

★ HISTORISCHER HAFEN BERLIN ★

20 Jahre  
**HISTORISCHER HAFEN BERLIN**  
1990 - 2010



## Impressum

Herausgeber: Horst-Christian Knoll  
Verlag: Knoll maritim  
Postanschrift: Sodtkestr. 17, 10409 Berlin  
Tel./Fax: 030 · 54 37 86 29 / 030 · 5 44 12 53  
Internet: [www.knollmaritim.de](http://www.knollmaritim.de)  
E-mail: [info@knollmaritim.de](mailto:info@knollmaritim.de)  
Redaktion: Redaktionsbeirat  
Layout: A. Matthies  
Vertrieb: Knoll maritim  
Verkauf: In Binnenschiffahrtsmuseen und  
Buchhandlungen an Hafenstandorten  
Verkaufspreis: 9,50 € + Porto pro Einzelexemplar ab  
Verlag und im freien Verkauf  
Jahresabonnement 15,00 € + Porto  
ab Verlag  
Erscheinungsweise: März und November

# Grußwort

des Regierenden Bürgermeisters von Berlin,  
Klaus Wowereit



Berlin gilt heute überall auf der Welt als aufregende, lebenswerte Metropole mit viel kreativem Flair. Was vielen Besucherinnen und Besuchern demgegenüber weniger bekannt ist: Berlin ist auch eine ausgesprochene Wasserstadt. Man denke nur an die zahlreichen Seen sowie an die Lebensadern Spree, Havel und Dahme. Nirgendwo sonst in Deutschland lassen sich Natur und Kultur so ausgiebig vom Wasser aus genießen wie auf Berlins rund 180 Kilometern schiffbarer Wasserstraßen.

Die einzigartige Fluss- und Seenlandschaft wussten bereits unsere Vorfahren zu nutzen: An den Ufern der Spree befand sich die Keimzelle der mittelalterlichen Doppelstadt Berlin-Cölln, am Zusammenfluss von Dahme und Spree entstand Köpenick, während sich am Knotenpunkt von Spree und Havel Spandau entwickelte. Später wurde Berlin zur Hansestadt, die im Laufe der Jahrzehnte sogar zu Deutschlands größtem Binnenhafen aufsteigen sollte.

Die große schiffahrtsgeschichtliche Tradition nicht in Vergessenheit geraten zu lassen, historische Binnenschiffe zu erhalten und sie frisch renoviert der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, ist

eine verdienstvolle Aufgabe, der sich die im Historischen Hafen Berlin zusammengeschlossenen Gesellschaften und Vereine mit großem Engagement verschrieben haben. Seit nun schon zwanzig Jahren setzen sie sich dafür ein, dass Berlinerinnen und Berliner sowie ihre Gäste Berlins Vergangenheit als Schifffahrtsstadt nachspüren können.

Dafür gelten all jenen, die sich im Laufe der vergangenen zwei Jahrzehnte mit viel Elan und überwiegend ehrenamtlicher Arbeit für den Auf- und Ausbau des Museumshafens stark gemacht haben, meine Anerkennung und mein Respekt.

Dass heute im Herzen von Berlin zahlreiche historische Schiffe besichtigt werden können und sich der Historische Hafen somit zu einem großen Binnenschifffahrtsmuseum entwickelt hat, ist maßgeblich Ihr Verdienst. Herzlichen Dank!

In diesem Sinne gratuliere ich zum Jubiläum „20 Jahre Historischer Hafen Berlin“ und wünsche weiterhin viel Erfolg bei der Pflege und dem Ausbau dieses schönen Projektes. Allen Freunden, Förderern und Unterstützern sei an dieser Stelle nochmals für ihr wichtiges Engagement gedankt.



# Grußwort

des Präsidenten der Wasser- und  
Schiffahrtsgesellschaft Ost, Thomas Menzel



„Berlin ist aus dem Kahn gebaut“, heißt eine bekannte Berliner Redensart.

Tatsächlich spielt die Schifffahrt in Berlin schon seit Jahrhunderten eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung der Stadt, sei es bei ihrem Aufbau, ihrer Versorgung, beim Umbau nach der Wende oder im Innenstadtbereich mit den immer zahlreicher werdenden Fahrgastschiffen.

Seit mittlerweile 20 Jahren hat die BBSG e.V., zunächst am Humboldthafen, seit 1994 am Märkischen Ufer an der Mühlendammschleuse eine Heimat gefunden.

Der Historische Hafen an der Fischerinsel in Berlin-Mitte ist ein beliebter Anlaufpunkt für alle, die daran interessiert sind, historische Schiffe zu sehen oder auf ihnen mitzufahren und so zu spüren, welchen erheblichen Beitrag die Schifffahrt zur Entwicklung Berlins geleistet hat.

Darüber hinaus blickt die BBSG e.V. auch in die Zukunft und engagiert sich mit Ausstellungen sowie kulturellen und sozialen Angeboten. Sie leistet somit ihren Beitrag zur Aufarbeitung Berliner Geschichte einerseits sowie zum Ansehen der Binnenschifffahrt und der durch sie erbrachten Leistung andererseits.

Der Erhalt und Fortbestand des Historischen Hafens Berlin erfordert ehrenamtliches Engagement seiner Mitglieder in erheblichem Umfang. Dazu ist oftmals großer Idealismus nötig, denn abgeschlossen sein wird die weitere Entwicklung eines solchen Vorhabens nie.

Ich wünsche der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V., dem Historischen Hafen Berlin e.V. und ihren Mitgliedern für die Zukunft alles Gute und gratuliere zum 20-jährigen Jubiläum.



# Sammeln, Bewahren, Erinnern

*Gedanken zum Verhältnis zwischen Historischem Hafen und seinem Verhältnis zum Deutschen Technikmuseum Berlin*

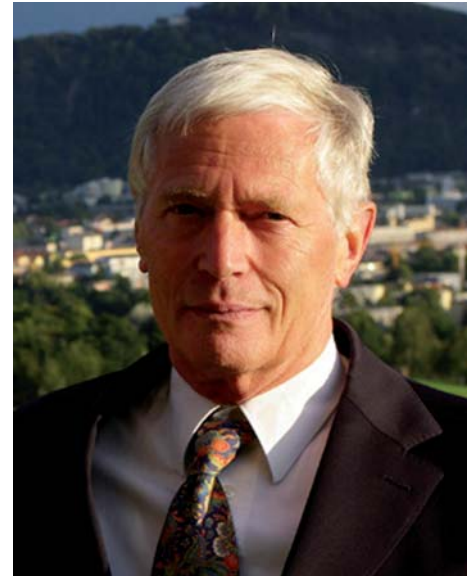
Als sich vor 20 Jahren die Gründer der späteren Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft zusammenfanden, um historische Binnenschiffe zu erhalten und sie an einem ihnen gemäßen Hafenplatz Berlins zu zeigen, ging es ihnen zunächst darum, in einer Zeit des gesellschaftlichen wie technischen Umbruchs Sachzeugen der Berliner Schifffahrtsgeschichte vor dem Untergang zu bewahren. Mit großem Enthusiasmus entwickelte sich ein Konzept, das neben der Erhaltung und Präsentation fahrfähiger historischer Schiffe die Dokumentation der Binnenschifffahrt in der Region Berlin-Brandenburg und die Entwicklung von Ausstellungen zur Binnenschifffahrt wie zur Arbeit des Binnenschiffers umfasste.

Hier ist mit großem ehrenamtlichem Engagement ein wichtiger Beitrag zur Erinnerungskultur in Berlin geleistet worden. Sachzeugen vergangener Tage geben ein Bild davon, wie eng die stürmische Entwicklung Berlins mit der Schiffbarkeit von Spree und Havel, dem Bau von Kanälen und der Versorgung der Stadt auf dem Wasserweg verbunden gewesen ist. Wo heute die Ausflugschifffahrt zahllose Besucher auf das Wasser lockt, drängten sich vor hundert Jahren Kähne und Schlepper, um Industrie, Handel und Gewerbe mit allem zu versorgen, was in der aufstrebenden Großstadt erforderlich war.

Hieran zu erinnern, Sachzeugen zusammenzuführen, sie zu erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, ist für das Gedächtnis einer Stadt von ungemainer Bedeutung. So hat sich der Historische Hafen nahe der Mühlendamm Schleuse mit seiner Flotte traditioneller Binnenschiffe zu einem attraktiven Ziel in der Stadt entwickelt, dem man allerdings noch wesentlich mehr Aufmerksamkeit und Öffentlichkeit wünschen möchte.

Nun wird die Aufgabe, als Gedächtnis zu wirken und die Erinnerung an die bedeutende Rolle der märkischen Binnenschifffahrt für die Entwicklung der Stadt und ihres Umfeldes um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wachzuhalten, nicht allein vom Historischen Hafen wahrgenommen. Verschiedene Museen in der Stadt haben diesen Teil der wirtschaftlichen und kulturellen Geschichte zum Inhalt ihrer Sammlungen und Präsentationen gemacht. Es lohnt sich, Rolle und Verständnis von Museum und Historischem Hafen einmal daraufhin zu betrachten, wie man sich selbst sieht, welche Grenzen bestehen und ob nicht doch Möglichkeiten gesehen werden, wie so unterschiedliche Institutionen bei doch ähnlichem Anliegen stärker voneinander Nutzen haben könnten.

In Berlin hat vor allem das Deutsche Technikmuseum mit seiner im Jahre 2003



Achim Pohlman, ehemaliger Präsident der WSD Ost und heutige Leiter des Arbeitskreises...

der Öffentlichkeit übergebenen neuen Schifffahrtsabteilung einen glänzenden musealen Akzent gesetzt. Die Dauerausstellung „Lebenswelt Schiff“ spannt einen weiten Bogen der Entwicklung des Schiffes als zentralen Bereich der Kulturgeschichte. Dabei soll nach eigenem Verständnis weniger das technische Objekt im Mittelpunkt der Betrachtung stehen, als vielmehr „die Beziehung zwischen Mensch und Schiff, zwischen Kulturgeschichte und Schifffahrtsgeschichte“.

Mehr als 1100 meist originale Exponate werden unter museumswissenschaftlichen Gesichtspunkten nach einem durchgängigen Konzept einzelner Ausstellungsmodule präsentiert und dabei in ihren historischen Kontext gesetzt. Dabei spielt die Geschichte der Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Oder neben der thematisch weit aufgefächerten Hochseeschifffahrt eine für den Berliner Raum durchaus bedeutsame Rolle.

Die Präsentation der Schifffahrt im Deutschen Technikmuseum Berlin lässt aber auch deutlich die unterschiedlichen Ziele und Aufgaben gegenüber dem Historischen Hafen erkennen. Während hier Binnenschiffe aus dem 19. und dem beginnenden 20. Jahrhundert schwimm- und auch fahrfähig in ihrem Element liegen und dem Besucher ein plastisches Bild von den „Arbeitsgeräten“ der märkischen Bin-

nenschiffahrt vermitteln, steht im Museum die museumsdidaktisch verstandene Ausstellung und Verknüpfung der gesammelten Objekte in ihrem historischen und kulturellen Kontext im Vordergrund. Während hier Schiffe aus einem vergleichsweise schmalen Sektor der Binnenschiffahrtsgeschichte im märkischen Raum in realer Größe „zum Anfassen“ gezeigt werden, greift das Museum mit universalem Anspruch die ganze Bandbreite der Kulturgeschichte der Schiffahrt auf. So gesehen sind die Aufgaben und Ziele von Museum und Historischem Hafen vom Ansatz her unterschiedlich. Beide müssen indes ihre eigenen Schwerpunkte setzen, sich zur Konzentration auf die eigenen Ziele zwingen und dabei der Leidenschaft zum grenzenlosen Sammeln widerstehen.

Die Erkenntnis unterschiedlicher Ziele schließt nicht aus, beide Institutionen sich als gegenseitig ergänzend zu verstehen. Was im Museum glänzend thematisch aufgefächert, aber eben auch im Trockenen und in künstlich geschaffenen Raum präsent

Auch das Deutsche Technikmuseum Berlin folgt diesem Gedanken mit seinen beiden Museumsschiffen „Kaiser Friedrich“ und „Volldampf“. Es ist aber nachvollziehbar, dass die Möglichkeiten eines Museums begrenzt bleiben müssen, das mit einem universalen Anspruch das gesamte Spektrum der Technikgeschichte im Blickfeld hat.

Gleichwohl könnte man sich gerade unter dem Gesichtspunkt der sich ergänzenden Präsentationen Möglichkeiten eines Zusammenwirkens, der Zusammenarbeit zwischen Museum und Historischem Hafen vorstellen. So könnten Ausstellungen zum Thema Binnenschiffahrt aufeinander abgestimmt, Teilbereiche miteinander verknüpft werden. Gegenseitige Beratung und Unterstützung bei entsprechenden Vorhaben sollten ebenso möglich sein wie gegenseitige bewusste Werbung. Öffentliche Veranstaltungen könnten thematisch verknüpft werden, ohne den Anspruch auf die eigene Identität, den eigenen Auftrag aufzugeben. Hier würde es sich für den Historischen Hafen wie auch

deutlicher zu machen, Erinnerung wach zu halten. Museum wie Historischer Hafen könnten davon profitieren, wenn sie sich stärker gegenseitig wahrnehmen und als wohlverstandene Ergänzung und Erweiterung ihrer jeweiligen Ziele verstehen würden.

Zweifellos wäre es hierfür von entscheidendem Vorteil, wenn die den Historischen Hafen tragenden Vereine wieder ihre Kräfte bündeln und sich mit einer Stimme für die historische Schiffahrt zwischen Elbe und Oder einsetzen würden. Wie viel mehr Überzeugungsfähigkeit, Rückhalt und Unterstützung in der Öffentlichkeit, in der Politik, bei Freunden und Sponsoren ließe sich damit erreichen. Hier fehlt eine gemeinsam getragene Zielvorstellung für den Historischen Hafen, die zwingende Voraussetzung dafür ist, dass sich Partner und Förderer auch künftig noch von den einstigen ambitionierten Zielen der Gründungsväter des Historischen Hafens begeistern lassen.

Ich wünsche mir dies und ein weiteres Gedeihen des Historischen Hafens, weil



Dampfschlepper „Kurt Heinz“ im Berliner Technikmuseum ist der Nachwelt erhalten geblieben



Dampfer „Kaiser Friedrich“, gebaut 1886, gehört zum Berliner Technikmuseum

tiert wird, kann durch historische Schiffe in ihrem ursprünglichen Umfeld vorzüglich ergänzt werden. Nicht umsonst unterhalten spezifische Schiffahrtsmuseen im In- und Ausland Museumshäfen mit ausgewählten Schiffen als Zeugen ihrer Zeit.

das Deutsche Technikmuseum Berlin durchaus lohnen, darüber nachzudenken, wie man das gemeinsame Anliegen stärken könnte, die Entwicklungsgeschichte und Bedeutung der Binnenschiffahrt im märkischen Raum, zumal hier in Berlin,

ich ihn für eine Bereicherung des Berliner Stadtbildes und seiner Museumslandschaft, für einen Spiegel der Entwicklungsgeschichte, der Erinnerungsfähigkeit und damit auch der Identität dieser Stadt halte.

Achim Pohlman

# Ein Historischer Hafen in Berlin?

*Ein Plädoyer für den Humboldthafen.*

Von Karl Manfred Pflitsch

1.Vorsitzender des Historischer Hafen Berlin e.V.



Der Historische Hafen Berlin ist erwachsen geworden. Zwei Jahrzehnte eines überwiegend ehrenamtlichen Einsatzes für eine Einrichtung liegen hinter uns, die nach der Wende in Berlins politischer Öffentlichkeit bisher weitgehend unbeachtet geblieben ist.

Die Berlin-Brandenburgische Schiffahrtsgesellschaft e.V., die Reederei Horst und Rainer Röper GbR, die Spree-Cöllnische Schiffahrtsgesellschaft GmbH, die Historischer Hafen Berlin gmbH und der Historische Hafen Berlin e.V. sind Vereine und Körperschaften, die mit unterschiedlichen Schwerpunkten die Entwicklung des zahlenmäßig wohl größten Museumshafens für fahrfertige historische Binnenschiffe in der Bundesrepublik Deutschland vorangetrieben und unterstützt haben. Um sich weiter entwickeln zu können, benötigt das Hafenkonzept aber eine Perspektive, die vom Land Berlin und den zuständigen Verwaltungen unterstützt und gefördert werden müsste.

Insbesondere stellt sich die Frage nach einem geeigneten Liegeplatz oder besser nach einer geeigneten Präsenz der Museumsschiffe auf den Wasserflächen der Stadt.

