

NEU ENTDECKT

Die Boote fuhren bergauf. Das war tatsächlich so geplant.

Dover (New Jersey), 24. September 2026

Mitten durch New Jersey verlief einst eine Wasserstraße, bei der Schiffe Höhenunterschiede überwandern, die für einen gewöhnlichen Kanal vollkommen ungeeignet erschienen. Ausgerechnet in einer alten Eisenstadt findet sich nun ein Hinweis darauf, warum die Ingenieure trotzdem nicht aufgaben.

FASTWAHR-Redaktion • 8 Min. Lesezeit

SATIRE



KI-generiertes Bild · Die dargestellte Szene hat so nicht stattgefunden. · Personen und Szene frei erfunden; auf dem Morris Canal zogen wassergetriebene Seilwinden die Wagen, keine Pferde

Dover, New Jersey. Ein Kanal hat normalerweise eine beruhigend einfache Eigenschaft: Wasser bleibt weitgehend waagrecht. Genau deshalb lassen sich auf ihm schwere Lasten vergleichsweise bequem transportieren. Wenn das Gelände steigt, baut man eine Schleuse, hebt das Schiff ein Stück an und fährt weiter.

New Jersey stellte seine Ingenieure im frühen 19. Jahrhundert allerdings vor ein Problem. Zwischen den Kohlevorkommen Pennsylvanias, den Eisenwerken im Norden New Jerseys und den Absatzmärkten rund um New York lagen Berge. Nicht ein paar sanfte Hügel, sondern ein Gelände, in dem eine Wasserstraße auf ihrem Weg quer durch den Bundesstaat enorme Höhenunterschiede überwinden musste.

Die vernünftige Antwort darauf wäre gewesen, den Kanal woanders zu bauen. New Jersey entschied sich für die andere Möglichkeit. Man ließ die Schiffe die Berge hinauffahren. Und das ist noch nicht einmal der erfundene Teil dieser Geschichte.

Ein Kanal, der sich nicht an die Regeln hielt

Der Morris Canal entstand ab 1825 und verband schließlich den Delaware River mit dem Raum New York. In seiner endgültigen Form erstreckte er sich über rund 109 Meilen und überwand auf seinem Weg einen gesamten Anstieg und Abstieg von ungefähr 1.674 Fuß, also mehr als 500 Höhenmetern. Damit galt er als der Kanal mit dem größten zu bewältigenden Höhenunterschied seiner Art. Normale Schleusen allein hätten diese Aufgabe kaum sinnvoll lösen können. Die Ingenieure ergänzten sie deshalb durch eine technische Besonderheit, die den Morris Canal berühmt machte: inclined planes, schiefe Ebenen.

Das Prinzip war ebenso kühn wie einfach. Das Kanalboot fuhr auf einen speziellen Transportwagen, der anschließend samt Boot über Schienen den Hang hinauf- oder hinuntergezogen wurde. Oben angekommen, gelangte das Schiff wieder ins Wasser und setzte seine Reise fort.

Man hatte damit ein grundlegendes Problem des Kanalbaus gelöst, indem man für einige Minuten aufhörte, einen Kanal zu benutzen. FASTWAHR hält das für eine bemerkenswerte Ingenieurleistung.

Unsere Redaktion interessiert allerdings besonders, wie jemand überhaupt auf die Idee kommt, ein Schiff aus dem Wasser zu holen, einen Berg hinaufzuziehen und anschließend wieder hineinzusetzen. Eine bislang unbekannte Aufnahme aus Dover könnte darauf eine Antwort geben. Sie beantwortet allerdings mehr Fragen, als der amerikanischen Verkehrsgeschichte lieb sein dürfte.

In Dover verstand man etwas von Eisen

Dover war für ein solches Experiment ein passender Ort. Die Geschichte der Stadt ist eng mit Eisen verbunden. Bereits 1722 errichtete John Jackson hier eine Eisenschmiede. In den folgenden Generationen entstanden weitere Eisenwerke, Schmieden, Maschinenbetriebe und Fabriken. Das Eisen prägte die wirtschaftliche Entwicklung der Region, lange bevor Dover 1869 offiziell als Town gegründet wurde.

