Segen
 Vereinter Kraft gar oft gelingt, was Einer nicht zu Stande bringt
 Vorsicht und Mut fährt sicher und gut
 Wir reichen uns die Bruderhand
 Zu Wasser und zu Land sind treu wir unserm Stand.

Anschließend sei hier noch kurz darauf hingewiesen, daß es außer den beim Schifferfestzug umgetragenen, beim Schifferball dann im Saal aufgehängten und bei Beerdigungen im Trauer-

geleitet mitgeführten »großen« Vereinsfahnen vielerorts auch entsprechend gestaltete kleine Tischstander gegeben hat, deren Abmessungen bei 15 x 20 cm lagen. Sie wurden auf dem Vorstandstisch wie eine Standarte an einem Querstab mittels Kordel an eine Standvorrichtung aus Messing oder poliertem Holz gehängt. Auch diese fahnenartigen Gebilde waren aus Seide oder Halbseide und zeigten als Dekor auf farbigen Vorder- und Rückseiten Verbindungen von Bildern (in Dömitz: Segelkähne in Nymphäa/Typha-umkränztem Oval) und verbalen Elementen: in Zabelsdorf zum Beispiel *Zum 100jährigen Bestehen gewidmet vom Schiffer Verein Einigkeit von Zehdenick und Umgebung*. Am Untersaum waren diese Tischstander häufig – wie übrigens auch viele der großen Vereinsfahnen an allen drei Außenkanten – mit goldfadendurchwirkten Fransenborten verziert (Abb. 26 und 27).

Die in unserm Stromrevier vorhandenen älteren Gildefahnen blieben ohne originale Fahnenstöcke erhalten. Mithin läßt sich kein präziser und allgemeingültiger Schluß ziehen, auf welche Weise die Tücher befestigt waren. Überkommen sind bei einigen Fahnen lediglich Leinenbündel, paarig am Stocksaum festgenäht. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde es dann wohl mehr und mehr üblich, die Seidenfahnen mittels kleiner Messingringe auf einen etwa 5 mm starken metallenen Rundstab zu reihen, der am Fahnenstock angeschraubt war. Daneben hat es auch noch Bündselbindung gegeben, ebenso wie eine direkte Aufreihung mit Hilfe festgenähter Metall- oder Holzringe von 50 mm Durchmesser. Die schweren Fahnenstöcke von 270 bis 290 cm Länge – zweiteilig, mittels Metallhülsen verbunden – hat man offenbar zusammen mit dem Tuch von den Fahnenfabrikanten bezogen. Anders wäre das Anbringen von Metallmarken der Hersteller (z.B. Bessert-Nettelbeck) nicht zu erklären.

Schon seit dem 18. Jahrhundert galt die hohe Wertschätzung der Truppenfahnen dem Gesamt-Kultobjekt, das üblicherweise aus dem Fahnentuch samt Fahnenstock bestand, einschließlich Fahnenstockspitze, Fahmennägeln und Fahnenschleifen. Diese Anschauung muß

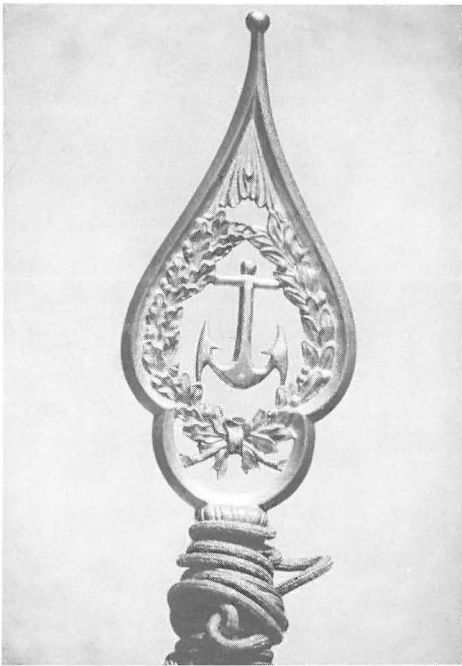


Abb. 28 *Fahnenstockspitze von Marienthal*



Abb. 29 *Fahnenstockspitze von Sandfurth*

Abb. 30 *Fabnenspitze von Kappe*

sich dann im ausgehenden 19. Jahrhundert auch bei den Vereinen, die die militärische Symbolik kopierten, durchgesetzt haben. In den vorangegangenen Zeiten der Schiffergilden war der Schmuck des Fahnenzubehörs offenbar weniger aufwendig gehalten. Einige der überkommenen Fahnen spitzen aus den achtziger, neunziger Jahren weisen lediglich gedrechselte Holzspitzen auf; Fahnen n ä g e l sowie Fahnen schleifen aus der Zeit vor 1870 fehlen g ä n z l i c h. Das hierzulande für den Dekor der 20 bis 30 cm langen, 9 bis 15 cm breiten Messing spitzen am häufigsten verwandte Zeichen war der Anker (Abb. 28), und zwar in klarer ebenso wie in unklarer (mit Tauwerk versehener) Version. Mitunter ragt er ohne jedes Beiwerk aus der kugelförmigen Verdickung der Schraubtülle; häufiger allerdings wurde er von stabgefaßten

Abb. 31 *Stocknagel von Zehdenick*Abb. 32 *Stocknagel von Bittkau*Abb. 33 *Stocknagel von Zerpenschleuse*