Erster Liegeplatz für die Museumsschiffe war nach der Wende der Humboldthafen, der aber nach vier Jahren wegen des Baus des Tiergartentunnels und dem Neubau des Hauptbahnhofs vorübergehend geräumt werden musste. Die Schiffe wurden 1994 oberhalb der Mühlendammschleuse auf

Wasserflächen verlegt, die am Märkischen Ufer bedingt öffentlich zugänglich und an der Fischerinsel jedoch wegen der dichten Grünbepflanzung als Liegeflächen für Museumsschiffe ungeeignet sind. Damals war

Bis 2004 wurden konkrete Gestaltungskonzepte entwickelt und mit den beteiligten Verwaltungen abgestimmt. Der damalige Senatbaudirektor Hans Stimmann erteilte im Jahre 2006 eine vorläufige Genehmigung



Humboldthafen Foto um 1880, links: Lehrter Personenbahnhof, im Hintergrund: Hamburger Fernbahnhof, im Vordergrund: Alsenbrücke über die Spree

es allen Beteiligten klar, dass der Humboldthafen nach der Fertigstellung des Bahnhofneubaus als ältester Berliner Hafen ein besonders geeigneter Platz für einen Museumshafen im Zentrum der Stadt sein sollte.

zur Zwischennutzung als Museumshafen. In darauf folgenden Abstimmungen mit der Deutschen Bahn und der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung verzögerte sich der Nutzungsbeginn jedoch so lange,



Extrem verdichtete Bebauung ohne die städtebauliche Qualität des ursprünglichen Wettbewerbs Entwurfs. Das Hafenbecken selbst wirkt eingemauert und ist dadurch als besonderes Element im Centrum der Stadt nicht erlebbar.

um den Humboldthafen zu einer gewöhnliche Berliner Blockbebauung zurückentwickelt, so dass die aktuellen Bebauungspläne mit dem ursprünglichen Wettbewerbsentwurf nichts mehr zu tun haben. Die Bebauung wurde extrem verdichtet, Berlin will durch den Verkauf der massiv bebaubaren Grundstücke 100 Millionen Euro erzielen.

Bald wurde jegliche Nutzung des Hafenbeckens für Museumsschiffe ausgeschlossen, um den Wünschen potentieller Investoren keinerlei unnötige Beeinträchtigungen entgegenzustellen.

bis im März 2007 eine neue Senatsdirektorin berufen wurde.

Zwischenzeitlich hatte sich die markante Bebauung des Architekten Matthias Unger

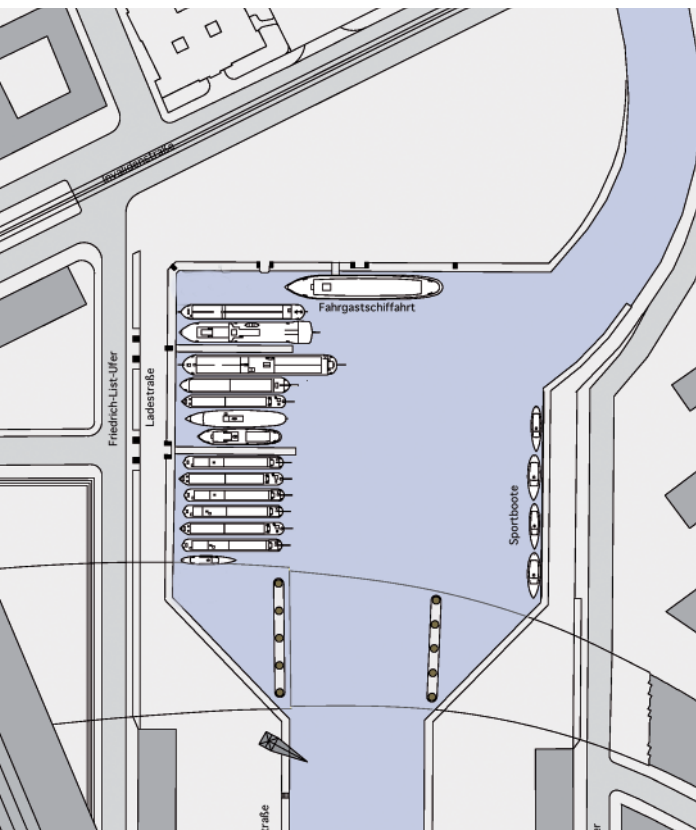
Investoren sind trotz jahrelanger intensiver Werbung Berlins aber bisher für den

Humboldthafen nicht gefunden worden, zumal auf dem direkt auf dem benachbarten Gelände an der Heidestraße einfach zu bebauende, attraktive Baugrundstücke am Wasser in großer Zahl geplant sind.

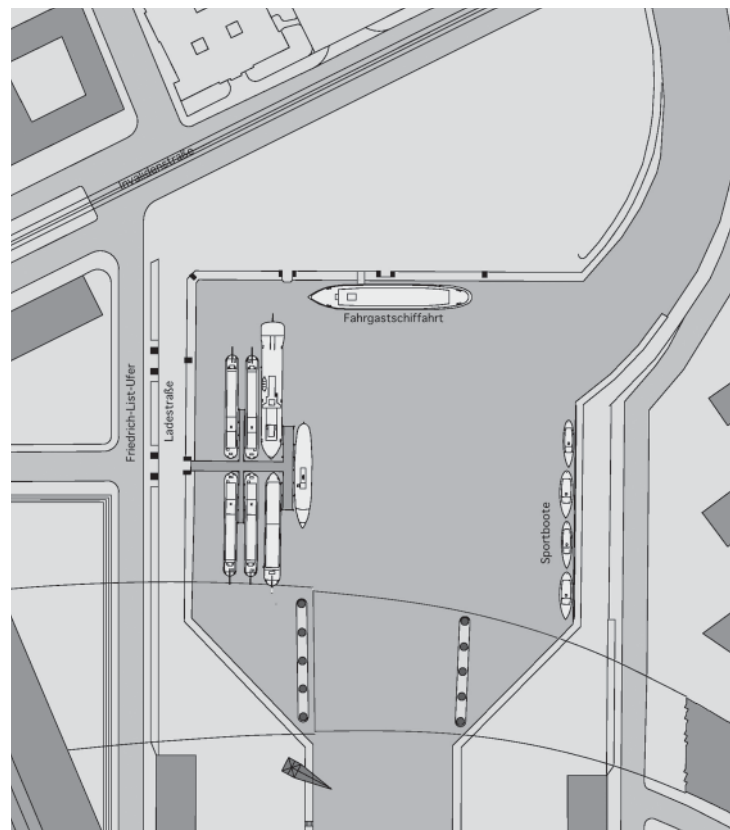
Wir sehen in einer Solitärbebauung des nördlich gelegenen Grundstücks am Humboldthafen und einer ausgewogenen Nutzung der Wasserfläche des Hafenbeckens auch für Museumsschiffe mit attraktiven touristisch wirksamen Angeboten eine Chance für Berlin, im Humboldthafen einen besonderen Ort zu entwickeln, der als lebendiges Museum touristisch wirksam an die besondere Geschichte Berlins als Stadt der Binnenschifffahrt anknüpft.

„Keine Zukunft ohne Vergangenheit“ – diese Erkenntnis kann im Bezug auf die Binnenschifffahrtsgeschichte Berlins einen prägenden Impuls im Selbstfindungsprozess der Stadt erwirken.

Zeichnungen: Sen Stadt Berlin, HHB



2004 wurde mit den Berliner Reedereien, dem Wasser- und Schiffsamt Berlin, dem Historischen Hafen Berlin und der Industrie- und Handelskammer Berlin dieser Lageplan mit insgesamt 14 Museumsschiffen als Planungsziel abgestimmt



2007 reduzierte Planung mit nur noch sechs Schiffen des Historischen Hafen Berlin, die eine optimale Lösung für eine attraktive Hafennutzung in unmittelbarer Nähe zum Berliner Hauptbahnhof sein könnte





## Wie alles begann

Nach dem Mauerfall und der Öffnung der Berliner und innerdeutschen Grenzen am 9. November 1989 ergaben sich neue Möglichkeiten, ohne Pass und Visa gesamtdeutsche und vor allem auch Berliner Wasserstraßen wieder zu befahren.

Da fanden sich im Sommer des Jahres 1990 Wasserfreunde zusammen und befuhren mit einem alten Polizeiboot das erste Mal die Spree ostwärts Richtung Müggelsee. Auf der Rückfahrt kamen sie ungewollt in den Rummelsburger See und stellten fest, das hier die Welt, sprich Wasserstraße, zu Ende war. Dabei entdeckten sie einen alten Dampfer, den „Andreas“. Er lag dort als Heizschiff für einen Betriebs- und Verwaltungsteil des EAW Treptow (Elektroapparatewerke). Man kam ins Gespräch, wir trafen uns dann des Öfteren und beschlossen zu versuchen, den Dampfer und andere noch vorhandene alte Schleppkähne zu erhalten. Nach mehreren Treffen und Gesprächen war es dann soweit.

Am 27. August 1990 trafen sich 20 Idealisten und Schiffsinteressierte auf dem Dampfer „Nordstern“ und gründeten auf dem Wannsee unseren Verein „BSG“, also die Berliner Schifffahrtsgesellschaft. Die

Gründungsmitglieder sollen hier nochmal genannt werden:

Heide Becker Faensen, Dr. Ernst Wehreter, Lutz Türke, Detlev Büchlow, Horst Röper, Rainer Röper, Rüdiger Dinter, Matthias Köppel, Günter Hoffmann, Kai Reschke, Manfred Pflitsch, Milada Faensen, Dr. Matthias Faensen, Thomas Faensen, Silke Eichhorn, Peter Eichhorn, Lothar Bischoff, Michael Sohn und Hans-Gerd Möritz.

Am 9. September 1990 um 9.00 Uhr legten wir in Treptow ab zu unserer Gründungsfahrt, dabei waren Dampfer „Andreas“, Dampfer „Nordstern“, Dampfer „Seima“, Dampfer „Kurt Heinz“, ein Personenschiff der Weißen Flotte und fuhren zum Humboldthafen. Als Anleger hatten wir den alten Original erhaltenen Saalemaßkahn, Baujahr 1907 (Eigner Röper) von der Werft Marienwerder nach Berlin geholt, als erstes historisches Binnenschiff im Verein. Nach Abschluss der Fahrt kam der „Andreas“ wieder zum Rummelsburger See zurück, „Nordstern“ nach Spandau, „Seima“ und „Kurt Heinz“ zur Weißen Flotte nach Treptow. Am 15. September fand im Westhafen-Casino eine Versammlung der TGB statt.

Anwesend waren 25 private Schiffer der ehemaligen DDR, ein Teil der ca. 45 übrig gebliebenen Partikuliere von früher etwa 1500 Privatschiffern nach Ende des Zweiten Weltkrieges. Dort traf ich den Schiffer Arno Krüger aus Prag. Er hatte mit seinem kleinen Pommerkahn (162 t) bis zur Wende mit „Cobra“ in Wittenberge gelagert. Nun bestand keine Verwendung mehr für das Schiff. Ich konnte ihn überreden, das Fahrzeug dem Verein zu überlassen, da ein Verschrotten kaum möglich war. Am 22. September fuhren wir (Faensen, Pflitsch und Möritz) nach Parey, besahen uns das Schiff und wurden uns einig. Am 18. Oktober holten wir es mit dem Stoßboot nach Berlin-Spandau. Es war das erste vereinseigene Schiff. Dort wurden Reparatur- und Malerarbeiten durchgeführt. Nach Besichtigung und Verhandlungen mit Frau Schenk, der Eigentümerin des Groß-Finow-Maßkahnes „Adonis“, der seit den 50er Jahren im Kolk Plötzensee lag und inzwischen etwa 1,20 m hoch voll Wasser gelaufen war, wurde dieser für den Verein gekauft und vom 1. Vorsitzenden bezahlt. Am 5. Dezember haben wir den Kahn leer gepumpt und anschließend nach Spandau zur Werft Möritz ge-

bracht, gesäubert, repariert, ausgebaut (Kajüte, Steuer, Mast) und somit das Schiff als ersten historischen Groß-Finow-Maßkahn erhalten. Inzwischen hatte Hans Möritz das kleine Personenschiff „Eintracht“ entdeckt. Er holte es am 10. März 1991 auf Land. Wir machten am 17. März eine kleine Vereinsfahrt und beschlossen, es zu kaufen. Es wurde von den vier Vorstandsmitgliedern Ernst Wehreter, Manfred Pflitsch, Thomas Faensen und Hans-Gert Möritz bezahlt. Die Zeit ist schnell vergangen. Schon wieder war ein Jahr vergangen, und wir hatten das 2. Hafenfest vor uns. Wir verholten den Saalemaßkahn als Anleger zum Humboldthafen.

Am 31. August und am 1. September fand dann unter Beteiligung der Dampfer „Seima“ und „Barbarossa“ unser 2. Hafenfest mit großer Beteiligung der Bevölkerung statt. Dampfer „Andreas“ konnte leider nicht selber fahren wegen einer defekten Dichtung. Nach der Rückfahrt nach Treptow haben wir den Dampfer „Andreas“ von den Eigentümern mit Handschlag gekauft, und zwar Thomas Faensen, Manfred Pflitsch, Horst und Rainer Röper. Der notarielle Vertrag und die Finanzierung wurden am 28. September 1991 ebenfalls durch die Mitglieder Horst Hein, Hans-Gert Möritz, Manfred Pflitsch, Thomas Faensen und Horst Röper abgeschlossen.

Am 30. September nahm ich das erste Mal telefonischen Kontakt mit Herrn Schaden vom ACZ (Agrochemisches Zentrum), einer Meliorationsfirma in Fehrbellin, auf, bei der zwei Finowmaßkähne lagen: aber der Betrieb nach der Wende nicht mehr arbeitete. Ein Kahn vom früheren Eigentümer Heinz Schmidt, Linum. Der auch noch dort lag, allerdings an Land, mit 89 cm Wasser und durch Vandalismus zerstörten Kajüten und Fenstern. Das zweite Fahrzeug des vorigen Eigners Werner Wildberg war besonders interessant, da es sich um einen früheren Elektrokahn handelte, von denen es nach 1900 über 100 Stück gegeben hatte. Am 8. Oktober 1991 fand mit Werner Wildberg ein Treffen in Fehrbellin beim ACZ, Herrn Schaden, statt, und die Übernahme der beiden Kähne wurde beschlossen.

Am 14. November 1991 wurden dann beide Kähne notariell überschrieben. Nach-

dem wir an mehreren Tagen nach Linum und Oranienburg gefahren waren, um die Kähne fahrfertig zu machen, Wasser zu pumpen, sie zu säubern, von Laub und Sand nach der etwa einjährigen Stillliegezeit, holten wir die Kähne. Und zwar „Bärbel Marlies“, mit Stoßboot „Meteor“ am 21. November nach Oranienburg und am 29. November mit Kahn „Elisabeth“ zusammen

Aus dieser Flotte bekam später der Verein die Kähne 1. „Horst“, Finowmaßkahn, Baujahr ca. 1908, früherer Eigner Ernst Hackert, Berlin, 2. „Bastei“, Finowmaßkahn, Baujahr ca. 1910, früherer Eigner Börnicke, Berlin, 3. „Triton“, Finowmaßkahn, Baujahr 1927, früherer Eigner Ladwig, Berlin. Drei weitere Kähne gingen an die Spree-Cöllnische Schifffahrtsgesellschaft (SCS) und



1992 bringt der DBR-Dampfsschlepper „Seima“ einen Berliner Maßkahn und zwei Stoßboote in den Humboldthafen als künftigen Historischen Hafen der deutschen Hauptstadt

von Oranienburg nach Pinnow durch die Schleuse. Dann am 30. November mit dem Schlepper „Vollampf“ nach Berlin - Humboldthafen. Am 5. Dezember brachten wir nochmal den Kahn „Bärbel Marlies“ nach Teltow zur Auflandnahme, da sein historischer Ausbau für das Technikmuseum geplant war, was aber später abgelehnt wurde, weil auch nach der Rekonstruktion keine Mittel zur weiteren Erhaltung zur Verfügung stehen würden.

Ein weiteres großes Kapitel betraf das K.W.O. (Kabelwerk Oberspree). Nach der Währungsunion am 1. Juli 1990 und Wiedervereinigung wurde auch dieser große Betrieb abgewickelt. Das bedeutete für die gesamte Flotte von 20 Schleppkähnen, teilweise schon zum Schieben umgerüstet, und zwei Schubbooten das Aus. Sie wurden an die Firma Maus und Schiefelbusch verkauft!

zwar 1. „Helene“, großer Saalemaßkahn, 2. „Heimat“, ein Haflkahn, früherer Eigner Fabich, Fürstenberg, Oder, 3. „Herta“ Berliner Maßkahn, Baujahr 1910, früherer eigner Tiedecke, Marienwerder. Die SCS war zwischenzeitlich gegründet worden, ebenfalls zur Erhaltung und Bewirtschaftung historischer Schiffe, derzeit befanden sich schon der Heckradschlepper „Jeseniky“ aus der CSSR und das Personenschiff „Heinrich Zille“ in ihrem Besitz. Beim KWO waren noch sechs private Kähne für Lagerzwecke vermietet, und zwar 1. Breslauer Maßkahn, Eigner Schulz, Tossow, 2. Breslauer Maßkahn, Eigner Fechner, Berlin, 3. Berliner Maßkahn „Marie“ offen, 4. Berliner Maßkahn, „Renate Angelika“, Eigner Röper, Berlin, 5. Groß-Finow-Maßkahn „Ruth“, Eigner Helm, Berlin, 6. Finowmaßkahn, Eigner Feister, Berlin. Auch für diese Fahrzeuge

waren am 1. Juli 1990 die Vermietungs- und Verdienstmöglichkeiten zu Ende. Der Breslauer Maßkahn von Schulz wurde abgewrackt. Den 2. Breslauer Maßkahn von Fechner hat Horst Röper gekauft. Dadurch wurde er vor dem Verschrotten bewahrt und als letzter originaler offener Breslauer Maßkahn, Baujahr 1910, erhalten und in den Historischen Hafen Berlin (HHB) integriert. Der Berliner Maßkahn „Marie“ und der Deckkahn „Renate Angelika“ kamen ebenfalls zum Historischen Hafen Berlin. Der Groß-Finow-Maßkahn „Ruth“ wurde trotz Abwrackverpflichtung durch Intervention und Garantien des Vereinsvorstandes für den HHB erhalten. Der Deckkahn „Renate Angelika“ wurde zum Ausstellungs- und Museumsschiff aus- und umgebaut und später vom Verein übernommen. Damit waren der Aufbau und das Anschaffen von alten Dampfern, Schleppkähnen, Fähren, Schlepp- und Stoßbooten eigentlich abgeschlossen und die Grenze des Machbaren erreicht. Denn die Ansammlung von über 25 größeren Schiffen im Historischen Hafen Berlin ist allein mit ehrenamtlichen Kräften nicht zu bewältigen. Außerdem gibt es wohl kaum noch irgendein erhaltenswertes historisches Binnenschiff.

