Berkenthiner

Maria Magdalena

Salz-Prahm

Stecknitz-Region
am Elbe-Lübeck-Kanal

Rekonstruktion eines mittelalterlichen Schiffs

Rekonstruktion des Salz-Prahms

Eine Gruppe von 15 Frauen und Männern hat in Berkenthin einen mittelalterlichen Salz-Prahm rekonstruiert. Rund 1100 Handwerker-Stunden stecken in diesem Projekt zur Förderung des Tourismus in der Stecknitz-Region am Elbe-Lübeck-Kanal. Da es keine alten Baupläne gibt, nie ein Wrack aus dieser Zeit gefunden wurde und in historischen Dokumenten nur spärliche Angaben zu dem Bootstyp zu finden sind, wurde der Prahm nicht nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten gefertigt. Die Hobby-Bootsbauer/innen haben sich nach den wenigen bekannten Fakten gerichtet und ansonsten nachempfunden, wie unsere Vorfahren vor 500 Jahren so ein Schiff gebaut haben könnten.

Der Berkenthiner Salz-Prahm ist ein Plattboden-Schiff, das heißt: Er hat keinen Kiel. Da der Stecknitz-Kanal im Mittelalter an einigen Stellen nur etwa 50 Zentimeter tief war, konnten auf ihm nur Schiffe mit sehr geringem Tiefgang fahren. Um das Jahr 1500 wurde er von Prähmen befah-

Alle Planken der Bodenplatte sind miteinander verschraubt und in Form geschnitten.

Auf dem Boden wurden die Spanten des Schiffs im rechten Winkel angebracht. An Bug und Heck des Prahms sind die für diesen Schiffstyp charakteristischen Rundhölzer verankert, in die die Planken eingelassen sind und damit für Stabilität sorgen.

Die Bordwände des Prahms stehen senkrecht auf dem Schiffsboden und sind 80 Zentimeter hoch.

ren, die etwa 10 Meter lang waren. Deshalb ist auch die Rekonstruktion gut zehn Meter lang, fast 2,40 Meter breit und hat eine Bordhöhe von 80 Zentimetern.

Als „Werft" diente den Bootsbauer/innen die Diele des Hofes Lausen, der in Berkenthin in unmittelbarer Nähe zum Kanal liegt. Dort begann man, kurz nach Ostern 2009, die Bodenplatte des Schiffes herzustellen. Die Planken aus Lärchenholz waren alle auf elf Meter Länge, zehn Zentimeter Breite und 4,5 Zentimeter Dicke zugeschnitten. Auch die Spanten des Schiffes sind aus Lärchenholz. Die Planken für die Bordwand mussten ganz behutsam mithilfe zahlreicher Schraubzwingen Zentimeter für Zentimeter in die Form des Schiffes gebogen werden. Da keiner der Helfer das Handwerk des Kalfaterns beherrscht, wurde zum Abdichten zwischen den Planken ein modernes Dichtungsmittel verwendet.

Im September 2009 war die Schiffs-Rekonstruktion fertiggestellt.

Die umweltfreundliche schwarze Farbe sieht dem früher üblichen Teeranstrich täuschend ähnlich. Mit dem Bau des gewaltigen Ruders und der Schiffsbude war die Rekonstruktion des Prahms komplett.

Stapellauf der „Maria Magdalena“

Die Hobby-Bootsbauer/innen zeigen sich als Gruppe in der Öffentlichkeit immer in ihren blauen Fischerkitteln, den roten Halstüchern und den Skipper-Mützen.

Der Stapellauf des Salz-Prahms in Berkenthin am 26. September 2009 wird wohl in die Dorfgeschichte eingehen. Vielleicht wurden hier am Stecknitz-Kanal im Mittelalter schon einmal Schiffe vom Stapel gelassen, seit Jahrhunderten war dieser Stapellauf aber ganz gewiss der erste. Entsprechend große Aufmerksamkeit fand das Ereignis … selbst ein Team des NDR filmte, und der Bericht wurde abends im Schleswig-Holstein-Magazin gezeigt.

Der Salz-Prahm wurde – wie im Mittelalter – auf Rundhölzern, die immer wieder vorgelegt wurden, von der „Werft“ rund 200 Meter bis zum Kanalufer geschoben.

Dort angekommen, begann die Feier mit einer Ansprache von Bürgermeister Hans-Joachim Speth, der die tolle Zusammenarbeit und das beispielhafte Engagement der Hobby-Bootsbauer lobte und allen dankte, die beim Bau des Schiffes mit Rat,

Der Prahm wurde beim Stapellauf auf Rundhölzern bis zum Kanal geschoben. Das Krummesser Shanty-Quartett sorgte für den musikalischen Rahmen bei der feierlichen Schiffstaufe.