Abb. 34 Fahnschleife von Zabelsdorf

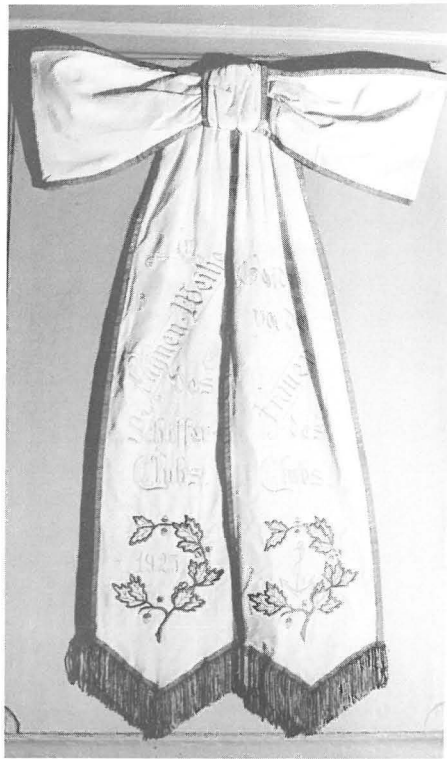


Abb. 35 Fahnschleife von Dömitz

Eichen- oder Lorbeerzweigen umrahmt. Es kommen auch Kombinationen mit anderen zeichenhaften Dekorelementen vor: in Hohenwutzen beispielsweise eine Verbindung von Delphin, unklarem Anker und gekreuzten Handrudern, in Friedrichsthal von einem stehenden Bootshaken und zwei gekreuzten Stakrudern, in Sandfurth aus klarem Anker und Zahnrad, umkränzt von Eichen- und Lorbeerzweigen (Abb. 29). In Wittenberge hat man den Anker mit einem Flügelpaar (unterhalb des Ankerstocks) gekreuzt, was entweder auf enge Vereinsbeziehungen zum örtlichen Eisenbahnbetriebswerk oder zum Verband der deutschen Trans-



Abb. 36 Ringkragen des Fahnenträgers von Lehnin

portversicherer deuten könnte. In zwei Fällen lassen sich Hoheitszeichen als Fahnen spitzen nachweisen: im märkischen Kappe ein apart gestalteter Preußenadler (Abb. 30), im pommer-schen Mönkebude der deutsche Reichsadler. Warnau wählte einen Dreizack als Spitzendekor, Zehdenick eine Lanzenspitze. Auch bei den 50 bis 80 mm langen metallenen Fahnenägeln, die eigentlich Widmungsschildchen darstellen, dominiert als Dekor der unklare Anker, gern in Wappenkombination mit der Kaiserkrone verwendet (Abb. 31). Preußen- und Kaiseradler erscheinen aber auch unkominiert (Abb. 32 und 33). Derlei Nägel wurden meist von den Vereinen der Nachbarschaft gestiftet und trugen stereotype Gravuren dieser Art: *Gewidmet vom Schiffer Verein Germania Havelberg 16.1.09*. Es kamen aber auch Stiftungen von Firmen vor, die mit dem Schifffahrtsbetrieb verbunden waren, sowie von Privatpersonen: *Gewidmet von dem früheren Schiffseigener W. Schwabe Cappe 30.1.1906*.

Für preußische Truppenfahnen sind Stiftungen von Fahnen-schleifen aus breitem, kunstvoll besticktem Seidenband mit Goldfadenkanten und Fransenborten seit den zwanziger Jahren des 18. Jahrhunderts belegt. Häufig wurden sie von königlichen Prinzessinnen gestiftet, die zu Regimentspatinnen bestimmt waren. An unsern Schiffervereinsfahnen dürften Fahnen-schleifen, die dem Truppenbrauchtum nachgestaltet waren, erst im Jahrzehnt vor 1900 üblich geworden sein, und zwar wohl überwiegend als Stiftung einer Gruppe ortsansässiger Damen zur Fahnenweihe: *Der Schiffer Innung Ketzin gewidmet von den Frauen und Jungfrauen*. Die atlasbindigen Seiden- oder Mischgewebes-schleifen wurden mittels Karabinerhaken in einen Ring unterhalb der Fahnen-spitze eingehängt. Ihre nach unten hängenden beiden Enden sind üblicherweise 15 bis 20 cm breit und etwa meterlang. Das Ketziner Exemplar wurde in der Sächsischen Fahnenfabrik G. Lange & O. Kneiss in Leipzig hergestellt, andere stammen von Bessert-Nettelbeck in Berlin. Als Dekorfarbe herrscht blau bzw. blau-weiß vor, bei Fahnen der Schiffersterbekassen hingegen die Trauerfarbe schwarz. Als aufgesticktes Dekorelement dominiert wiederum der Anker, nicht selten kombiniert mit Rettungsringen sowie mit gekreuzten Stakrudern bzw. Bootshaken. Eichen- und Lorbeerzweige sowie Gebinde aus Teichrosen/Rohrkolbenranken bilden den zeittypischen Floralschmuck (Abb. 34 und 35). Die Webkanten wurden durch eingearbeitete Metallfäden, die beiden herabhängenden Enden der Schleifen durch Fransenborten verziert.

Abbildungsnachweis:

Hartmut Hilgenfeldt, Brandenburg: Abb. 13
alle anderen Fotos vom Verfasser

Anmerkungen:

- 1 Stein, Hans-Peter: Symbole und Zeremoniell in deutschen Streitkräften vom 18. bis zum 20. Jahrhundert. Herford 1991; Vanja, Konrad: Vivat-Vivat-Vivat! Widmungs- und Gedenkblätter aus drei Jahrhunderten. (= Schriften des Museums für Deutsche Volkskunde, 12). Berlin 1985.
- 2 Buchholz, Ulrich: Die Schifffergilde in Pritzerbe. In: Rathenower Heimatkalender 27, 1983, S. 52–60.