Es ist noch zu erwähnen, dass zwischenzeitlich etwa 10 bis 15 alte Kleinschiffe und Sportboote im Historischen Hafen Berlin

gelagert mit bis zu neun Finowmaßkähnen auf dem Müggelsee sowie Fahrten nach Brandenburg, Fürstenberg/Oder, Hamburg,



Foto von dem Schild am Steg der Stern und Kreis am Wannensee zum Hinweis auf die Gründungsfahrt mit dem Dampfer „Andreas“

liegen. Über die Aktivitäten im Hafen und im Verein, z. B. Schiffer- und Hafenfeste im Januar und August, An- und Abdampfen im Frühjahr und Herbst und die jährlichen Se-

Duisburg und Stettin, soll an anderer Stelle berichtet werden. Es sprengt sonst diesen Rahmen.

Horst Röper

## Der Weg der Hundertjährigen „Renate Angelika“

Für die Firma Märkische Sandwerke Bayne und Co. Berlin, Königgrätzerstr. 19 in Berlin W9 wurde der Berliner Maßkahn „Renate-Angelika“ 1910 in Aussig, Werft Obersiedlitz, bei W. Heinrich erbaut. Der Wert betrug damals 20000 Reichsmark. Dafür wurden 12000 Mark der Groninger Scheepshypothekenbank eingetragen und 8000 Mark Hypothek für die Werft Heinrich als Restkaufgeld vereinbart.

Nach dem Preußischen Schiffsbrief vom 7. Oktober 1910, ausgestellt vom Königlich Preußischen Amtsgericht Berlin - Mitte, Abteilung 88, vermessen 402

Tonnen laut Eichschein Nr. 1157 der Kaiserlich-Königlichen Bezirkshauptmannschaft (Schiffseichsbehörde).

Am 24. April 1911 wird der Kahn laut Gesellschaftervertrag von der Fa. Märkische Sandwerke GmbH übernommen; Eintragung 23. Oktober 1911 Königliches Amtsgericht Berlin Mitte.

Im August 1918 wurde er verkauft für 29000 Mark an Erich Schön, Berlin, Köthener Str. 18, Kaufmann Eisenbahnbedarf, Eintragung – Königliches Preußisches Amtsgericht Berlin. Erster eingetragener Name „Lieselotte“. Durch Nachkriegswir-

ren und Inflation – Eigentümer unklar. Schiff wurde vom Amtsgericht Bremen versteigert. Den Zuschlag erhielt Theodor Jeschke Berlin 017 Gasslaerstr. 19, Schiffs-handlung am 26. April 1927 für 16.100 Mark.

Mai 1927 verkauft an Wilhelm Schapheer, Vor-Bleckede bei Lüneburg Fährbetrieb. Schiffsbrief zweite Ausfertigung an Stelle eines verloren gegangenen, vom 14. September 1927. Das Schiff führt jetzt den Namen „Heinz“. 17. November 1932 verkauft von der Witwe Marie Schapheer, an Sohn Wilhelm, Tochter Erna und Haussohn Heinz

(daher der Schiffsname) an den Schiffseigner Max Winkler Hamburg, Gerkenstwierte 11, neuer Name „Arbeit“.

7500 Mark eingetragene Hypothek für Heins Schapheer abgezahlt. Dezember 1935 neuer Hamburgischer Schiffsbrief vom April 1933. Im November 1935 wird der Kahn durch mündlichen Vertrag an Paul Diener, Eggesin, für 24000 Mark verkauft, beurkundet durch Notar Edwin Köhler, Magdeburg, 2. Dezember 1935.

17. Februar 1937 verkauft an Ewald Stelter, Usedom, für 23600 Mark. 14600 Mark Restkaufgeld bleiben als Hypothek von Diener eingetragen. Das Fahrzeug wurde nach dem Zweiten Weltkrieg ohne Akten von Hamburg umgeschrieben und erhielt einen neuen Schiffsbrief der Deutschen Demokratischen Republik. Der Schiffseigner Willi Winter, der einen hölzernen Pommerkahn besaß, kaufte nach dessen Außerdienststellung den Berliner Maßkahn und gab ihm den Namen „Renate Angelika“ nach seinen beiden Töchtern.

der Schleppschiffahrt in Stralsund zum Lagern von Getreide eingesetzt, bis Ende der siebziger Jahre die Einlagerung zu Ende ging.

Weitere Verwendungsmöglichkeiten für das Schiff gab es danach nicht mehr, so dass es früher oder später verschrottet worden wäre.



„Renate Angelika“ mit Dampfer „Andreas“ bei der Überführung in der Schleuse Geesthacht

Fotos: Röper

Im April 1980 kaufte Horst Röper den Kahn in Stralsund. Er wurde dann mit einem Motorschiff leer über Bodden und Achterwasser nach Wolgast geschleppt,

mehr befrachtet werden – eine reine Schikane einiger leitender Angestellter der damaligen Deutschen Binnenreederei (DBR). Da aber im Herbst dringend Lagerraum für Getreide gebraucht wurde, kam das Schiff für ein Viertel Jahr zur Lagerung am Speicher im Rummelsburger See und zum Osthafen.

Danach wurde auf der Werft Woltersdorf die fällige Landrevision durchgeführt, mit Konservierungs- und Erhaltungsarbeiten. Dann ging es mit einem 15-PS-Stoßboot und Hilfssegel nach Berlin zum Rummelsburger See.

Da aber wieder dringend Lagerraum beim Kabelwerk Oberspree (KWO) gebraucht wurde, konnte es dort wieder zum Lagern eingesetzt werden – für Blei, Kupfer, Alu und Draht, bis zur Währungsunion am 1. Juli 1990. Dann wurde wieder alles abgewickelt und jegliche Lager-

haltung ging zu Ende. Damit stand wieder einmal eine Abwrackung bevor. Da wir im August unseren Verein gegründet hatten, beschlossen wir Mitglieder, den Kahn zum



Stettiner Haff



Fahrt über den Bodden

Kaufvertrag Mai 1958, eingetragen Berlin Wasserstraßenhauptamt, 3000 Mark Resthypothek für Rentner Ewald Stelter.

Der Kahn fuhr dann noch bis Anfang der siebziger Jahre und wurde nach dem Ende

dort mit Betonteilen beladen und nach Berlin gefahren. Bei stürmischem Wetter weiter übers Haff, die Oder zu Berg, über Hohensaaten nach Berlin-Rummelsburg. Nach Leerstellung sollte der Kahn nicht

Humboldthafen Berlin zu überführen und zum Ausstellungs- und Museumskahn auszubauen. Damit verblieb er im Historischen Hafen Berlin, wurde erhalten und vom Verein übernommen. Horst Röper



Foto: Harald Günzel

## 20 Jahre Historischer Hafen Berlin

Seit nunmehr 20 Jahren betreiben meist ehrenamtlich tätige Liebhaber alter Schiffe in Berlin einen Museumshafen. Hier sind historische Binnenschiffe zu finden, die als Zeitzeugen die Geschichte der Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Oder wieder lebendig werden lassen.

Am 22. August 1990 wurde die Berliner Schifffahrtsgesellschaft e.V. als Trägerverein für das Projekt Historischer Hafen Berlin gegründet.

Forschungen zur preußisch-brandenburgischen Binnenschifffahrtsgeschichte, Erhaltung und Rekonstruktion von historischen Binnenschiffen als Zeitzeugen aus dem Raum Elbe-Oder, zeitnahe Veröffentlichung der Forschungsergebnisse und öffentliche Präsentation historischer Binnenschiffe in einem Museumshafen, das waren die anspruchsvollen Satzungsziele.

Das 20-jährige Bestehen des Historischen Hafens Berlin bietet Anlass zu einer kritischen Rückschau, zu einer objektiven Analyse der derzeitigen Situation und zu einem Ausblick auf eine möglichst sinnvolle Entwicklung in die Zukunft.

In den ersten zehn Jahren nach der Gründung nahm das Projekt Historischer Hafen

Berlin eine sehr erfolgreiche Entwicklung. Zahlreiche historische Binnenschiffe wie der Dampfschlepper „Andreas“, das Fahrgastschiff „Heinrich Zille“, das kleine Fahrgastschiff „Eintracht“, der Heckradschlepper „Jeseniky“ und mehrere Schleppkähne konnten erhalten werden und in einem Hafen sowie in attraktiven Veranstaltungen wie den jährlich wiederkehrenden Hafenfesten und traditionellen Segelregatten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Eine ständige Ausstellung zur Binnenschifffahrtsgeschichte und Sonderausstellungen zu besonderen Aspekten der Binnenschifffahrt fanden reges Interesse in der Öffentlichkeit.

Schifferfeste mit zahlreichen Delegationen traditioneller Schiffervereine aus der Bundesrepublik wurden mit einem Umzug durch das Nikolaiviertel und anschließendem Empfang im Roten Rathaus durchgeführt.

In Kooperation mit Kultur- und Ausbildungsprojekten wurden einzelne historische Schleppkähne unter Beachtung denkmalpflegerischer Gesichtspunkte für besondere Nutzungen ausgebaut. Ein Theaterschiff wird seit Jahren erfolgreich betrieben, Anfang 2010 wurde ein Jugendbildungsschiff in Betrieb genommen.



1993, Museumsschiffe im Humboldthafen im Hintergrund das Stadtbahnviadukt

Jugendgruppen aus dem In- und Ausland können hier bei mehrtägigen Besuchen in

## ★ HISTORISCHER HAFEN BERLIN ★

der Stadt übernachten und ergänzende Seminare und Informationsveranstaltungen zu ihren Berlinbesuchen durchführen. Mehrere Kähne mit geschlossenen Laderäumen können an verschiedenen Liegeplätzen in der Stadt zu unterschiedlichen Anlässen als Ausstellungs- und Veranstaltungsorte genutzt werden.

In regelmäßigen Abständen wurden zu besonderen Anlässen, wie Hafengeburtstage und Jubiläen, mehrtägige Korsofahrten mit mehreren Museumsschiffen z. B. nach Duisburg, Magdeburg, Dortmund, Hannover, Hamburg und Stettin durchgeführt.

Im Historischen Hafen selbst gab es wiederkehrende Veranstaltungen zur Langen Nacht der Museen und zur Jugend im Museum. Die Beteiligung an Hafenfesten in Berlin-Treptow und Brandenburg an der Havel wurde über die Jahre zur Tradition.

Besondere Höhepunkte in der bisherigen Arbeit im Historischen Hafen Berlin waren Filmprojekte wie „In weiter Ferne so nah“ von Wim Wenders 1993 und „Enemy at the gates“ von Jean-Jacques Aumaud 2001.

Mit dem Humboldthafen, 1856 in Betrieb genommen, fand das Projekt von Anfang an einen hervorragend geeigneten Stand-

ort für die Museumsschiffe. Ein fast quadratisches Hafenbecken von ca. 160 x 160 m Größe und eine bis zu 50 Prozent erhaltene historische Lagerhalle von 25 x 50 m, im Niemandsland der Berliner Mauer gelegen, waren sofort nutzbar. Bis Ostern 1994



Berliner Schifferfest 1997: Marsch vom Historischen Hafen zum Roten Rathaus

entwickelte sich hier eine ideale Situation für einen markanten Berlin-typischen Museumshafen.

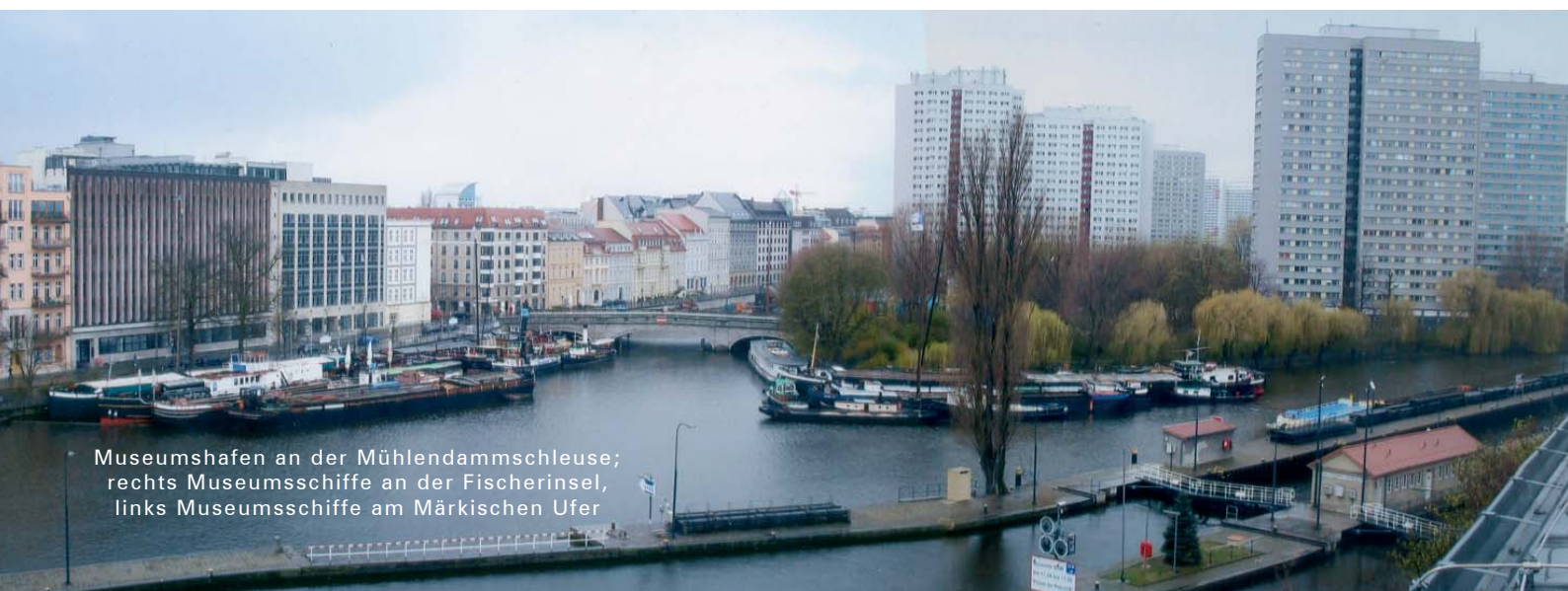
Wegen der beginnenden Arbeiten zum Tiergartentunnel der neuen Nord-Süd-Trasse der Deutschen Bahn und zum Neubau des Berliner Hauptbahnhofs erfolgte 1994 der wie vereinbart vorübergehende Umzug des gesamten Schiffbestandes an eine Wasserfläche neben der Müh-

lendammenschleuse am Märkischen Ufer in Berlin-Mitte.

Hier gab es Liegeflächen für drei Schiffslängen (je ca. 45 m). Hier könnten maximal drei bis vier größere Museumsschiffe einsehbar festgemacht werden.

Die Spitze der Fischerinsel jedoch bietet mit einem dichten Baum- und Strauchbestand keine Möglichkeit, die hier liegenden fünf bis sechs großen Museumsschiffe für Passanten oder Hafenbesucher einsehbar zu machen. Die Liegeflächen an der Mühlendammenschleuse sind als dauerhafter Platz in der derzeitigen Form für einen repräsentativen Museumshafen nicht geeignet.

Von Anfang an konnte der Verein die vielfältigen Aufgaben nicht alleine auf der Basis ehrenamtlicher Tätigkeit seiner Mitglieder bewältigen. Schon früh wurden Körperschaften gegründet (1992 Spree-Cöllnische Schifffahrtsgesellschaft mbH, 1993 Li.S.A. – Land in Sicht Ausbildungsprojekte e.V., 1999 Historischer Hafen Berlin gGmbH), die mit angestellten Mitarbeitern eine leistungsfähige Ergänzung zur ausschließlich ehrenamtlichen Arbeit der Vereinsmitglieder bildeten. Bald zählte der Verein mehr als 350 Mitglieder.



Museumshafen an der Mühlendammenschleuse; rechts Museumsschiffe an der Fischerinsel, links Museumsschiffe am Märkischen Ufer

Um die Jahrhundertwende befand sich der Historische Hafen auf einem Höhepunkt seiner Entwicklung.

Bis zur Fertigstellung des Hauptbahnhofs waren die Liegeflächen an der Mühlendamm Schleuse sicher eine geeignete Ausweichmöglichkeit für den Museumshafen, die bis dahin beteiligten Behörden waren sich jedoch von Anfang an darüber einig, dass für einen repräsentativen Teil der Museumsschiffe der Humboldthafen auch zukünftig der geeignete Standort sein sollte.