Ganz vorsichtig wurde der Salz-Prahm vor der Berkenthiner Kirche an langen Tauen in den Kanal gelassen.

Tat und finanzieller Unterstützung geholfen haben. Besondere Erwähnung fanden auch Gerald Vollstedt, der die Schiffsglocke stiftete und der Künstler Jochen Beckmann, der sie bearbeitet und mit dem Schiffsnamen versehen hat.

Nach der Segnung des Prahms durch Pastor Wolfgang Runge taufte Gisela Bockholdt, die Vorsitzende des Kulturausschusses und Organisatorin des Festes am Kanal, das Schiff auf den Namen „Maria Magdalena". Der Schiffsname wurde ausgewählt, weil diese biblische Gestalt die Schutzheilige der Stecknitzfahrer war und die Namensgeberin der Berkenthiner Kirche ist.

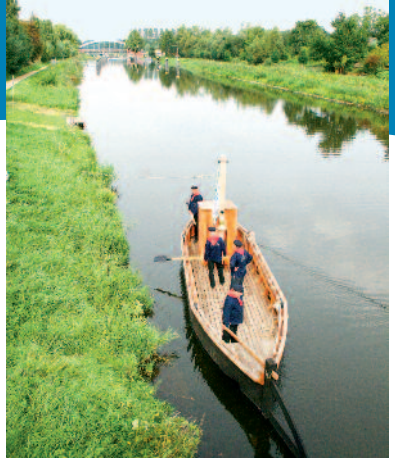
Dann war es endlich soweit: Mutig bestieg der Bürgermeister den Prahm, der zu dem stimmungsvollen Gesang des Krummesser Shanty-Quartetts in das Wasser des Kanals glitt … und auch den letzten Skeptiker davon überzeugte, dass er ganz hervorragend schwimmt!

Nach dem Stapellauf wurde den Bootsleuten eine Erfrischung an Bord serviert. Zu dem Fest am Kanal waren viele hundert Besucher von nah und fern gekommen.

Das Berkenthiner „Treidlerpatent“

Seit in Berkenthin der mittelalterliche Salz-Prahm rekonstruiert wurde, lebt hier die Vergangenheit auf. Zu bestimmten Terminen (siehe Seite 7) können Besucher den Prahm vom Uferweg aus treideln und dabei das Berkenthiner „Treidlerpatent“ erwerben.

Was einst für die Treidler harte Arbeit bedeutete, wird heute zum Spaß. Denn laut dem Dokument muss man den Salz-Prahm „mindestens 10 Zentimeter“ treideln, „einen Treidler-Knacker (leckere, geräucherte Mettwurst) verspeisen“ und „einen Stecknitz-Köm trinken“. Die Aufgabe ist also leicht zu bewältigen, zumal jeder auch auf den Köm oder die Mettwurst verzichten kann. Wer dann noch die Gebühr von 5 Euro entrichtet, bekommt das schön gestaltete Dokument (siehe Seite 7), auf dem namentlich bescheinigt wird, dass man die Treidlerprüfung in allen Disziplinen erfolgreich absolviert hat und sich von nun an „Treidlermeister der Strecknitz-Region“ nennen darf.



Der Salz-Prahm hat keinen eigenen Antrieb und wird deshalb vom Ufer aus getreidelt.

Während eine oder mehrere Personen an einem langen Tau das Schiff ziehen, sorgt die Bootsbesatzung mit dem Ruder und den Bootshaken dafür, dass der Prahm im sicheren Abstand zum Ufer bleibt.

Termine

Von Mai bis September kann man in Berkenthin an jedem ersten Sonntag im Monat das „Treidlerpatent" erwerben. Bei sehr schlechtem Wetter (heftigem Sturm oder Dauerregen) kann allerdings nicht getreidelt werden.

Auch bei Veranstaltungen wie Kanalfest, „Kultur am Kanal" und dem „Tag des offenen Denkmals" wird das „Treidlerpatent" angeboten.
Gruppen ab 20 Teilnehmer können individuelle Termine vereinbaren.

Informationen / Terminabsprachen
Günter Schewe, Am Schart 5,
23919 Berkenthin, Tel. 0 45 44 / 5 45

Wer das „Treidlerpatent" erwerben will, muss den Prahm ein Stück auf dem Kanal treideln. Wenn das unbeladene Schiff erst einmal in Fahrt ist, schaffen das auch Frauen ohne große Anstrengung.

Geschichte des Salzhandels

Schon vor über 1000 Jahren entdeckte man die riesigen Salzlager unter der Stadt Lüneburg. Das in der Saline gewonnene Salz war im Mittelalter ungeheuer wertvoll: Salz ist nicht nur die Grundlage jedes Lebens, es war damals auch die einzige Möglichkeit, Lebensmittel haltbar zu machen.