Als der Morris Canal 1831 Dover erreichte, passten Stadt und Wasserstraße deshalb hervorragend zusammen. Der Kanal brachte unter anderem Kohle aus Pennsylvania in die Industrieregion und transportierte Eisen und andere Güter weiter. Dover besaß ein großes Kanalbecken ungefähr dort, wo sich heute der JFK Commons Park befindet. Später verliefen Teile der heutigen Verkehrswege direkt auf der ehemaligen Kanaltrasse.

Dover entwickelte sich damit zu einem Verkehrsknotenpunkt, an dem Eisen, Wasser und später die Eisenbahn aufeinandertrafen. 1848 erreichte die Eisenbahn die Stadt und leitete damit langfristig bereits den Niedergang jener Wasserstraße ein, die wenige Jahrzehnte zuvor noch als technische Sensation gegolten hatte.

In den frühen Jahren musste man sich zunächst mit einem anderen Problem beschäftigen. Die Landschaft war immer noch im Weg.

Genau aus dieser Zeit stammt das angebliche Bild, das FASTWAHR nun ausgewertet hat. Es zeigt Ingenieure an einem Modell einer schiefen Ebene. Daneben stehen mehrere Männer in langen Mänteln und mit merkwürdig geformten textilen Kopfbedeckungen. Einer von ihnen betrachtet ein kleines Modellboot, ein anderer zeigt auf den Hang.

Auf der Rückseite findet sich lediglich eine handschriftliche Notiz: „Warum muss das Wasser mit hinauf?“

Eine Frage verändert die Planung

Der Satz ist selbstverständlich erfunden. Technisch beschreibt er die Lösung des Morris Canal allerdings erstaunlich gut.

Bis zu diesem Moment hatten unsere ebenfalls erfundenen Ingenieure angeblich versucht, darüber nachzudenken, wie man einen Kanal einen steilen Berg hinaufführen könne. Das erforderte Wasser, Schleusen, erhebliche Bauwerke und eine beträchtliche Menge Geduld.

Der unbekannte Besucher soll sich das Modell längere Zeit angesehen haben, bevor er eine andere Frage stellte: Nicht wie man den Kanal über den Berg bekomme, sondern was eigentlich über den Berg müsse. „Das Boot“, antwortete ein Ingenieur. „Dann nimmt doch das Boot.“

Die anwesenden Fachleute sollen darauf hingewiesen haben, dass Boote normalerweise schwimmen. Das sei bekannt, erwiderte der Fremde. Pferde würden normalerweise ebenfalls nicht auf Eisenbahnschienen fahren und Kanäle normalerweise nicht über Berge. Man befinde sich deshalb ohnehin bereits außerhalb des Bereichs gewöhnlicher Lösungen.

Die Idee wurde diskutiert. Wenn man das Schiff auf einen Wagen setzte und diesen über eine geneigte Eisenbahn transportierte, musste nicht mehr die gesamte Wassermasse angehoben werden. Oben brauchte man lediglich wieder einen Kanalabschnitt, in den das Boot zurückkehren konnte.

Der verantwortliche Ingenieur soll eine Weile geschwiegen und schließlich gefragt haben: „Ist das dann überhaupt noch ein Kanal?“ Darauf habe einer der unbekannten Herren geantwortet: „Nicht während des Berges.“ Damit war die Angelegenheit geklärt.

New Jersey baut eine Wasserstraße mit Landstrecken

Die wirklichen inclined planes des Morris Canal waren technisch anspruchsvolle Anlagen. Der Kanal besaß neben Schleusen insgesamt 23 solcher schiefen Ebenen. Wasserkraft trieb Maschinen an, die die beladenen Transportwagen über die Steigungen bewegten. Gerade dieses System machte es möglich, den bergigen Norden New Jerseys zu durchqueren und die Kohle aus Pennsylvania mit den Eisenwerken und Märkten im Osten zu verbinden.

Der Erfolg gab den Ingenieuren zunächst recht. 1831 war die Verbindung bis Newark hergestellt, 1836 wurde der Kanal bis Jersey City verlängert. Anfangs konnten die Boote nur ungefähr 25 Tonnen transportieren; spätere Erweiterungen steigerten die Kapazität auf rund 70 Tonnen. 1866 erreichte der Verkehr seinen Höhepunkt. Nach Angaben der Dover Area Historical Society wurden in diesem Jahr fast 889.000 Tonnen Fracht transportiert, was ungefähr 13.000 Bootsladungen entsprach.