Nach der Jahrtausendwende setzte zunehmend eine Phase der Konsolidierung ein. Die traditionellen Jahresveranstaltungen des Historischen Hafens Berlin wurden weiterhin durchgeführt, verloren jedoch zunehmend an Attraktivität.

Durch den Wechsel in den Vorständen der am Projekt beteiligten Vereine und Gesellschaften entstanden jedoch projektinternen Streitigkeiten, die zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Beteiligten führten.

Auch die Standortfrage entwickelte sich in den folgenden Jahren eher negativ. Hatte die Berliner Senatsverwaltung 2004 noch eine schriftliche Erlaubnis zur vorläufigen Nutzung des Humboldthafens als Museumshafen erteilt, wurde 2008 von der Senatorin für Stadtentwicklung festgelegt, dass der Humboldthafen grundsätzlich für Museumsschiffe nicht mehr zur Verfügung steht.

Die zukünftige Entwicklung des Historischen Hafens Berlin aber hängt wesentlich von der Klärung der Standortfragen und somit von einer Entscheidung des Landes Berlin für einen entwicklungsfähigen Museumshafen als lebendigen Ort für einen wichtigen Aspekt der Entstehungsgeschichte Berlins als Wasserstadt ab. Die derzeitigen Schwierigkeiten im Verhältnis der am Projekt beteiligten Partner können sicher durch die wachsende Einsicht der Beteiligten abgebaut werden, dass nur ein Zusammengehen und ein nach außen einheitliches Auftreten der Beteiligten zukunftsweisend ist.

20 Jahre lang wurden zahlreiche Zeitzeugen der deutschen Binnenschiffahrtsgeschichte allein auf der Basis von privaten Initiativen erhalten. Zukünftig ist das Land Berlin gefordert, um für den Berliner Historischen Hafen auf der Grundlage einer gemeinsam entwickelten Zielplanung eine nachhaltige Entwicklungsphase einzuleiten. Denn ohne eine tiefgreifende Besserung im Verhältnis der am Hafenprojekt beteiligten Partner und ohne eine mit dem Land Berlin abgestimmte Standortverbesserung wird der Historische Hafen in Berlin keine Zukunft haben können.

Ein Museumshafen in Berlin könnte mit Unterstützung des Landes und im Zusammenwirken mit dem Deutschen Technikmuseum ein Ort werden,

- an dem die Bedeutung der Binnenschiffahrt im Dreieck Hamburg-Berlin-Stettin als eine essentielle Wurzel der Stadt für Besucher lebendig wird,



Überführungsfahrt des Heckradschleppers „Jeseniky“  
Fotos: HHB

- an dem der Berlintourismus zusätzlich ein attraktives Ziel für wasser- und schiffsinteressierte Besucher findet.

- an dem durch eine besondere Atmosphäre für die Jugend ein Experimentierfeld für kreative Gestaltung entsteht.

- an dem Event-Nachfragen aus Industrie und Kultur ein besonderes, wasserbezogenes Angebot finden.

K. M. Pflitsch



Bei den Hafenfesten 1993 im Humboldthafen herrschte immer großes Interesse für die historische Binnenschiffahrt



Museumsschiffe beim Hafenfest 2007 im Humboldthafen



## Aus der Chronik des Historischen Hafens Berlin

Im Sommer 1992 endet das zweite Jahr der Arbeit der Berliner Schiffahrtsgesellschaft e.V., unser Projekt „Historischer Hafen“ nimmt langsam sichtbare Gestalt an. Neben dem imposanten Schleppdampfer „Andreas“ verfügt der Verein seit einigen Tagen über den zweiten Schleppdampfer, die „Seima“ der Deutschen Binnenreederei GmbH. Beide Schiffe liegen im Humboldthafen und erregen beträchtliche öffentliche Aufmerksamkeit. Im Rahmen einer Pressekonferenz sollen sie in Kürze öffentlich vorgestellt werden.

Weitere bedeutende Schiffe sollen im nächsten halben Jahr in den historischen Hafen aufgenommen werden. Unter anderem bemüht sich der Verein, einen historischen Seitenraddampfer von der Elbe nach Berlin zu holen. Ein großer Heckradschlepper von der Elbe ist ebenfalls noch im Gespräch. Beide Schiffe können im Spätsommer dieses Jahres als interessante Objekte den historischen Hafen bereichern.

Mit viel Mühe wird zur Zeit an unserem Finow-Maß-Kahn „Adonis“ sowie zwei Stoßbooten gearbeitet. In einigen Wochen

werden wir den „Adonis“ und die Stoßboote in altem Glanz wiederhergestellt in den Hafen aufnehmen können. Weitere Objekte sind eine Dampftramme und ein Dampfbugger, für deren Erhalt sich der Verein einsetzt.

**Neues Mitglied:** Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin, einer der bedeutendsten Berliner Berufsverbände für Architekten und Ingenieure mit ca. 600 Mitgliedern, unterstützt die Ziele der Berliner Schiffahrtsgesellschaft und wurde als Verein bei uns Mitglied. Im Zusammenhang mit dem Schinkel-Fest fand am Donnerstag, 12.3.92, eine Pressekonferenz zur Preisverleihung des Schinkelwettbewerbes statt, bei der auch Wettbewerbsarbeiten zur Gestaltung des Humboldthafens vorgestellt wurden. Anschließend kamen Mitglieder des AIV und Schinkel-Preisträger zum Museumshafen und machten eine kleine Rundfahrt mit der Eintracht.

Die Schiffahrtsgesellschaft kann die Liegeplätze im Humboldthafen ein weiteres Jahr nutzen. Die Berliner Schiffahrtsgesellschaft ist ihrem Ziel, den Humboldtha-

fen als Museumshafen einzurichten, einen großen Schritt näher gekommen: Das Wasser- und Schiffahrtsamt Berlin hat zugesagt, uns zunächst für ein weiteres Jahr die Nutzung der Wasserflächen im Humboldthafen zu genehmigen.

„Seima“-Chartervertrag mit der Deutschen Binnenreederei liegt unterschrieben vor. Die Kesselrevision fand zwischenzeitlich statt und der Dampfer wurde am 3. April 1992 der Berliner Schiffahrtsgesellschaft übergeben. Es mussten noch vor Inbetriebnahme des Dampfers einige Arbeiten zur Erfüllung der Auflagen erledigt werden, die von Mitgliedern in dankenswertem Einsatz fachkundig übernommen wurden.

**4. April 1992:** Dampfschlepper „Seima“ im Humboldthafen eingetroffen. Nunmehr liegen schon folgende Schiffseinheiten unter der Flagge der Berliner Schiffahrtsgesellschaft im Humboldthafen:

- Dampfschlepper „Andreas“
- Dampfschlepper „Seima“
- Fahrgastschiff „Eintracht“
- Finowmaßkahn „Elisabeth“



Bald werden dazustoßen:

- Großfinow-Maß-Kahn „Adonis“
- Schleppkahn „Martin“
- die Stoßboote.

### Gastronomieschiff im Humboldthafen.

Der Vorstand der Berliner Schifffahrtsgesellschaft unterstützt prinzipiell die Initiative, im zukünftigen historischen Hafen auch ein historisches Gastronomieschiff zu betreiben. Der e.V. kann sich nicht selbst an dem Schiff beteiligen, aber er wird sich darum bemühen, dass das Gastronomieschiff im Humboldthafen liegen kann. Es stehen zur Zeit zwei Schiffe als Angebote dafür zur Auswahl. Mitglieder, die an dieser Idee Interesse haben und sich irgendwie beteiligen wollen, können sich bei Manfred Pflitsch melden (Telefon des Vereins, siehe Impressum vorne).

**30. April 1992**, 11.00 Uhr: Pressekonferenz im Humboldthafen: Unsere Schiffe werden vorgestellt.

**Jour Fixe im Humboldthafen.** An jedem 1. und 3. Sonntag im Monat soll von 14.00 bis 18.00 Uhr im Humboldthafen ein offenes Treffen für Vereinsmitglieder und jedweden Interessenten stattfinden. Der nächste Termin ist Ostern, 19. April 1992. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, doch einmal zum Humboldthafen zu kommen, sich zu treffen und sich dabei unsere aktuelle Schiffspräsenz anzuschauen.

**1. Mai 1992:** Saisonöffnung der Stern und Kreis Schifffahrt mit einer Fahrt ab 13.00 Uhr von Treptow über den Müggelsee. Die Dampfschlepper „Andreas“ und „Seima“ sind dazu eingeladen, wir nehmen Gäste mit.

Für diese und alle anderen Veranstaltungen gilt:

Wir brauchen Mitglieder mit gültigen Schiffsführerpatenten und gültigen Kesselwärter-/Heizerzulassungen. Und wir brauchen auch bei jeder Fahrt Mitglieder, die ein wenig für Ordnung sorgen, der Besatzung helfen und den Gästen Informationen über die Berliner Schifffahrtsgesellschaft vermitteln können. Alle diese Veranstaltungen bringen nicht nur etwas Geld in unsere Spendenkasse, sondern sind eine willkommene Gelegenheit, für die Berliner Schifffahrtsgesellschaft und das Projekt Historischer Hafen zu werben.



Die ersten Schiffe „Hanseat“, „Elisabeth“ und „Andreas“ im April 1992 im Humboldthafen

**3. Mai 1992:** Große Flottenparade in Potsdam. Von der Weissen Flotte Potsdam wurde die Schifffahrtsgesellschaft zur Teilnahme mit möglichst vielen Schiffen an einigen Veranstaltungen eingeladen. Der erste Termin ist die Große Flottenparade am 3. Mai zur Saisonöffnung mit Hafenkonzert von 13.00 bis 18.00 Uhr. Die Dampfschlepper „Andreas“ und „Seima“ sollen daran teilnehmen.

**28. Mai 1992 (Himmelfahrtstag):** Wir haben die Nordische Folkeboot-Vereinigung zu einer Tagesfahrt mit dem Dampfschlepper „Andreas“ eingeladen.

**20. Juni 1992:** Müggelsee in Flammen. Wir wollen mit den Dampfschleppern teilnehmen.

**17. bis 19. Juli 1992:** Internationale FISA-Jubiläums-Sternfahrt und Veteranen-



Erstes Hafenfest im Humboldthafen 1993

Langstrecken-Regatta Berlin 92. Die Ausrichter, der internationale Ruderverband, die als Schirmherren Diepgen und Stolpe gewonnen haben, möchten von uns einige Unterstützung haben, z.B. für

- Liegemöglichkeiten für Ruderboote im Humboldthafen,

wanderfahrt am 18.7.92 von Grünau aus um die Müggelberge (Start 9.00 Uhr, Rückkehr ca. 16.00 Uhr, Strecke ca. 32 km),

- Gestellung eines Personenschiffes als Begleitschiff für den 16. und 17.7. für ca. 45 Personen.

**27.-30. August 1992:** 3. Potsdamer Ha-

Fortführung der begonnenen Arbeiten an unseren Schiffen gesichert.

**„Andreas“ wird Filmstar.** Wim Wenders will für seinen nächsten Film, den er zur Zeit in Berlin und Umgebung dreht, unseren Dampfschlepper „Andreas“ verpflichten. Er wird ihn nach einigen Aufnahmen auf Berliner Gewässern im Schiffshebewerk Niederfinow „explodieren“ lassen. Für unsere Gesellschaft bringt dieses Engagement dringend benötigte Mittel ein.

**Kooperation mit der Evangelischen Kirche.** Die Ev. Kirche plant ein Ausbildungsprojekt „Umwelttechniker“. 12 Mädchen sollen 3 Jahre lang ein historisches Schiff wiederherstellen und sich dabei zu Fachkräften ausbilden. Das Schiff kann später im Historischen Hafen einen Platz erhalten. Die Kirche ist an einer engen Zusammenarbeit mit der Berliner Schifffahrtsgesellschaft interessiert.

**Erfolgreiches Fahrtenprogramm.** Diverse Fahnen mit Freunden historischer Schiffe im Mai, Juni und Juli haben der Berliner Schifffahrtsgesellschaft ansehnliche Spenden eingebracht.

**Berliner-Maß-Kahn erworben.** Wir haben von Herrn Röper den Berliner-Maß-Kahn übernommen. Diese Schiff wird die bleibende Ausstellung der Berliner Schifffahrtsgesellschaft beherbergen.

**4. September bis 11. Oktober 1992:** Ausstellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut auf dem Berliner-Maß-Kahn im Humboldthafen. Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 14.00 - 18.00 Uhr, Samstag und Sonntag 11.00 - 18.00 Uhr. Wir suchen dringend noch Mitglieder, die bei der Aufsicht mithelfen wollen. Bitte bei Herrn Pflitsch (Tel. 213 80 41) melden.

**Unser Hafenfest** vom 4. bis 6.9.1992 war ein voller Erfolg. Mehr als 5.000 Besucher am Samstag und Sonntag erlebten bei überwiegend gutem Wetter unvergessliche Stunden bei kurzen Dampferfahrten in das historische Berlin, bei Schiffsbesichtigungen, einem Dampfpfeifenkonzert und weiteren musikalischen Darbietungen. Herr Studinger vom Weinrestaurant Spirale sorgte für eine ausgezeichnete und zum „Milieu“ des Festes passende Gastronomie. In den leuchtenden Augen von über 3.000 Besuchern am Sonntag wurde die besondere Attraktivität unseres Hafens für Berliner und Berlin-Be-



Die Flotte im Humboldthafen 1993

- Übernachtungsmöglichkeiten für einige Teilnehmer in den Kojen der Schiffe,

- Gestellung eines Schleppdampfers als Sicherungs- und Begleitschiff für den Bootskorso im 17.7.92 für die Strecke vom Humboldthafen bis nach Grünau (Start 12.00 Uhr, Ankunft 17.00 Uhr),

- Gestellung eines Schleppdampfers als Sicherungs- und Begleitschiff für die Tages-

fenfest am Hafen Lange Brücke mit Hafenkonzerten, buntem Markttreiben, Unterhaltungsprogramm und Höhentourwerk. Wir wollen mit den Dampfschleppern teilnehmen.

**ABM-Projekt kann fortgesetzt werden.** Das Arbeitsamt hat die von uns beantragten ABM-Mittel für fünf Facharbeiter für ein weiteres Jahr bewilligt. Damit ist die



„Andreas“ beim durchfahren der Oberbaumbrücke

sucher zum ersten Mai in einer neuen Dimension erlebbar.

Das Museum für Verkehr und Technik Berlin war auch aktiv mit von der Partie. Herr Pohland als Repräsentant der Abteilung Binnenschifffahrt des MVT sprach neben Herrn Hildebrandt vom Heimatmuseum Tiergarten zur Eröffnung unserer Ausstellung, vor allem aber galt die Aufmerksamkeit der Festbesucher dem Schlepper „Volldampf“ des MVT, der von Herrn Bühlow während des Hafenfestes generös zum Einsatz gebracht wurde.

Unsere Ausstellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“, die zusammen mit dem Mu-

ter ausgebaut. Als ständige Einrichtung im Hafen soll sie von Anfang Juni bis Ende Oktober täglich (außer Montags) geöffnet sein. Vorher wird sie in Hamburg zum Hafengeburtstag und in Brandenburg zu den Havelfestspielen gezeigt.

Im September und Oktober vorigen Jahres wurde unser „Flaggschiff Andreas“ neben Heinz Rühmann, Bruno Ganz, Peter Falk, Horst Buchholz, Otto Sander, Henri Alekan und Nastassja Kinski zum technischen Star von Wim Wenders neuestem Film (Arbeitstitel: Fareaway so close), der im Sommer dieses Jahres in den Kinos zu sehen sein wird. Zum ersten Mal seit Grün-

reges Interesse bei den Besuchern. Neben einer Reihe von neuen Kontakten konnten wir neue Mitglieder gewinnen. Besonders möchte ich Rollo Gebhard benennen, der als einer der weltweit bekanntesten Weltumsegler Mitglied in unserem Verein geworden ist.

Die Dampftramme „Hecht“, ein technisches Denkmal des Landes Brandenburg, soll in den historischen Hafen Berlin aufgenommen werden. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost unterstützt die Bereitschaft der Berliner Schifffahrtsgesellschaft e.V., das technische Denkmal als Leihgabe in den Historischen Hafen Berlin zu integrieren. Wir hoffen, im Spätsommer die Ramme den Hafenbesuchern vorzuführen zu können.

**Erwerb des Personenschiffes „Heinrich Zille“** („Geheimrat Hobrecht“, ehemaliger Dampfer, Baujahr 1896) von der Stern und Kreis Schifffahrt. Die Berliner Schifffahrtsgesellschaft bemüht sich weiterhin um den Erwerb des fast 100-jährigen Schiffes. Wir hoffen, dass wir es im Sommer im Hafen benutzen können.

**Pflegschaft für Dampfschlepper „Kurt Heinz“.** Wir bemühen uns, den Dampfschlepper der Stern und Kreis Schifffahrt Berlin GmbH in das Projekt Historischer Hafen Berlin zu übernehmen. Erste Gespräche mit der Geschäftsführung der Stern und Kreis Schifffahrt Berlin GmbH lassen uns hoffen, im Sommer 1993 auch dieses historische Dampfschiff in unserem Hafen der Öffentlichkeit zugänglich machen zu können.

**Neuerwerbung Heckradschlepper „Jeseniky“.** Ende November erreichte der Heckradschlepper „Jeseniky“ der Tschechischen Elbe Schifffahrtsgesellschaft aus Decin nach einer 7-tägigen Fahrt über die Oberelbe und die Havel den Humboldthafen. Der Heckradschlepper soll als Gastromieschiff im Historischen Hafen betrieben werden. Hierfür wurde eine eigene Betriebsgesellschaft gegründet. Mitglieder, die sich an der Gesellschaft beteiligen wollen, können sich bei Manfred Pflitsch (Telefon des Vereins) melden.