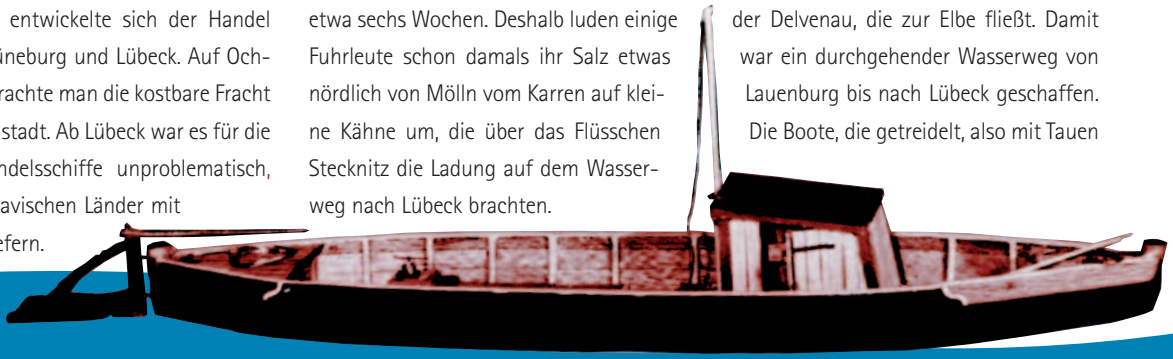
Zu Zeiten, als Salz noch in Gold aufgewogen wurde, entwickelte sich der Handel zwischen Lüneburg und Lübeck. Auf Ochsenkarren brachte man die kostbare Fracht in die Hafenstadt. Ab Lübeck war es für die großen Handelsschiffe unproblematisch, alle skandinavischen Länder mit Salz zu beliefern.

Und dort war der Bedarf riesig, denn in den Ostsee-Anrainer-Staaten spielte die Fischerei schon immer eine wichtige Rolle, und man brauchte das Salz dringend zur Konservierung des Fangs.

Schwierig war der Landweg von Lüneburg nach Lübeck. Die Ochsenkarren versanken auf den unbefestigten Wegen immer wieder im Schlamm, brauchten für die Strecke etwa sechs Wochen. Deshalb luden einige Fuhrleute schon damals ihr Salz etwas nördlich von Mölln vom Karren auf kleine Kähne um, die über das Flüsschen Stecknitz die Ladung auf dem Wasserweg nach Lübeck brachten.

Der Vorläufer des Salz-Prahms sah aus wie eine Sandkiste mit Boden.

Zwischen 1391 und 1398 verband man die Stecknitz durch einen südlich vom Möllner Ziegelsee künstlich angelegten Graben mit der Delvenau, die zur Elbe fließt. Damit war ein durchgehender Wasserweg von Lauenburg bis nach Lübeck geschaffen. Die Boote, die getreidelt, also mit Tauen



Das Vorbild für den Berkenthiner Salz-Prahm: So sahen die Schiffe um das Jahr 1500 aus (rechts).

von einem Pfad am Ufer aus gezogen wurden, brauchten für diese Strecke etwa drei Wochen.

Im Laufe der Jahrhunderte, in denen der Kanal immer weiter ausgebaut wurde, entwickelte sich ein eigener Schiffstyp: der Salz-Prahm. Der Prahm ist ein Plattbodenschiff mit geringem Tiefgang. Solche Schiffe haben keinen Kiel, verdrängen mit ihrem platten Boden das Wasser auf der gesamten Fläche und können daher auch in flachen Gewässern große Lasten tragen. Um das Jahr 1500 waren die Salz-Prähme etwa zehn Meter lang, 2,50 Meter breit und konnten bis zu zehn Tonnen Fracht tragen. Später wurden die Schiffe noch viel größer – bis zu 25 Meter lang! Sie wurden auf dem aus dem Stecknitz-Kanal entstandenen Elbe-Lübeck-Kanal als Lastkähne von Schleppern gezogen oder hatten einen eigenen Motor. Salz war aber zu der Zeit nicht mehr das wichtigste Frachtgut. Seit dem 16./17. Jh. hatte das viel billigere Meersalz dem Lüneburger Salz den Rang abgelaufen. Die letzte Lüneburger Saline wurde allerdings erst 1980 geschlossen.

Eine alte Fotografie zeigt einen großen Salz-Prahm um das Jahr 1900 an der Obertrave in Lübeck.

Geschichte des Kanals

Die Menschen haben schon immer Wasserläufe als Transportwege genutzt. In China und im Orient gab es bereits in vorchristlicher Zeit künstlich angelegte Wasserstraßen. Von 1391 bis 1398 wurde mit dem Bau des Stecknitz-Kanals der erste künstliche Wasserweg Nordeuropas geschaffen.

