

Sascha BÜTOW, *Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert* (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 18) Berlin 2015, Lukas, 304 S., Abb., Karten, ISBN 978-3-86732-214-0, EUR 30. – Die Mark Brandenburg hat geologisch neben dem vielen Sand noch etwas zu bieten, was geradezu als Strukturvorteil gelten kann: Wasser. Im gewässerreichsten heutigen deutschen Bundesland sind nicht nur die Flüsse Elbe, Havel, Spree und Oder in den seit dem 13. Jh. verstärkt einsetzenden Wandel der Region zu einer Kulturlandschaft einbezogen worden, sondern auch deren Nebenläufe und Flusssysteme, wie etwa Finow, Rhin oder Dosse. Ausgehend von der landbezogenen Altwegeforschung möchte der Vf. in seiner hier vorgelegten und überarbeiteten, 2014 an der Univ. Potsdam eingereichten Diss. herausarbeiten, wie „die konkrete Rolle und Bedeutung eines Flusses als Verkehrsweg“ (S. 10) und darüber hinaus als landesgeschichtlich bezogene „Gewässernutzungsgeschichte“ (S. 12) ausgesehen haben könnte. In der bis ins 16. Jh. reichenden Untersuchung werden nach eingehender Sichtung der bisherigen historischen Forschung zur Binnenschifffahrt und der damit verbundenen methodischen Untiefen, wie etwa der „Energieungertthese“ oder der „Hauptverkehrsthese“, die Infrastrukturgeschichte von Spree und Havel beschrieben. Dicht an den dafür erstaunlich reichlich sprudelnden Quellen entwirft B. für stromabwärts nacheinander betrachtete Flussabschnitte verschiedene Bilder ganz unterschiedlicher ma. Binnenschifffahrt und Flussnutzungen, die von den geologisch-klimatischen Bedingungen, den jeweiligen politischen Verhältnissen und natürlich von vielfältigen Interessengegensätzen geprägt waren. Wasserbaumaßnahmen, die zur Senkung oder Anhebung des Wasserstandes führten, hatten zwangsläufig Nutznießer oder Geschädigte zur Folge. Dämme, die Wasser für den Mühlenbetrieb stauten, mussten dem Binnenschiffer zwangsläufig zum Hindernis werden. Dem armen Heubauern, dessen Wiesen regelmäßig absoffen, musste der Betrieb eines Kupferhammers zwangsläufig ein Dorn im Auge sein. Wie überwand oder umging dann aber ein durchgehender Schiffer die ein Fahrwasser versperrenden Mühlendämme, wie es diese etwa in Fürstenwalde oder Berlin-Cölln gab? Die vermutete Vorstellung des Vf., der im Berliner Mühlendamm „kein Verkehrshindernis für die durchgehende Schifffahrt“ (S. 113) sieht, dass sogenannte Flutarchen, also Anlagen aus Holz, die überschüssiges Wasser an Wehren ableiten oder dem Wasser erst eine gesteigerte Antriebsenergie entlocken sollten – erst seit dem 16. Jh. gab es Kammerschleusen –, einen Durchlass für den Schiffs- und Prahmführer dargestellt haben sollen, scheint mir allerdings nicht recht plausibel. Wie hat man sich das vorzustellen? Unkontrollierbares Flößerholz oder fässerbeladene Schiffe in einer Art Wildwasserkanal? Viel eher sind doch die jeweiligen Dämme an den Oberläufen der Flüsse als Ausgangs- oder Endpunkt des Schiffsverkehrs mit dem daraus erzwungenen Stapelzwang und Warenumschlag zu denken, wie der Vf. dann reichlich 100 Seiten später doch zu bedenken gibt. Weiter stromab können hingegen große Flutrinnen natürlich Schiffspassagen ohne Zweifel ermöglicht haben. Besonders interessant wird die Darstellung bei den detailreichen Beschreibungen, wie etwa der