Der Verein „Land in Sicht - Ausbildungsprojekt Mädchenschiff“ ist am 27. Januar 1993 gegründet worden. Die Berli-

seum Brandenburg und der Berliner Geschichtswerkstatt aufgebaut wurde, hatte in er Zeit vom 4.9. bis 4.10. 1992 mehr als 5.600 Besucher und fand in allen großen Berliner Tageszeitungen positive Beachtung. In Briefen und Eintragungen ins Gästebuch kam besonders die Begeisterung von Besuchern zum Ausdruck, die einerseits als „Schifffahrtsleute“ in der Ausstellung und dem Hafen einen neuen Ort für ihr Selbstverständnis fanden, andererseits als „Nichtwissende“ ein sehr interessantes Stück Berliner Geschichte neu entdeckten.

Wie Sie wissen, wird die Ausstellung wei-

dung unseres Vereins wurde neben dem öffentlichkeitswirksamen „Ruhm“ auch die belebende Kraft von hart erarbeiteten „Verleihgebühren“ für die wirtschaftlichen Grundlagen unseres Vereins deutlich. Hier sagen wir neben dem Freund „Zufall“ (in Person von Herrn Fechner) besonders unserem Mitglied Wim Wenders herzlichen Dank.

Während der Bootsausstellung Berlin vom 14. bis 22.11.1992 wurde mit 5 Schautafeln über den „Historischen Hafen Berlin“ und die Berliner Schifffahrtsgesellschaft e.V. informiert. Unser Informationsstand fand



Während der Überführung des „Jesenicky“ von Decin nach Berlin, Feierabend im Alberthafen in Dresden

ner Schifffahrtsgesellschaft ist an dem Projekt beteiligt. Ein Großfinowmaßkahn soll im Rahmen eines handwerklichen Ausbildungsprojektes von einer Mädchengruppe ausgebaut werden und später als Jugendveranstaltungsschiff auch im Historischen Hafen liegen.

**30. April bis 4. Mai 1993:** Fahrt mit „Nordstern“, „Seima“ und dem Ausstellungskahn „Renate-Angelika“ zum Hamburger Hafen.

**8. und 9. Mai 1993:** Teilnahme am Hamburger Hafenfest

**17. bis 20. Mai 1993:** Rückfahrt mit Dampfern und Ausstellungskahn von

einsarbeit. Weitere Mitglieder wollen wir auch in Zukunft gezielt einwerben, um die Arbeit der Gesellschaft auf eine möglichst breite Basis stellen zu können.

Heute gehören folgende Schiffe, die zum großen Teil von Vereinsmitgliedern und ABM-Kräften schon fahrfertig instandgesetzt wurden, zum „Historischen Hafen Berlin“.

1. Dampfschlepper Andreas Länge 36 m
2. Heckradschlepper Jeseniky, Länge 56 m
3. Personenschiff Heinrich Zille, Länge 38 m
4. Plauer-Maß-Kahn Anna, Länge 56 m
5. Berliner Maß-Kahn Renate-Angelika, Länge 54 m
6. Groß-Finow-Maßkahn Adonis, Länge 42 m



Museumsschiffe im Humboldthafen, im Hintergrund die Denkmalgeschützte Lagerhalle

Hamburg nach Berlin (oder Brandenburg).

**28. bis 31. Mai 1993:** Beteiligung an „Freizeit-Ausstellung im Grünen auf der Galopprennbahn Hoppe-garten mit Informationsbeitrag „Historischer Hafen Berlin“.

**Juni 1993:** Teilnahme der Berliner Schifffahrtsgesellschaft an den Havelfestspielen in Brandenburg.

13. bis 15. August 1993: Termin für das 3. Hafenfest der Berliner Schifffahrtsgesellschaft e.V. im Historischen Hafen.

Zusammen mit dem Kunstamt Tiergarten sind im Sommer fünf historische Fahrten mit der „Eintracht“ um die Insel Moabit geplant.

Mittlerweile zählt die Berliner Schifffahrtsgesellschaft über 120 Mitglieder, eine wichtige Grundlage für eine erfolgreiche Ver-

7. Finow-Maßkahn Elisabeth, Länge 40 m

8. Lastkahn Martin, Länge 38 m

9. Stoßboot, Länge 5,5 m

10. Stoßboot, Länge 6 m

In das Projekt „Historischer Hafen Berlin“ integriert sind Schiffe aus Privatbesitz

11. Saale-Maßkahn, Länge 51 m, Eigner H. + R. Röper

12. Schleppdampfer Nordstern, Länge 32 m, Eigner L Bischoff

13. Schleppdampfer Semia, Länge 20 m, Eigner Binnenreederei Berlin GmbH

14. Motorschlepper Barbarossa, Länge 16 m, Eigner H. Hein

15. Motorschlepper Aurora, Länge 13 m, Eigner Arndt + Seiffert

16. Motorboot Pegasus, Länge 9 m, Eigner M. Pflitsch

## Osterfest im Historischen Hafen

Mehr als 2000 Besucher kamen Oster Sonntag und Ostermontag in den Historischen Hafen. Bei Livemusik, kulinarischen Genüssen und Fahrten mit unseren Schiffen und dem Fahrgastschiff Kehrwie der war die Stimmung trotz wechselhaftem Wetter gut.

**Gesellschaft gegründet** Wie im Rundbrief zwei angekündigt, wurde eine Gesellschaft mbH zum Betrieb von Schiffen und gastronomischen Einrichtungen im Historischen Hafen Berlin gegründet. Alle Vereinsmitglieder können sich an der Gesellschaft beteiligen, eine enge Verzahnung zwischen Verein und Gesellschaft wird angestrebt und soll in einem Kooperationsvertrag festgeschrieben werden.

**Eröffnungsveranstaltung zur 1000 Jahrfeier Potsdam** am 1. und 2. Mai 1993 Andreas und unser Ausstellungsschiff Renate-Angelika waren die Attraktion der Veranstaltung, insbesondere die Rundfahrten mit dem Dampfer auf dem Jungferensee am Samstag fanden besonderes Interesse bei vielen Besuchern. Am Sonntag war Andreas mit vielen begeisterten Gästen an Bord ein besonderer Höhepunkt bei der Parade der Weißen Flotte Potsdam zur Saisonöffnung.

**Fahrt vom 4.5. bis 17.5.93 nach Hamburg** Als bisher größtes Unternehmen der Berliner Schifffahrtsgesellschaft wurde mit unserem Dampfschlepper Andreas, mit unserem Ausstellungskahn Renate-Angelika im Schlepp sowie mit dem Dampfschlepper Nordstern eine Fahrt nach Hamburg durchgeführt.

**Feiern zum 272. Geburtstag des Hamburger Hafens** am 8./9. Mai 1993 Die vielfältigen Veranstaltungen zum Geburtstagsfest selbst waren beeindruckend und in ihrer Vielfalt und schnellen Abfolge zum Teil verwirrend.

Unsere Ausstellung fand, bedingt durch einen abseitigen Liegeplatz und das komprimierte Festprogramm wenig Interesse, Nordstern und Andreas wurden jedoch als Berliner Gastschiffe bei den verschiedenen Paraden und Vorbeifahrten vom zahlreichen Publikum an den Landungsbrücken gebührend begrüßt und beklatscht. An dieser Stelle wollen wir uns für die Ein-

ladung und dem nicht unerheblichen Unkostenzuschuss der Tourismuszentrale Hamburg noch einmal herzlich bedanken.

**Personenschiff Heinrich Zille erworben** Im Mai dieses Jahres wurde das fast 100-jährige ehemalige Dampfschiff für den Historischen Hafen Berlin erworben. 1896 zur Treptower Gewerbeausstellung als Bau- rat Hobrecht von den Stettiner Oderwerken gebaut, überstand der Dampfer die beiden Weltkriege ohne große Schäden, wurde 1956 in der Werft Aken/Elbe zum Motorschiff umgebaut und soll zukünftig als Museumsschiff auf den Berlin/Brandenburger Gewässern wieder erlebbar sein.

Neben Informationen zum Projekt „Historischer Hafen Berlin“ wurden im offenen Laderaum des Schiffes der Verein „Land in Sicht“ - Ausbildungsprojekt Mädchenschiff“, das Jugend Aufbauwerk Ost und das Ausbildungszentrum Köpenick vorgestellt.

**Teilnahme „Capriccio Postupini“** vom 24.6. - 28.6.93 zur 1000-Jahr-Feier-Potsdam.

Der Schleppdampfer Andreas wurde zu dem historischen Spektakel mit Kanonen bestückt und von ca. 60 Soldaten besetzt. Ein leibhaftiger preußischer König war an Bord, zu den kriegerischen Klängen von 60 Fanfaren und etlichen Trommeln wurde die Festwiese im Park des Schlosses Babelsberg angesteuert und besetzt. Auch bei den Festbesuchern erregte Andreas großes Aufsehen und wurde nach dem

Festmachen gebührend bestaunt.

**Westhafen/Osthafen-Geburtstag am 4./5.9.93** Die BEHALA feiert Anfang September den 80. Geburtstag des Osthafens und den 70. Geburtstag des Westhafens im Berliner Osthafen. Die Berliner Schifffahrtsgesellschaft wird mit historischen Schiffen an den Feierlichkeiten teilnehmen.

**Hundert Jahre Magdeburger Hafen**, Fest am 18./19.9.93. Am 18./19. September soll das hundertjährige Bestehen des Magdeburger Hafens feierlich begangen werden. Historische Hafen Berlin mit seinen historischen Schiffen ist eingeladen worden und wir wollen an dem Fest teilnehmen.

**Ausstellung zum Stralauer Fischzug** vom 21.8. bis 26.9.93 Am 24. August jedes Jahres wurde vor Jahren der Stralauer Fischzug

gefeiert. Mit einer Festveranstaltung am 28./29.8.93 auf der Stralauer Halbinsel soll an das traditionelle Fest angeknüpft werden.

Schon am 21.8.93 um 15.00 Uhr wird eine Ausstellung im „Garten der Künste“, Alt Stralau 29, mit dem Thema „Kennen Sie Stralau und seinen Fischzug?“ eröffnet. Mit historischen Schiffen wollen wir an der Ausstellungseröffnung teilnehmen.

**Segeln mit dem Finowmaßkahn** am 2.10.93 Am 2.10.93 wird auf dem Großen Wannsee mit historischen Finowmaßkähnen nach traditioneller Art gesegelt. Gäste können auf Begleitschiffen an der Veranstaltung teilnehmen.

gut geeignet zur Präsentation der Schiffe, räumlich jedoch sehr beengt. Hier können nur vier große Schiffe bedingt untergebracht werden. Auch die teilweise sehr hohe und teilweise sehr niedrige Ufermauer mit dem durchgehenden massiven Stahlgeländer bringt erhebliche Schwierigkeiten für die öffentliche Zugänglichkeit der verschiedenen Schiffe.

Der Liegeplatz direkt neben der Fischerinsel ist wegen seines starken Baum- und Buschbestandes zur Präsentation der Museumsschiffe nicht geeignet, die unübersichtliche Lage führt vielmehr immer wieder zu Zerstörungen und Einbrüchen



Fahrgastschiff „Heinrich Zille“ an der Anlegestelle Fischerinsel

**Tiefgreifende Veränderungen** im Vereinssalltag hat der Umzug zur Friedrichsgracht bewirkt. War der Humboldthafen mit seiner kompakten und weitläufigen Wasserfläche und den übersichtlichen Ladestraßen ein nahezu idealer Liegeplatz für die Museumsschiffe, sind die Liegeflächen neben der Mühlendammschleuse sehr unterschiedlich in ihren örtlichen Gegebenheiten. Der neue Platz, wegen seiner vielschichtigen Vergangenheit als ein Knotenpunkt der historischen Spreeschiffahrt und der örtlichen Nähe zu bedeutenden Resten des alten Berlins besonders interessant, offenbarte nach dem Umzug jedoch eine Reihe spürbarer Nachteile gegenüber dem Humboldthafen.

Der Liegeplatz am Märkischen Ufer ist zwar sehr gut einsehbar und deshalb sehr

an den dort liegenden Schiffen. Die Liegeplätze auf beiden Seiten der Friedrichsgracht hinter der Inselstraßenbrücke sind zwar auch gut einsehbar, für unsere großen Schiffe jedoch nicht erreichbar. Auch sind die dort liegenden Schiffe wegen der hohen Ufermauern öffentlich nur sehr schwer zugänglich zu machen.

Nachdem nun endlich auch durch den erfolgreichen Einsatz von Werner Ahrens und der Firma Hirdes, seit September 1993 Fördermitglied unseres Vereins, ein Stromanschluss im neuen Hafen eingerichtet werden konnte, hoffe ich, dass wir mit der Zeit auch den neuen Platz besser in den Griff bekommen.

**Den Humboldthafen** werden wir aber langfristig als ausgezeichneten Ort für



Erste Segelregatta mit den Historischen Großfinowmaßkähnen „Adonis“ und „Ruth“ auf der Dame 1994 im Vordergrund der Schornstein des Schiedsrichter-Dampfers „Seima“

einen Historischen Hafen Berlin nicht aus den Augen verlieren.

**Eine besonders interessante Erweiterung der Vereinsaktivitäten** möchte ich an dieser Stelle hervorheben. Nachdem Ende letzten Jahres das erste Probesegelein mit einem historischen Lastkahn erfolgreich durchgeführt wurde, konnten zwei historische Großfinowmaßkähne mit nach historischen Vorbildern gearbeiteten Achtblattsegeln an zwanzig Meter hohen Masten und Spieren Anfang diesen Jahres im Rahmen einer Weltfahrt erfolgreich gegeneinander segeln. Die Deutsche Binnenreederei GmbH, die eines der Schiffe mit eigenen Spendenmitteln, einer begeisterten Crew und tatkräftiger Unterstützung der Deutschen Binnenwerften GmbH segelfertig machte, stiftete einen Wanderpokal, der alljährlich im Frühjahr von segelnden historischen Lastkähnen in den märkischen Gewässern neu umkämpft werden wird.

Ich bin besonders stolz darauf, dass uns allen dieser erste Schritt zum Segeln mit historischen Lastkähnen geglückt ist und sage an dieser Stelle allen aktiv Beteiligten, insbesondere aber den Geschäftsleitungen

unserer Fördermitglieder Deutsche Binnenreederei GmbH und Deutsche Binnenwerften GmbH besonderen Dank.

**3. Hafenfest im Humboldthafen** Vom 13. bis 15.08.1993 wurde unser 3. Hafenfest im Humboldthafen mit mehr als 12.000 Gästen gefeiert. Unsere permanente Ausstellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“, der Markt mit Antiquitäten, ein umfangreiches Kulturprogramm, das im wesentlichen vom Bezirksamt Tiergarten getragen wurde, nicht zuletzt aber die beliebten kurzen Fahrten mit unseren Museumsschiffen wurden von den Festbesuchern begeistert aufgenommen. Das Fest fand in der Tagespresse und beim aktuellen Fernsehen gebührende Beachtung und festigte die junge Tradition des jährlichen Festes im Historischen Hafen Berlin.

**Fest der Behala im Osthafen** Auf Einladung der Behala, seit Juli 1993 Fördermitglied der Berliner Schifffahrtsgesellschaft e.V., nahmen wir am 04./05.09.1993 mit dem Dampfschlepper „Andreas“ und dem Ausstellungskahn „Renate-Angelika“ an den Feierlichkeiten zum 80. Geburtstag des Osthafens und 70. Geburtstag des Westhafens teil. Neben historischen Sehenswür-

digkeiten auf dem Osthafengelände und den ebenfalls anwesenden Schiffen der Deutschen Binnenreederei GmbH fanden unsere Museumsschiffe wie auch unsere Ausstellung bei den zahlreichen Besuchern reges Interesse.

**Segeln mit einem Finowmaßkahn** am 02. Oktober 1993 Zum Saisonende 1993 fuhr eine Vereinscrew mit dem Großfinowmaßkahn „Adonis“, der in mühevoller Arbeit unter Beachtung denkmaipflegerischer Gesichtspunkte rekonstruiert und mit einer nach originalen Vorbildern neu hergestellten Segeleinrichtung ausgestattet wurde, Richtung Wannsee.

Unterhalb des Wannseeturmes fand das denkwürdige Ereignis „Segeln mit einem historischen Lastkahn“ statt. Zur Überraschung aller Beteiligten segelte der große Lastkahn mit einem kleinen Originalsegel an dem 20 m hohen Mast auf einem Vorwindkurs problemlos und gehorchte willig dem Ausschlag des großen Helmholzrunders. Die Crew und die Gäste auf unserem begleitenden Museumsschiff „Eintracht“ waren begeistert und es wurde spontan beschlossen weitere „Segelabenteuer“ zu wagen.

**Umzug des Historischen Hafens Berlin** zur Fischerinsel in Berlin-Mitte Der notwendige Umzug vom Humboldthafen zum Märkischen Ufer wurde in festlicher Form begangen.

Am 01. und 02. April 1994 fuhren unsere Schiffe in mehreren historischen Schleppverbänden durch das Zentrum Berlins zum neuen Liegeplatz.