Südlich von Mölln verläuft das Flüsschen Delvenau bis zur Elbe. In nördliche Richtung fließt die Stecknitz über die Trave in die Ostsee. Zwischen den beiden Flüssen galt es, einen künstlichen Graben von etwa 11 Kilometern Länge auszuheben, um eine Verbindung zu schaffen. Dieses Bauvorhaben im Mittelalter (ganz ohne Maschinen) zu verwirklichen, war eine gigantische Leistung. Aber innerhalb von sieben Jahren hatte man „de nyge graven" (den neuen Graben) geschaffen. Das allein reichte aber nicht, denn man musste auch noch den Höhenunterschied von etwa 16 Metern zwischen der Scheitelstrecke bis zur Elbe bei Lauenburg (fünf Meter über dem Meeresspiegel) und zur Ostsee (null Meter) durch Schleusen ausgleichen.

In bestimmten Entfernungen wurden (bis zu 18) Stauschleusen eingebaut. Damals staute man das Wasser einfach an, die Boote sammelten sich hinter dem Schleu-

Die Karte zeigt den Verlauf des Stecknitz-Kanals im späten Mittelalter. Heute gibt es nur noch sieben Schleusen.

sentor und wurden mit dem Öffnen des Tors regelrecht weitergespült. Heute dagegen gibt es nur noch sieben Kammerschleusen mit zwei Toren, zwischen denen die unterschiedliche Wasserhöhe durch Heben oder Senken ausgeglichen wird.

Mit dem Stecknitz-Kanal entstand einer der wichtigsten Handelswege in Norddeutschland, denn auf ihm transportierte man einen großen Teil der Salzlieferungen von Lüneburg nach Lübeck … er war sozusagen die „nasse Salzstraße". Im Mittelalter wurde der Stecknitz-Kanal auch „die Stecknitzfahrt" genannt. Und die Schiffer, die auf ihm unterwegs waren, sind zwar Knechte der Salzherren gewesen, aber bis heute eine hoch angesehene Bruderschaft, die noch immer ihre Tradition bei Zusammenkünften im „Amt der Stecknitzfahrer" in Lübeck pflegt.

Die Kirche in Berkenthin ist nach Maria Magdalena, der Schutzheiligen der Stecknitzfahrer, benannt. Und auch die Berkenthiner Hobby-Bootsbauer/innen haben der Rekonstruktion ihres Salz-Prahms den Namen „Maria Magdalena" gegeben.

Im Laufe der Jahrhunderte wurde der Stecknitz-Kanal mehr und mehr ausgebaut. Aus ihm ist der heutige Elbe-Lübeck-Kanal entstanden, der im Jahr 1900 von Kaiser Wilhelm II eröffnet wurde.

Eine Region zum Wohlfühlen

Wer im Urlaub Ruhe und norddeutsche Gemütlichkeit sucht, gerne mal auf Entdeckungstour geht und auf das Preis-Leistungs-Verhältnis achtet, ist in der Stecknitz-Region an der richtigen Adresse. Die flache bis hügelige, grüne Gegend am Elbe-Lübeck-Kanal bietet günstige Unterkünfte, vernünftige Preise auf den Speisenkarten und attraktive Ausflugsziele wie Ratzeburg, Mölln, die Hansestadt Lübeck, die Ostseestrände, Schwerin und Hamburg ganz in der Nähe.

Entlang des Kanals führt von Lübeck bis nach Lauenburg – vergleichbar mit dem früheren Treidelpfad - durchgehend ein Weg, der zu einer sehr beliebten Strecke für Radfahrer und Wanderer geworden ist. Unterwegs verlocken idyllische Dörfer mit reetgedeckten Katen, prächtigen Herrenhäusern, ehrwürdigen Kirchen und netten Gasthöfen, eine Rast einzulegen. Und immer mehr Besucher, die einst nur für einen Tagesausflug hierher kamen, haben sich in das gemütliche Fleckchen Erde im Kreis Herzogtum Lauenburg verliebt und die Stecknitz-Region als Urlaubsziel für sich entdeckt.

Radfahrer und Wanderer fühlen sich hier – in der flachen bis hügeligen Landschaft der Stecknitz-Region – besonders wohl.

Stecknitz-Region am Elbe-Lübeck-Kanal

TouristService Stecknitz-Region
Am Schart 16 · **D – 23919 Berkenthin**
Tel. (+49) 0 45 44 / 80 01 - 0 · Fax 80 01 - 31
info@stecknitz-region.de
www.stecknitz-region.de

IMPRESSUM
TEXT Rolf-Peter Frischmann | **FOTOS** Frischmann / Reymann | **LAYOUT** Waltraud Reymann