Transportiert wurden Kohle und Eisenerz, aber auch Holz, Ziegel, Kalk, Lebensmittel und zahlreiche andere Güter. Die Boote waren Arbeitsplätze und teilweise zugleich Wohnungen. Manche Bootsleute lebten mit ihren Familien während der Saison an Bord. Der Morris Canal war keine touristische Kuriosität, sondern eine wirtschaftliche Lebensader.

FASTWAHR muss deshalb ausdrücklich feststellen: Die Schiffe auf dem Morris Canal wurden tatsächlich auf Wagen gesetzt und über Berge gezogen.

Wir hätten uns diese Geschichte gern ausgedacht. Die Ingenieure des 19. Jahrhunderts waren schneller.

Dann kam jemand auf eine noch radikalere Idee

Das Problem des Morris Canal bestand langfristig nicht darin, dass seine ungewöhnliche Technik nicht funktionierte. Sie funktionierte sogar erstaunlich gut. Das Problem war eine andere Erfindung. Die Eisenbahn.

1848 erreichte sie Dover. Ein Zug benötigte weder Kanalwasser noch Schleusen noch ein Kanalboot, das zwischendurch auf einen Wagen gesetzt wurde. Vor allem konnte er auch im Winter fahren, wenn der Kanal wegen Eis geschlossen war. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes verlor der Morris Canal deshalb zunehmend Fracht. In den 1870er- und 1880er-Jahren beschleunigte sich sein Niedergang; im frühen 20. Jahrhundert war der kommerzielle Verkehr nur noch gering. 1924 wurde der Kanal offiziell aufgegeben und anschließend über weite Strecken zurückgebaut oder überbaut.

Für unsere angeblichen Berater muss diese Entwicklung bitter gewesen sein. Jahrzehntlang hatte man erfolgreich bewiesen, dass man ein Schiff über einen Berg transportieren konnte. Dann stellte jemand fest, dass man die Ware auch gleich auf dem Wagen lassen konnte.

Es gibt in der Technikgeschichte Momente, in denen eine geniale Lösung nicht widerlegt wird. Das Problem, das sie löst, verschwindet einfach.

Die merkwürdigen Herren verschwanden ebenfalls

Mit dem Ende des Kanals verlieren sich auch die Spuren unserer unbekannten Besucher. Das Foto gerät angeblich in ein Archiv, der handschriftliche Satz „Warum muss das Wasser mit hinauf?“ wird vergessen und Dover entwickelt sich weiter. Dann geschieht etwas, das für FASTWAHR inzwischen unangenehm vertraut wirkt.

In New Jersey existiert tatsächlich ein Schlaraffenreich namens Newarka (105). Seine Geschichte reicht bis ins Jahr 1890 zurück. Historische schlaraffische Quellen nennen als Gründer Mitglieder der Nova Yorkia; der Name verweist auf Newark, während das Reich heute in Dover, New Jersey beheimatet ist. Die aktuelle Allschlaraffische Stammrolle führt die Newarka weiterhin unter Dover.

Und ihre Burg trägt einen Namen, der für unsere Geschichte ausgesprochen ungünstig gewählt ist: Trutze Passaica der Fuchsbau.

Damit sitzen heute ausgerechnet in jener Gegend Schlaraffen, in der amerikanische Ingenieure einst beschlossen, Schiffe zeitweise zu Landfahrzeugen zu machen. Einen historischen Zusammenhang gibt es nicht.

Die inclined planes des Morris Canal entstanden Jahrzehnte vor der Gründung der Newarka. Und die Schlaraffia selbst wurde überhaupt erst 1859 in Prag gegründet. Das Foto mit den Schlaraffen am Kanalmodell kann deshalb nicht echt sein. Was FASTWAHR allerdings nicht daran hindert, einen letzten bemerkenswerten Zusammenhang festzustellen.

Der Name passt inzwischen besser als geplant

Die Newarka wurde 1890 gegründet, als der Morris Canal noch existierte, seine große Zeit aber bereits vorüber war. Eisenbahnen hatten einen erheblichen Teil seines Verkehrs übernommen. 34 Jahre später wurde der Kanal endgültig aufgegeben.

Der technische Grundgedanke seiner berühmtesten Anlagen blieb jedoch erhalten: Wenn das Gelände nicht zu dem passt, was man vorhat, muss man nicht zwingend das Vorhaben ändern. Man kann auch das Verkehrsmittel vorübergehend umdefinieren.