Neben dem kleinen Schlepper „Aurora“, der mit einem Anhang wieder einmal in seinem Element war, wurde die Schiffsüberführung wesentlich von dem Schleppdampfer „Seima“ der Deutschen Binnenreederei GmbH und seiner freundlichen Besatzung unterstützt.

**Einweihung des neuen Liegeplatzes** Am 03. und 04. April 1994, den beiden Ostertagen, wurde der neue Liegeplatz am Märkischen Ufer mit einem kleinen Fest eingeweiht. Einige hundert Gäste erfreuten sich, gestärkt durch die bewährte Gastronomie von Hans Studinger, bei der Besichtigung der Schiffe und der Ausstellung.

**Regatta für segelnde historische Lastschiffe** Am 16. April 1994 war es endlich soweit, die „1. Regatta für segelnde historische Lastschiffe in Berlin“ konnte mit den beiden historischen Großfinowmaßkähnen „Adonis“ und „Ruth“ stattfinden. Die beiden Crews der Deutschen Binnenreederei GmbH und der Berliner Schifffahrtsgesellschaft eV. kämpften um einen Wanderpokal, der von der Deutschen Binnenreederei GmbH gestiftet worden war und alljährlich neu ausgestellt werden soll.

Mit viel Sekt und zünftigen Liedern des Shanty Chores Berlin wurde die Siegercrew nach erfolgreicher Segelwettfahrt an Bord unseres Museumsschiffes „Heinrich Zille“ gefeiert.

**Havelfest in Brandenburg** Am 18./19.6.1994 nahmen wir auf eine Einladung des Museums Brandenburg hin wieder am Havelfest teil. Bei verschiedenen Fahrten hatte unser Schleppdampfer „Andreas“ insgesamt mehr als 1000 begeisterte Fahrgäste an Bord und die Ausstellung „Stralau und sein Fischzug“ auf unserem historischen Ausstellungskahn „Renate-Angelika“ wurde von zahlreichen interessierten Gästen besucht.



Ein Höhepunkt der Veranstaltung: die Feuershow auf der Havel

**Ausstellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“** im Heimatmuseum Tiergarten

In der Zeit vom 13. Mai bis Ende Juni 1994 konnten wir unsere Ausstellung in erweiterter Form im Heimatmuseum Tiergarten zeigen. Ergänzt durch eine Videofilm-schau wurde das mittlerweile vielschichtige und umfangreiche Ausstellungsmaterial in

den schönen Räumen des Heimatmuseums gelungen präsentiert und fand bei zahlreichen Besuchern und in der Tagespresse reges Interesse.

**4. Hafenfest im Historischen Hafen Berlin** Am 26./28. August 1994 konnten wir unser traditionelles Hafenfest zum ersten Mal an dem neuen Standort feiern. Bei einem bunten Rahmenprogramm, das mit Unterstüt-



Hafenfest an der Mühlendammschleuse, links das Märkische Ufer

zung der Kulturämter Berlin-Mitte und Berlin-Tiergarten realisiert werden konnte, fanden die Dampfschiffe „Andreas“, „Nordstern“ und „Seima“ neben den zahlreichen übrigen Museumsschiffen wieder einmal

boldhaften ein besonderer Höhepunkt des Festes. Hier fand zusammen mit einem Höhenfeuerwerk die besondere Aktion „Walgesenge“ statt, die mit Feuerkünsten um den ersten Wal in Berliner Gewässern und



2008. Hafenfest im Humboldthafen mit dem neuen Berliner Hauptbahnhof im Hintergrund

ein begeistertes Publikum. Insgesamt mehr als 11.000 Besucher erlebten bei bewegtem Sommerwetter ein stimmungsvolles Fest.

ungewöhnlichen Klängen zahlreiche Gäste auf den Museumsschiffen beeindruckte.

**Besuch beim Deutsch-Britischen Yacht-**



Mitternächtliche Feuershow im Historischen Hafen an der Mühlendamm Schleuse

Neben dem traditionellen Nautiquitätenmarkt, dem Dampfpfeifenkonzert und einem Stoßbootrennen war ein abendlicher Schiffskorso mit neun Museumsschiffen durch das historische Berlin zum Hum-

club Am 01. Oktober 1994 nahmen wir auf eine Einladung hin am Gründungsfest des Deutsch-Britischen Yachtclubs in Gatow teil. Unser Schepdpdampfer „Andreas“ fand bei kurzen Rundfahrten wieder begeisterte

Mitfahrer.

Unser Heckradschlepper „Jeseniky“, der zum ersten Mal in Berlin bei einer Rundfahrt auf dem Teltowkanal, der Havel und der Stadtspreewie viele Berliner Stadtbrücken passierte, wurde am Anleger des Deutsch-Britischen Yachtclubs von den Festbesuchern ausgiebig bestaunt.

**Besuch beim Binnenschiffverein „Gute Fahrt“** Anlässlich eines Mitgliedertreffens stellten wir dem Binnenschiffverein in Spandau mit unseren Museumsschiffen „Andreas“ und „Jeseniky“ am 02. Oktober 1994 einen Besuch ab. Nach freundlicher Begrüßung unserer Gruppe auf dem Schiff des Spandauer Vereins wurde mit zahlreichen interessierten Gästen eine Demonstrationsfahrt mit dem Heckradschlepper auf den Havelseen durchgeführt. Die besondere Antriebsart und die fast schon museale Antriebsmaschine des Schiffes beeindruckte die mitfahrenden Gäste.

Durch die Mitgliedschaft des Historischen Hafens in der Arbeitsgemeinschaft deutscher Museumshäfen und der European Steamboat Association bestehen direkte Kontakte zu allen wichtigen Museumshäfen im In- und Ausland. In Kontakt mit der Gemeinsamen Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge GSHW sind wir bemüht, auch für Binnenschiffe den Status „Museumsschiff“ mit entsprechenden Sicherheits- und Zulassungsregeln zu entwickeln und festzuschreiben.

Das im letzten Jahr aufgebaute Kuratorium der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. wird die zukünftige Vereinsarbeit wirkungsvoll unterstützen. Die Mitglieder des Kuratoriums sind in ihrem jeweiligen Einflussbereich wichtige Multiplikatoren, die in Zukunft wesentlich zum Aufbau eines Historischen Hafens in Berlin beitragen können. Als unverwechselbarer und prägender Ort in der werdenden Hauptstadt wird dieser Hafen den Charakter Berlins als Wasserstadt in besonders lebendiger Weise deutlich machen.

**Landrevision mit Dampfschlepper „Andreas“** Im Oktober 1994 kam „Andreas“ zur Durchführung der alle 4 Jahre erforderlichen Landrevision auf der Werft Köpenick der Deutschen Binnenwerften



GmbH auf den Längsslip. Das Schiff wurde gesäubert. Die anschließenden Dickenmessungen der Metallplatten des Schiffskörpers im Unterwasserbereich ergaben relativ gute Werte, das Unterwasserschiff wurde von einer Fachfirma gesandstrahlt und mit einem hochwertigen Konservierungsanstrich versehen. Durch den selbstlosen Einsatz von Vereinsmitgliedern konnten am Überwasserschiff wichtige Renovierungs- und Konservierungsarbeiten durchgeführt werden. Nach der Erneuerung des Schiffstattes kam der Dampfer am 27.01.1995 wieder ins Wasser.

**Landrevision mit Ausstellungskahn „Renate-Angelika“** Vom 16.12.1994 bis zum 1.05.1995 befand sich unser Ausstellungskahn zur Landrevision auf der Werft Bunter in Marienwerder. Die Schiffsbodenstärke wurde mit befriedigenden Ergebnissen gemessen, anschließend wurde das Unterwasserschiff mit neuen Anstrichen konserviert. An dieser Stelle sei den aktiven Vereinsmitgliedern besonders gedankt, die durch ihren persönlichen Einsatz maßgeblich zur erfolgreichen Durchführung der Landrevision beitrugen.

**Ausstellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“** Im Jahre 1995 konnten wir zum ersten Mal seit Bestehen unseres Vereins die ständige Ausstellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ vom 15. Mai bis 30. September durchgehend geöffnet halten. Dienstags bis Freitags in der Zeit von 14.00 bis 18.00 Uhr und Samstags und Sonntags in der Zeit von 11.00 bis 18.00 Uhr (Montags geschlossen) besuchten insgesamt 11.698 Berliner und Berlingäste das Museumsschiff „Renate-Angelika“. Inzwischen wurde die Ausstellung durch weitere Leihgaben von Vereinsmitgliedern erweitert und durch Vitrinen und andere Einrichtungsgegenstände aus dem mittlerweile abgerissenen Gebäude des Außenministeriums der DDR ergänzt.

**Namensänderung unseres Vereins** Auf der Mitgliederversammlung am 17. März vorigen Jahres wurden die Ziele der Vereinsarbeit und der Name unseres Vereins geändert. Als Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V. will der Verein sein Wirkungsfeld zukünftig gezielt über Berlin hinaus auf das Land Brandenburg

ausdehnen und sich inhaltlich neben dem Aufbau des Museumshafens verstärkt der Forschungsarbeit zu Schiffstypen und Wasserstraßen des märkischen Raumes widmen.

**2. Regatta für segelnde historische Lastschiffe** Am 23.04.1995 veranstalteten die Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V. zusammen mit der Deutschen Binnenreederei GmbH und dem Deutsch-Britischen Yachtclub die zweite Regatta für segelnde historische Lastschiffe in Berlin auf den Havelseen.

**Inbetriebnahme einer zugelassenen**

über die märkischen Wasserstraßen zogen.

**Empfang des Bundeskartellamtes.** Am 21.05.1995 fand ein großer Empfang des Bundeskartellamtes im fahngeschmückten Hafen statt. Bei strahlendem Sonnenschein genossen die Gäste ein großes Buffett auf dem offenen Deck unseres Saalemaßkahnes, nachdem sie unsere Ausstellung besichtigt hatten und mit unseren Museumsschiffen unterwegs gewesen waren.

Umzugslogo Bundeshauptstadt. Am 18.08.1995 besuchten der Bundesminister Klaus Töpfer und der Berliner Senator Volker Hassemer mit ca. 80 besonders gela-



„Heinrich Zille“ und „Frohsin“ - zwei Historische Fahrgastschiffe an der Fischerinsel im Historischen Hafen

**Anlegestelle** für Fahrgastschiffe an der Fischerinsel An einem zentralen Punkt der historischen Berliner Binnenschifffahrt, an der Spitze der Fischerinsel unter einem großen Kastanienbaum, der auf über hundert Jahre alten Fotos schon zu erkennen ist, wurde am 24. August 1995 die neu errichtete Anlegestelle für Fahrgastschiffe in Betrieb genommen. Ganz in der Nähe gab es zu Anfang diesen Jahrhunderts eine der betriebsamsten Koppelstellen für die Dampfschlepper, die seinerzeit die antriebslosen Güterschiffe in Schleppverbänden

denen Journalisten des Bonner Presseclubs unseren Hafen. Vor einer großen Schar internationaler Journalisten präsentierte Herr Bundesminister Töpfer das neue Umzugslogo Aktion Bundeshauptstadt“, das Symbol für permanente Anstrengungen für einen bis zum Jahre 2000 abgeschlossenen Umzug nach Berlin.

Nach dem Presseempfang erläuterte Herr Senator Hassemer den Bonner Gästen die Hauptstadtplanungen auf einer Fahrt mit unseren Museumsschiffen durch die Berliner Innenstadt und zum Rummelsburger

See.

**Eröffnung des Theaterschiffs „Sturm- vogel“** Am 16./17./18. Juni 1995 wurde mit drei begeistert gefeierten Premieren der Stadt-Spiel-Truppe e.V. das Theaterschiff „Sturm- vogel“ in der alten Fahrt in Potsdam in Betrieb genommen.

Anfang des Jahres 1995 hatte die Stadt-Spiel-Truppe e.V. das historische Schiff von der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrts- gesellschaft langfristig gepachtet und mit unermüdlichem Einsatz überholt und als Theaterschiff hergerichtet.

Äußerlich ist das Schiff als historischer Decks Kahn nach denkmalpflegerischen Ge- sichtspunkten restauriert worden, es wurde auch wieder mit einem funktionsfähigen Segelrigg ausgestattet. Im Innern wurden die Kajüten und Laderaumbereiche als Theaterräume umgebaut. Die Schiffsbauar-

**Kuratorium der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V. kons- tituiert** Am 06.07.1995 und am 19.10.1995 fanden die ersten beiden Sitzungen des erstmals einberufenen Kuratorium unseres Vereins statt, dem nunmehr folgende Mit- glieder angehören:

Herr Dünner	Deutsche Binnenreederei GmbH
Herr Frohne	BEHALA
Herr Kotterba	Binnenschifffahrts- Berufsgenossenschaft
Herr Prof. Linde	TU Berlin
Herr Oertel	DARAG
Herr Schulze	SPD-MdA a.D.
Herr Seyfert	Fach-Werk
Herr Stoll	Germanischer Lloyd
Herr Walter	Deutsche Binnenwerften GmbH
Herr Dr. Weihreter	Bessy II

am 22.07.1995 neben der Jahrtausendbrücke an. Nach der Eröffnungsveranstaltung trafen sich zahlreiche Gäste mit dem Bürgermeister und dem

Museumsdirektor an Bord zu einer Rundfahrt. Bevor „Andreas“ am 29.07.1995 wieder zur Rückfahrt nach Berlin aufbrach, stand der Dampfer zur Besichtigung bereit. Mehrere Rundfahrten an den Wochenenden wurden mit zufriedenen Gästen durchgeführt.

**„Freie Gruppe Körperausdruck“ auf dem Museumsschiff „Anna“.** Magdalena Esponda mit Ihrer Gruppe arbeitet seit Sommer 1995 auf unserem Plauermaß- kahn Anna“. Der hintere Laderaum des Schiffes wurde mit einem teilweise neuen hölzernen Ladeboden versehen, eine Ram- pen-Treppenkonstruktion ermöglicht Zu- schauern bei Veranstaltungen der Gruppe einen ungehinderten Zugang.

1995 konnten Ende des Sommers 1995 sechs Veranstaltungen von experimentel- len Kunstarbeiten mit „Rot-Klang-Tanz“ der Freien Gruppe Körperausdruck und „Color-ist“ der Gastgruppe „Triora“ statt- finden.

**Schiffsbauarbeiten am Mädchenschiff „Horst-Günther“ beendet.** Der histo- rische Großfinowmaßkahn „Horst-Gün- ther“ wurde im Jahr 1995 langfristig an den Verein Land in Sicht Ausbildungspro- jekt Mädchenschiff e.V. verpachtet, der in einem vierjährigen Programm 12 Mäd- chen zu Bootsbauerinnen und Schiffsbau- ereinern ausbildet.

Es ist geplant, „Horst-Günther“ unter Beachtung denkmalpflegerischer Gesichts- punkte als historischen Decks Kahn mit Se- gelrigg im Innern so auszubauen, dass an Bord für 24 Jugendliche und zwei Betreuer Wohn- und Schlafräume entstehen.

Die Stahlbauarbeiten wurden von der Wert Köpenick der Deutschen Binnenwer- ften GmbH durchgeführt und im Herbst 1995 beendet. Bei den anschließenden Konservierungsarbeiten hatten die zwölf Mädchen zum ersten Mal Gelegenheit, am Schiff selbst zu arbeiten. Im Frühjahr 1996 beginnen die eigentlichen Ausbauarbei- ten, die als wichtiger Bestandteil des Aus- bildungsprogramms unter Aufsicht eines Boots- und Schiffsbaumeisters und weiterer



Das Theaterschiff „Sturm- vogel“ in Potsdam

beiten wurden auf der Wert Köpenick der Deutschen Binnenwerften GmbH durch- geführt, die das Projekt vorbildlich unter- stützte.

**Besuch des „Köpenicker Sommers“ mit „Andreas“** Zum Köpenicker Sommer am 25.06.1995 lege „Andreas“ neben der Schlossbrücke in Köpenick an, wo inter- essierte Besucher den Dampfer von außen und innen gebührend bestaunten. Bei meh- reren Rundfahrten fand Andreas“ begeis- terte Mitfahrer, für die die Dampferfahrt ein prägnantes Erlebnis wurde.

Das Kuratorium wird die weitere Ent- wicklung des Historischen Hafens Berlin nach Kräften unterstützen, seine Mitglieder werden sich in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich für die Belange des Vereins und das von ihm getragene Museumshafenprojekt einsetzen.

**Brandenburgbesuch zur Ausstellung „Ausflugsgaststätten an der Havel“** Anläss- lich der Eröffnung der Ausstellung „Aus- flugsgaststätten an der Havel“ im Museum Frey-Haus in Brandenburg legte „Andreas“

Fachkräfte überwiegend von den Mädchen selbst durchgeführt werden sollen.

**Kooperationsvertrag mit der Spree-Cöllnischen Schifffahrtsgesellschaft mbH abgeschlossen.** Im Jahre 1992 wurde die Spree-Cöllnische Schifffahrtsgesellschaft mbH gegründet, die unseren Verein als GmbH beim weiteren Aufbau des Historischen Hafens Berlin wirkungsvoll unterstützen soll.

Die GmbH ist wirtschaftlich vollkommen unabhängig vom Verein und unterhält einige Museumsschiffe, die in den Historischen Hafens Berlin integriert sind. Eine besondere Aufgabe der GmbH ist der Aufbau einer attraktiven Gastronomie im Hafen und auf den Museumsschiffen. Mit gastronomischen Angeboten für gehobene Ansprüche soll der Historische Hafen Berlin für Hafenbesucher und Gäste zusätzlich an Attraktivität gewinnen. Im Sommer 1996 sollen die ersten Einrichtungen in Betrieb gehen.

**Initiative ohne Grenzen** Seit dem Sommer 1995 arbeitet die „Initiative ohne Grenzen“ - eine Gruppe TU-Studenten, auf unserem Museumsschiff „Martin“. Als Gegenleistung für die Nutzung des Laderaumes als Werkstatt werden von der

Gruppe Instandsetzungsarbeiten an den Ladeluken des Schiffes durchgeführt.

Die IOG sammelt gebrauchte Werkzeuge und Maschinen und arbeitet diese auf. Die funktionsfähigen Werkzeuge sollen dann an Kooperativen und Ausbildungsbetriebe in sog. Entwicklungsländern verschickt werden. In diesem Rahmen ist im September 1996 ein Workcamp geplant, bei dem ca. 6 junge Leute aus ganz Europa in diesem Projekt mitarbeiten werden.

**Projekt Jugendkutter** Zusammen mit dem Jugendclub „Laden“, der in unmittelbarer Nähe des Historischen Hafens in der Wallstraße 39 seine Räume hat, bauen wir einen Segelkutter wieder auf.

Herr Buchholz hat ein Rigg und Segel für das Schiff gezeichnet. Seit Oktober letzten Jahres führt Dirk Holfoth mit ca. 12 - 15 Jugendlichen Kurse zur Segeltheorie und zum Holzschiffbau durch. Es ist geplant, die ersten praktischen Ruder- und Segelübungen mit dem Kutter im Frühjahr diesen Jahres durchzuführen.

**Regelmäßige Treffen für Freunde und Mitglieder im Historischen Hafen Berlin** Seit 1993 wurden an jedem ersten Freitag des Monats jeweils um 19.00 Uhr Treffen

mit Freunden und Mitgliedern durchgeführt, meist auf dem Heckradschlepper „Jeseniky“.

Auch im letzten Jahr trafen sich regelmäßig ca. 30 bis 50 Personen zum Informationsaustausch, zu Vorträgen und zu musikalischer Unterhaltung. In Zukunft sollen die Treffen durch besondere Themen noch interessanter gestaltet werden. Anregungen und Themenvorschläge aus der Mitgliedschaft sind erwünscht.

**3. Regatta für historische Lastensegler.** Am 26.-28. April 1996 veranstalteten die Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft eV. und die Deutsche Binnenreederei GmbH die inzwischen dritte Segelregatta für historische Lastenschiffe auf dem Müggelsee. Zum Regattastart konnte den zahlreichen Besuchern auf den Rübezahlerassen fünf segelfertige Finowmaßkähne mit internationaler Besetzung präsentiert werden. Wie im vorigen Jahr trat die BBSG gemeinsam mit dem Deutsch-Britischen Yachtclub mit dem „Adonis“ an, die Binnenreederei mit der „Ruth“ und der BE-HALA auf dem „Horst“. Neu dazu kamen die Bunker Service-Industrietechnik Berlin auf dem Finowmaßkahn „Triton“ und die

Finowmaßkähne bei der Startvorbereitung zur Segelregatta



Tschechische Elbe Schifffahrts AG Decin auf dem Finowmaßkahn „Bastei“.

Nachdem der Motorschlepper der BR „MotorIX“ alle Kähne an der Startlinie in den Wind gedreht hatte, die riesige Spritsegel gesetzt waren und die Stoßboote

Wanderpokal trug diesmal die Mannschaft der Binnenreederei mit der „Ruth“ davon. Unser Dank gilt den beteiligten Firmen, ohne deren finanzieller und materieller Unterstützung die Schiffe kaum hätten hergerichtet werden können.



Innenraum des Theaterschiffes „Helene“

gelöst, begann eine durch wenig Wind bedingte, langsame, aber majestätische Wettfahrt, die von frenetischen Dampfpeifen der Begleitfahrzeuge‘ dabei waren: „Andreas“, „Seima“, „Jeseniky“, „Heinich Zille“, „Aurora“, „Phönix“ und „Votan“, eingeleitet wurde, die wegen guten Wetters bis auf den letzten Platz gefüllt waren.

Den von der Binnenreederei gestifteten

**90 Jahre Teltowkanal.** Die Kleinschiffe „Aurora“ „Phönix“ und „Gisela“ folgten einer Einladung des Heimatmuseums Kleinmachnow zur 90zig Jahr Feier des Teltowkanals am 2.6.1996. Die öffentliche Schleusung an der Schleuse Kleinmachnow blieb trotz Anwesenheit einiger Bezirkshonoratioren weitgehend unbemerkt. wahrscheinlich war sich die örtliche Bevölkerung der Bedeu-



Das Theaterschiff „Helene“ und das Restaurant „Deckshaus“ laden zum abendlichen Besuch ein

tung dieses Kanals nicht ganz bewusst.

**Stralauer Fischzug** vom 24.8.-25.8.1996 nahmen der Ausstellungskahn „Renate-Angelika“, sowie das Fahrgastschiff „Gisela“ am Stalauer Fischzug teil. Dieses traditionsreiche Fest wurde von einem eigens dafür gegründeten Verein erstmals 1961 wieder veranstaltet. Jedes Jahr am 24.8. trafen sich die Stralauer Fischer zum gemeinsamen Fischzug mit anschließendem Feiern. Das war schon 1574 so, als die erste Fischereiordnung dieses Datum für die Eröffnung der großen Fischerei festsetzte. Aber spätestens seit dem Jahre 1780, als der gemeinsame Fischzug auf der Spree-Halbinsel erstmals als Volksfest erwähnt wurde, war der 24. 8. Ein ganz besonderes Datum für die Stralauer Fischer. An diesem Tag fuhren sie auf Spree hinaus und zogen Netze durch das Wasser. Ihre ersten drei Fänge mußten sie dem Kurfürsten abliefern, wofür sie je ein halbes Fass Bier und ein einfaches Essen bekamen. Über die Jahre hinweg entwickelte sich daraus ein Volksfest, wobei die „Gisela“ besonders als Fährverbindung zwischen Zenner und Stralau im Einsatz war.

**Theater auf der „Helene“.** Rechtzeitig zum Hafenfest konnten vier junge ambitionierte Betreiber des Theaterschiffes „La Mar“, die alle schon professionell an verschiedenen Theatern gearbeitet haben, ihren Betrieb auf dem Rheinkahn „Helene“ aufnehmen. Durch Unterstützung der Spree-Cöllnischen Schifffahrtsgesellschaft GmbH und viel Eigenleistung konnte ein Boden, sowie im hinteren Teil des Schiffes eine voll funktionstfähige Bühne mit Licht- und Tontechnik ein Zuschauerraum für 99 Personen, sowie ein Salonbereich eingebaut werden. Das Theaterschiff „La Mar“ will mit einem anspruchsvollen und einfallreichen Theaterprogramm eine professionelle Bühne betreiben und hofft damit auch den Historischen Hafen zu beleben und als kulturellen Standort zu etablieren. Dies ist durch Auftritte wie ein Jazzabend mit Jay Waller & AI Krushky, die Hamlet-Szenen von der Royal Shakespeare Company oder „Liebe der Matrosen“ des Anztheater Moving M3 auch geschehen.

**„Freie Gruppe Körperausdruck“ auf dem Kunstschrift „Anna“.** Große Aufmerksamkeit

bei Presse, Funk und Fernsehen erreichte Magdalene Esponda mit ihrer „Freien Gruppe Körperausdruck“ auf dem Kunstschiff „Anna“, ein Freilufttheater für experimentelle Kunst. Nachdem im Herbst 1995 im hinteren Laderaum des uns von dem verstorbenen Vereinsmitglied Fritz Mörder überlassenen Kahn „Anna“ ein Boden und ein mit Plane überzogenen Dachstuhl eingebaut wurde, begannen im Frühjahr 1996 die ersten Proben. 1996 hat das Kunstschiff „Anna“ seine Saison mit „Cuerpo Historia I“ und „Cuerpo Historia II“ mit Betonung von Solotänzen, bei der die ganze Gruppe die Gestaltung und den Tanz selbst insze-

Noch offen ist die Möglichkeit eines internationalen Austauschs mit Künstlern aus Argentinien mit Unterstützung des Goethe-Institutes Buenos Aires.

**Ausstellung „250 Jahre Finowmaßkahn“.** Um die besondere Bedeutung des Finowmaßkanals für die wirtschaftliche Entwicklung Brandenburgs und den Aufbau Berlins zu würdigen, konzipierte der Binnenschiffahrtshistoriker Hans-Joachim Uhlemann eine Ausstellung zum 250. Jahrestag der Wiedereröffnung des Finowkanals. Am 1.6.1996 wurde bei einem Sekttempfang diese umfangreiche Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert. Sie gab einen

trif traf sich mit dem „Andreas“ in Hohensaaten. Gemeinsam fuhren sie bis nach Oderberg. Von dort allein fuhr die „Aurora“ in den Finowkanal nach Liepe, das „Andreas“ tiefgangbedingt nicht konnte. An den Feierlichkeiten in Liepe teilgenommen, ging es daraufhin zurück zum Werbellinsee und dort nahm „Aurora“ drei Holzflöße an den Haken. Sie schleppte mit Herrn Neumann als Schiffsführer‘ einem Vereinsmitglied des Fördervereins Finowkanal die Flöße über den alten Finowkanal nach Eberswalde. Während „Andreas“ am Bollwerk des Oder-Havel-Kanal lag, nahm die „Aurora“ am Fest der historischen Eberswalder Schleuse teil, bei dem die Flöße von ehemaligen Flößern durch die Schleuse gestakt wurden. Eine weitere Zusammenarbeit mit der Flößervereinigung Lychen ist für das Hafenfest 1997 geplant.

**Charterfahrt von „Andreas“.** Auch mal wieder richtig Geld einzufahren, hatte „Andreas“ am 29.6.1996 die Gelegenheit. Zahlreiche Teilnehmer des Ärztekongresses waren einfach hingerissen, nicht nur von dem technischen Denkmal eines Dampfschiffes, sondern von der idyllischen Landschaft rund um die Müggelberge. Bei der Fahrt durch die enge Müggelspreewald konnte alle feststellen, wie bekannt und beliebt „Andreas“ inzwischen bei der Berlin-Brandenburgischen Bevölkerung ist. Es gab kaum einen Anwohner „Klein-Venedigs“, den es nicht vom Gartenstuhl riss, um an das Ufer zu laufen und den „Andreas“ zu grüßen. Fast jedem ist es bekannt, welchen herrlichen Lärm die Dampfpeife verursachen kann, gefordert wurde dieses durch ein angedeutetes Pumpen des gebeugten Armes, eine Aufforderung, der Schiffsführer Horst Röper spätestens bei der Einfahrt in den Langen See nicht mehr nachkommen konnte.

**Hafenfest.** Wie immer am letzten August-Wochenende fand im Historischen Hafen das inzwischen etablierte Hafenfest statt. Neben den Dampfern „Andreas“ und „Seima“ und sämtlichen Kleinfahrzeugen, nahm diesmal der umgebaute Motorschlepper „Meteor“ der Firma Kemmer teil. Der „Meteor“ wurde 1889 gebaut und ist deshalb der älteste fahrbereite Schlepper Berlins. Er ist heute noch im Dienst, vornehmlich für Munitionsbeseitigungen. Der Markt



Nautiqiutäten auf dem Hafenfest 2008 im Humboldthafen

niert hat, vollendet realisiert.

Es spielten das ConGioco Ensemble für zeitgenössische Musik, das mit Flöte, Klarinette, Horn, Posaune, Cello und Kontrabass zu den Klängen und dem Gesang von Vögeln, Wind und Wasser harmonisierten, auch die perfekte performance-bühne-berlin mit ihrem Stück „Zur Blauen Stunde“ war ein großer Erfolg, ebenso wie die Veranstaltungen mit Tanz aus Bali, ein Konzert mit jüdischen Liedern und Chansons und die Lesungen am Sonntag-Vormittag.

Für 1997 bereitet die Freie Gruppe Körperausdruck neue Choreographien vor.

umfassenden Überblick über die Geschichte und das Leben am Finowkanal, seit der Anordnung des brandenburgischen Kurfürsten Joachim-Friedrich über den Bau eines Kanals von der Faulen Havel bis zum Möllensee im Jahr 1603, bis zur Schließung der Stecherschleuse 1992, ebenso die heutige Bedeutung des alten Finowkanals für den Wassersport.

**Flößerschaft von „Aurora“.** Während der Festlichkeiten am Finowkanal zeigte ein weiteres Vereinsschiff Flagge für die Berlin-Brandenburgische Schiffahrtsgesellschaft e.V.. Werner Ahrens auf seiner „Au-

mit Nautiquitäten und Fischspezialitäten wurde von ca. 14 000 Menschen besucht.

**Dritte Welt Projekt „Initiative ohne Grenzen“ auf dem „Martin“.** Im September 1996 veranstaltete die Gruppe „Initiative ohne Grenzen“ eine Zusammenkunft von Jugendlichen aus ganz Europa zu einigen Arbeitswochen auf unserem Kahn „Martin“. Ziel dieser Veranstaltung war das Reparieren von alten Werkzeugen, um diese danach an Entwicklungsprojekte in die Dritte Welt zu schicken. Im vorderen Teil des Laderaumes hatte sich die Gruppe eine Werkstatt eingerichtet. Im Gegenzug reparieren sie das Lukendeck. Was die Gruppe an altem Schrott zuviel hatte war an qualitativ hochwertigem Werkzeug zu wenig. So konnten zwar Dutzende von Schraubendrehern, Meißeln und Feilen entrostet und geschliffen werden, aber an den eigentlich benötigten Werkzeugen, wie Bohrmaschinen, Sägen, Wagenhebern, Pumpen und Körnern mangelte es. Die fertig reparierten Werkzeuge wurden in große Kisten gepackt und nach Tansania geschickt.

**Historischer Hafen in Spandau,** Seit dem Sommer 1996 hat der Bezirk Spandau dem Verein einen weiteren Liegeplatz am Rhenus-Speicher auf Eiswerda zur Verfügung gestellt. Als Ausweichstelle für den immer größer werdenden Hafen und als Standbein außerhalb der Innenstadt Berlins bietet dieser neue Liegeplatz große Vorteile für den Verein. Der Vorstand ist derzeit

noch in Verhandlungen mit dem Bezirk Spandau über die Übernahme eines Geländes gegenüber dem Nordhafen. Dort bestünde die Möglichkeit einen Anleger, als auch eine große Fabrikhalle zu nutzen.

**Bewirtung auf H.R.S. „Jeseniky“.** Seit dem Sommer kann der Historische Hafen dank der Unterstützung der Spree-Cöllnischen Schifffahrtsgesellschaft GmbH mit einem gastronomischen Angebot aufwarten. Der „Jeseniky“ wurde bestuhlt, der Zwischenraum zwischen Brücke und Maschinenraum überdacht und darunter ein Tresen mit Zapfanlage eingebaut. Den Gästen konnte ein reichhaltiges Angebot an einfachen Speisen und Getränken dargebracht werden. Es dauerte nicht lange, bis die Belegschaft des Gewerkschaftshauses der umliegenden Büros die zentrale Lage und dennoch die idyllische Abgeschiedenheit des Hafens entdeckten und dort regelmäßig zum Mittagstisch einkehrten. Leider machte es der sehr regenreiche und überdurchschnittlich kalte Sommer den Betreibern sehr schwer den offenen Biergarten zu bewirtschaften. Den Betreibern des „Jeseniky“ ist ein wärmerer Sommer 1997 zu wünschen, mit der Hoffnung, dass durch die neuen Umbauten auf dem „Jeseniky“ langfristig eine ansprechende Gastronomie im Hafen etabliert werden kann.

**Schifferfest am 25.1.1997.** Erstmals veranstaltete der Verein ein Schifferfest, welches den historischen Traditionen der



Schiffvereine stellen sich mit traditionellen ihren Schiffsmodellen und Vereinsfahnen am Roten Rathaus vor

Binnenschifffahrt entsprach. Nach altem Brauch wurden Delegationen der befreundeten Schiffvereine aus Spandau, Altleben/Saale, Magdeburg, Marienwerder, Wehlen und Zehdenick dazu eingeladen. Mit ihren prächtig geschmückten Schiffsmodellen trafen sich die Schiffer und Vereinsmitglieder vor dem Roten Rathaus in Berlin.

Karl Manfred Pflitsch hielt eine kurze Ansprache und erinnerte die Teilnehmer und die neugierig gewordenen Passanten an die historische Bedeutung der Binnenschifffahrt für Berlin und damit die Verantwortung der heutigen Schiffvereine dieses Erbe durch Brauchtum zu pflegen. Dann marschierten die Delegationen der Schiffvereine hinter einer in historischen Uniformen aus der Kaiserzeit gekleideten Kapelle durch das Nikolaiviertel zum Wasserschiffahrtsamt, wo der Umzug anhielt und Karl Manfred Pflitsch im Namen aller beteiligten Schifffahrtsvereine dem Leiter des WSA Berlin Thomas Menzel, den Dank für die Unterhaltung



Schifferfest 1997  
Umzug vom Historischen Hafen zum Roten Rathaus

**1. Lange Nacht der Museen Berlin 15.02.1997** „In der letzten Nacht des Museumsmonats erreicht die „Museumsucht! Berlin“ ihren Höhepunkt. Berliner Museen zeigen sich von einer bisher unbekanntem Seite. Bis weit in die Nacht bleiben die Pforten zu den Kunstschatzen geöffnet für ein Museumserlebnis der besonderen Art...“ (MD Berlin)

So wurden auch im Historischen Hafen Berlin die Anlegestellen, Maschinenräume und die Ausstellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ für die Besucher geöffnet.