Ein Boot fährt im Wasser. Außer wenn ein Berg kommt. Dann fährt es auf Schienen. Danach ist es wieder ein Boot.

Für eine Gemeinschaft, in der erwachsene Männer für einige Stunden Ritter werden, ihre Zusammenkünfte Sippungen heißen und ein gewöhnlicher Montagabend innerhalb der Burg anderen Regeln folgt als die Welt draußen, besitzt dieses Prinzip eine gewisse Eleganz.

Wir behaupten weiterhin keinen Zusammenhang. Wir verstehen nur zunehmend besser, weshalb die Newarka ausgerechnet in New Jersey überlebt hat.

Was davon stimmt



Die echten Fakten zu Morris Canal · Dover (New Jersey) · Schiefe Ebene (Kanal) · Morris and Essex Railroad

Wahr: Der Morris Canal wurde ab 1825 gebaut, war 1831 durchgehend befahrbar, wurde 1836 bis Jersey City verlängert und 1924 aufgegeben. Er verband den Delaware bei Phillipsburg mit dem Hafen von New York und war je nach Quelle rund 102 bis 109 Meilen lang.

Wahr: Er überwand insgesamt rund 1.674 Fuß (gut 500 Meter) Höhenunterschied – mit 34 Schleusen und 23 wassergetriebenen schiefen Ebenen, auf denen die Boote auf Wagen über Schienen gezogen wurden.

Wahr: Frühe Boote trugen rund 25 Tonnen, ab etwa 1860 rund 70. Höhepunkt war 1866 mit 889.220 Tonnen Fracht, überwiegend Kohle und Eisenerz. Ab 1848 machte die Eisenbahn dem Kanal zunehmend Konkurrenz.

Wahr: Dover geht auf die Eisenschmiede von John Jackson (1722) zurück, wurde 1869 Town und hatte ein Kanalbecken beim heutigen JFK Commons Park. 1848 erreichte die Morris and Essex Railroad die Stadt.

Wahr: Die Schlaraffia Newarka (105) ist heute in Dover, New Jersey, zu Hause.

Erfinden: das Foto mit den Schlaraffen am Modell, die Notiz „Warum muss das Wasser mit hinauf?“ und der Rat „Dann nimmt doch das Boot.“

KI-generiert: das Bild.

Historische Zuverlässigkeit: 28 % · FASTWAHR-Faktor: 72 %

Fast erfunden. Die bergfahrenden Boote sind echt.

Die Schlaraffen aus dieser Geschichte gibt es wirklich – die Newarka (105) ist heute in Dover, New Jersey, zu Hause. Den Kontakt zum Reych vermittelt die Seite der Schlaraffia in Nordamerika.

Schlaraffia entdecken: fastwahr.de/weiter/schlaraffia

Zum Reych vor Ort: fastwahr.de/weiter/reych/30

Weiterführende Informationen

SCHLARAFFIA

- [Schlaraffia in Nordamerika: Newarka \(105\), Dover NJ](https://schlaraffen.com) (schlaraffen.com)

HINTERGRUND

- [Canal Society of New Jersey: Morris Canal](https://canalsocietynj.org/) (canalsocietynj.org)
- [Dover Area Historical Society](https://dovernjhistory.org/) (dovernjhistory.org)
- [Wikipedia: Morris Canal](https://en.wikipedia.org/wiki/Morris_Canal) (en.wikipedia.org)
- [Wikipedia: Dover, New Jersey](https://en.wikipedia.org/wiki/Dover,_New_Jersey) (en.wikipedia.org)
- [Wikipedia: Canal inclined plane](https://en.wikipedia.org/wiki/Canal_inclined_plane) (en.wikipedia.org)
- [Wikipedia: Morris and Essex Railroad](https://en.wikipedia.org/wiki/Morris_and_Essex_Railroad) (en.wikipedia.org)

FASTWAHR ist Satire und Parodie. Die Bilder sind KI-generiert; dargestellte Personen, Wappen und Aufschriften sind erfunden. Anspielungen auf bekannte Werke sind als Parodie gemeint.

Online lesen: fastwahr.de/funde/dover-new-jersey-morris-canal-bergauf · PDF erstellt am 22.10.2026 um 18:52 Uhr