**Benefizfahrt zugunsten der Opfer des Oderhochwassers** Acht Oldtimer-Schiffe aus dem Historischen Hafen Berlin und dessen Gastschiffe fuhren am 17.08.1997 von der Fischerinsel zum Schloß Charlottenburg. Veranstalter waren der „Tagespiegel“ und die BBSG e.V. im Rahmen der Aktion „Hochwasserhilfe“.

Die Eintrittsgelder gingen als Spende in Höhe von 4.579,69 DM für den Wiederaufbau der von der Flut verwüsteten Dörfer Kotowice und Ernst-Thälmann-Siedlung in das Hochwassergebiet der Oder, fühlen wir uns doch den Anwohnern des Flusses für ihre Mithilfe beim Aufbau und der Versorgung Berlins in vergangener Zeit besonders verbunden.

**Jahrestag der DSGM** (Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte) 11.09. bis 14.09.1997

Anlässlich der DSGM – Tagung hielt Vereinsvorsitzender Karl Manfred Pflitsch am 12.09.1997 in der Julius-Leber-Kaserne in Berlin einen Vortrag unter dem Titel „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“.

Die Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DSGM) als wissenschaftlicher Verein von ausgewiesenen Akademikern im Jahre 1971 gegründet, sieht ihre Ziele und Aufgaben besonders in der Förderung der wissenschaftlichen Forschung und der Publikation von maritim-historischen Themen. Die Gesellschaft unterstützt Bibliotheken, Museen, Archive, Ausstellungen und arbeitet eng mit Universitäten, Forschungseinrichtungen, national und internationalen Schifffahrts- und Marinemuseen sowie Technik- und Heimatmuseen mit schifffahrtsgeschichtlichen Abteilungen zusammen.

Neben einer thematischen und inhaltlichen umfangreichen Jahrbuchreihe erscheint zweimal im Jahr die Zeitschrift der DSGM „Schiff und Zeit“, eine in Fachkreisen geschätzte Publikation, die in vielen europäischen Ländern und in Übersee gelesen wird.

Die regionalen Arbeitsgruppen bestehen z. Z. in Hamburg, Rostock, Wolgast, Wilhelmshaven, Dortmund, Berlin und Dres-

stellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ besichtigt werden konnten. Darüber hinaus war ab 23.30 Uhr eine Feuershow mit Musik zu bewundern, von der die Gäste in die Nacht begleitet wurden. Geschätzte 3.500 Besucher ließen sich das nicht entgehen.

**5. Segelregatta der Historischen Lastkähne – 01.05. – 03.05.1998** Wieder wurde die Lastensegler-Regatta gemeinsam von der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrts-



Schiffsmodelle und Nautiquitäten beim Hafenfest 2004 an der Mühlendammschleuse

den. Weitere Gruppen befinden sich in der Gründung. Die DSGM-Bundesgeschäftsstelle befindet sich in Tübingen.

**2. Schifferfest – 22.01. – 23.01.1998** Zum Zweiten Mal hatte die BBSG e.V. zu einem Schifferfest geladen. Während des Umzuges mit Schiffsmodellen und bunten Bändern zum Roten Rathaus und zurück zum Hafen, wurde dem Publikum ein Einblick in alte Schiffertraditionen gewährt. Da diese Veranstaltung auch in das Projekt „Schauplatz Museen“ eingebunden war, gab es an diesem Wochenende nicht nur einen Schifferball, sondern auch Lesungen „Vom fliegenden Holländer“. Hier wurden dem Publikum phantastische Geschichten von W. Hauff über H. Heine und E.A. Poe bis B. Traven vorgetragen.

**3. Lange Nacht der Museen – 14.02. – 15.02.1998** Der Beitrag des Historischen Hafens Berlin zu diesem Projekt bestand an diesem Abend natürlich in der Möglichkeit, dass sowohl die Schiffe als auch unsere Aus-

gesellschaft e.V. und der Deutschen Binnenreederei GmbH ausgerichtet, denn sie symbolisiert eindrucksvoll die Verbindung zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Zum einen kamen um die Jahrhundertwende täglich an die 400 Schiffe mit ihren Lasten in die Stadt, um sie mit einem Großteil der benötigten Waren zu versorgen, zum anderen wäre auch heute der stärkere Einsatz von Binnenschiffen wesentlich umweltfreundlicher als der Schwerlasttransport auf der Straße. Schirmherr der Regatta war Herr Staatssekretär Siegfried Scheffler.

Diesmal segelten acht Lastkähne, jeweils eine polnische und eine tschechische Crew war mit am Start. Zum Finale der Regatta war eine Sensation zu erleben: Die jungen Frauen vom „Mädchenschiff“ L.i.S.A. liefen mit HORST GÜNTHER als Erste durch das Ziel. Bei der Regatta-Party auf den Rübzahl – Terrassen gab es traditionelle Programmpunkte, wie das nicht zu überhörende Konzert für eine Dampfpeife und



**Der Schiffschor begleitet die Feste im Historischen Hafen schon seit fast 20 Jahren, hier ein Auftritt des Chores zu einem sommerlichen Auftritt auf der „Renate Angelika“**

acht Schiffsirenen zum Start in den Tag und ein kleines Konzert des Schiffschors anlässlich der Siegerehrung sowie die Marktstände, an denen man zum Anlass passende Souvenirs erwerben konnte.

**Neue Wege der Berliner Wasserversorgung – 05.06.1998** An dieser Präsentation mit dem Hinweis auf das Symposium „Zukunft Wasser“ nahm der Dampfschlepper ANDREAS teil. Gegen 11.00 Uhr ging der Senator an der Anlegestelle gegenüber des Treptower Hafens an Bord, mit ihm eine Reihe von Journalisten, und fuhr vorbei am Treptower Hafen zur Rummelsburger Bucht zurück. Mit von der Partie waren ein Belüftungs- und ein Reinigungsschiff. Nach dieser Fahrt, die anschaulich über die erfolgreiche Arbeit Berlins zur Verbesserung der Wasserqualität in Berliner Gewässern informierte, gab Senator Strieder auf der HELENE eine Pressekonferenz zum Thema „Vorbildliche Wasserversorgung Berlin“.

**01.02.1999 – Drei neue Mitglieder nehmen Arbeit auf** Um unseren satzungsgemäßen Aufgaben besser gerecht werden zu können, wurde Ende 1998 drei durch das Programm „Strukturanpassungsmaßnahmen Ost“ geförderte Mitarbeiterstel-

len beantragt. Jetzt konnten die Stellen mit qualifiziertem Personal besetzt werden, die zukünftig die bisherige eher pragmatische und lückenhafte Arbeit des Vereins in den Bereichen „Recherche“ und Öffentlichkeitsarbeit“ grundlegend und kontinuierlich weiterführen werden.

**Mit Volldampf zum neuen Weltrekord** Guinness-Rekord-Versuch 12.06.1999

Am 12. Juni 1999 sollte der Schleppdampfer ANDREAS jedem zeigen, zu welchem Zweck er ursprünglich gebaut und eingesetzt worden ist: Kähne schleppen.

Damit jedoch nicht genug, wurde dreifach eingeeizt um einen weltweit einmaligen Rekord aufzustellen. Zehn Schiffe sollten am Schlepphaken hängen – ehemals auf Elbe und Rhein keine Seltenheit – und mit Volldampf aus der historischen Mitte Berlins bis zum Rummelsburger See an der Halbinsel Alt-Stralau gezogen werden. Doch bevor es so richtig losgehen konnte, wurde am sonnigen Vormittag gemeinsam gefrühstückt und der Ablauf der gesamten Aktion beraten und bis zum letzten Detail besprochen. Ein Rufen hier, ein Johlen dort – alle waren bestens gelaunt und vor allem äußerst zuversichtlich. Noch schnell ein

Gruppenfoto – fehlt noch einer? – und nun endlich das Kommando: Leinen los!

Das Stoßboot ZOPTEN bugsierte alle Kähne an die richtige Position, gemächlich aber stetig wurde der Schleppzug, mit einer Gesamtlänge von 520 m zusammengestellt. Und nun der Startschuss – leider ein klein wenig verfrüht und alle, die noch keinen günstigen Standort für Foto- und Videoaufnahmen gefunden hatten, sollten es im Laufschrift dennoch schaffen, einen respektablen Schnappschuss zu knipsen. Obwohl das Wetter denkbar schlecht war, verfolgten sehr viele Zuschauer an der Strecke diese spannende Angelegenheit. Denn es waren ja auch die vielen kleinen mitfahrenden Schiffe, die für einen ungewohnten und schönen Anblick auf diesem sonst etwas tristen Teil der Spree sorgten. Am Abend gab es zur Feier Freibier, gestiftet von der Firma Guinness Deutschland. Auf diesem Weg sei noch mal dafür gedankt. Im Sommer 2000 bestätigte die Urkunde, dass der Rekord-Versuch anerkannt wurde und im Guinness-Buch der Rekorde 2001 nachzulesen sein wird.

**Der Historische Hafen Berlin fährt mit einem Schiffskonvoi in das Ruhrgebiet**



Dieses überregionale Projekt erforderte von allen Beteiligten eine große organisatorische Kraftanstrengung. Der Anlass war das 100jährige Jubiläum des Dortmund – Ems- Kanals, die ideellen Hintergründe wurden einer Danksagung Berlins an das Ruhrgebiet und in der Werbung für die neue Hauptstadt gesehen. Im Rahmen einer aktiven Traditionspflege sollte an die enge Verbindung zwischen beiden erinnert werden, denn viele für Berlin wichtige Wirtschaftsgüter wurden von Nordrhein-Westfalen auf dem Wasserweg transportiert, an erster Stelle die Kohle. Natürlich wurde für dieses große Vorhaben um Sponsorengelder geworben. Es war enttäuschend, dass keines der Berliner Unternehmen, die im näheren und im weiteren Sinne mit Wasser, Schifffahrt und Energie ihre „Kohle“ verdienen, eine Reaktion zeigten.

Nachdem die Dampfpeifenkonzerte „Aufbruch zur großen Fahrt“ und „Gruß an den Rhein“ verklungen waren, verabschiedete Wirtschaftssenator Wolfgang Branoner am 30.07.1999 um 12.00 Uhr folgende Schiffe feierlich: Den Dampfschlepper ANDREAS mit dem Ausstellungskahn RENATE ANGELIKA auf dem haken, die Schlepper SEIMA und AURORA, das Fahrgastschiff NORDSTERN und den Tonnenleger PHOENIX. Die Fahrtroute führte über Havel, Elbe, Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal und Rhein-Herne-Kanal.

**Besuch der MS NORA** – 02.10 bis 09.10.1999 Der Verein „buten & binnen e.V.“; eine Einrichtung der freien Jugendhilfe aus Oranienburg, war mit der NORA zu Gast in unserem Hafen. Hier wurde am 06.10.1999 als interdisziplinäre Veranstaltung des Berliner Senats ein Besuchertag für alle Berufsgruppen, die mit sozial benachteiligten Jugendlichen arbeiten, durchgeführt. Der Historische Hafen Berlin war für dieses wichtige gesellschaftliche Anliegen gern Gastgeber. Die MS NORA, bekam eine Liegeplatz zur Verfügung gestellt und die Verantwortlichen pflegten die notwendigen Kontakte und gaben Informationen weiter.

**7. Lange Nacht der Museen** – 29.01 bis 30.01.2000 Zum Programm im Historischen Hafen Berlin gehörten Geschichten

und Lesungen der Kapitäne zur Akkordeonmusik, hafentypische Atmosphäre mit Fischräucheröfen und um Mitternacht eine

Formen eines Museumsbesuches entspricht, aber erkennbar sowohl dem Publikum wie auch den nachhaltigen Erfolg beschert. (...)



Lange Nacht der Museen, Feuershow auf historischen Schiffen auf dem Müggelsee

Feuershow, umgeben von festlich beleuchteten Museumsschiffen.

In einem Dankschreiben an alle teilnehmenden Museen sprach Kultursenatorin Christa Thoben:

Hier haben die Museen ein Besucherpotential in Bewegung gebracht, das nicht nur für sie selbst, sondern auch für das Erlebnis unserer Stadt für Berliner wie auch für unsere Gäste gleichermaßen von Bedeutung ist.“



Fest zur Segelregatta 2000 am Müggelsee, viele interessierte Besucher auf dem Anleger am Rübzahl

„Hier ist es den Museen (...) gelungen, eine außergewöhnliche Veranstaltungsform zu etablieren, die zwar nicht den klassischen

**Eröffnung des Teltowkanals – 01.04.2000** Der Weg ins Havelland ist nur wesentlich kürzer, denn das letzte 2,5 Kilometer lange

Teilstück des Teltowkanals, zwischen Britzer Kreuz und der Dahme ist wieder nach 39 Jahren für den Verkehr freigegeben worden. 1961 hatte die DDR mit dem Bau der Mauer die Verbindung gesperrt. Auch nach dem Fall der Mauer mussten die Binnenschifferumständliche, bis zu zehn Kilometer lange Umwege durch Mitte und Köpenick nehmen, um weiter in Richtung Ost fahren zu können. „Gerade Köpenick mit seinen Brücken ist schwierig zu befahren“, sagt Achim Pohlmann Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost.

Pohlmann geht davon aus, dass der Teltowkanal weiter, „wenn auch moderat“, ausgebaut wird. Köpenicks Bürgermeister Klaus Ulbricht (SPD) wies bei der Eröffnung darauf hin, dass nicht nur die wirtschaftliche Schifffahrt von der Kanaleröffnung profitiere. „Für Wassersportler wird das Weg ins Havelland wesentlich kürzer“. Das hat sich offenbar herumgesprochen: Kurz nachdem Staatssekretärin Maria Krautzberger das quer über den Teltowkanal gespannte gelbe Plastikband durchschnitten hatte, schoben sich jede Menge Schiffe, darunter auch Sport- und Ruderboote in den Teltowkanal. An diesem Schiffskorso beteiligen sich auch Schiffe des Historischen Hafens Berlin., darunter GISELA, LIBELLE, MERKUR und METEOR.

**Filmprojekt „Stalingrad“ – April 2000**  
Europas größte Filmproduktion der Nachkriegszeit wurde in Babelsberg produziert. Die schrecklichste Schlacht des Zweiten Weltkrieges wurde auf dem Gelände des Kramnitz Kasernen mit einem Etat von 180 Millionen DM für das US-Filmprojekt „Enemy at the Gates“ teilweise nachgestellt. Unter der Regie von Jean-Jacques Amaud (auch: „Der Name der Rose“, „Sieben Jahre Tibet“) agierten u.a. Ed Harris, Joseph Fiennes, Jude Law, Rachel Weisz und Eva Matthes.

Die Geschichte des jungen Scharfschützen Wassili, der von den Sowjets als Held von Stalingrad gefeiert wurde, erlebte einen ihrer dramatischen Höhepunkte in Szenen der Flucht tausender Einwohner aus der brennenden Stadt über die Wolga. Hier haben sich die „Location Manager“ der Produktionsfirma einiges einfallen lassen. Die Wolga wurde kurzfristig in den Landkreis Oberspreewald Lausitz verlegt. Eine geflutete Kohlengrube des Graifenhainer Tagebaus bot ideale Voraussetzungen für die Dreharbeiten. Nun brauchte die Produktions-Firma noch das geeignete „Schiffsmaterial“. Unser Mitglied Nils Clausen, Chefredakteur der Zweiten Hand Bootshandel, hatte den Auftrag von der Produktionsfirma bekom-

men, als „Boatsmaster“ die geeigneten Schiffe und die erforderlichen Requisiten zu besorgen. Dadurch bekam unser Verein die Chance, nach der Wim Wenders Produktion „Der Himmel über Berlin“ ein weiteres Mal an einer Filmproduktion beteiligt zu sein.

Bei ersten Planungen wurde auch daran gedacht, den Dampfer ANDREAS über Land in die Lausitz zu transportieren. Trotz der Chance, „das große Geld“ zu verdienen, war ich bei dem Gedanken an das Risiko nicht traurig, dass von diesem Vorhaben Abstand genommen wurde. AURORA, AUGUSTE, ZOPTEN, METEOR, OSKAR, ORLOV und einige Flieger wurden ausgewählt, bei dem Filmprojekt mitzumachen. Was sind aber Schiffe ohne Besatzung? Unsere Mitglieder: Werner Ahrens, Max Hiller, Rüdiger Hammerschmidt und Söhne, Rainer Röper, Wolfgang Scharnick und Wolfram Seyfert haben als Komparsen mitgewirkt. Kapitänleutnant a.D. Peter Behrens konnte in sowjetischer Kapitänsuniform in seiner Kleindarstellerrolle als Kapitän eine Kanonenbootes (Spitzname: Kanonen-Peter) für zusätzliche Originalität sorgen. Michael Brodthagen übernahm die Doppelrolle als Kleindarsteller und Universaltechniker für sämtliche schwimmende Geräte.



Großfinowmaßkäne „Adonis“ und „Ruth“ mit Stossbooten auf der Dame

Die Dreharbeiten konnten glücklicherweise so beendet werden, dass wenigstens ein Teil der Schiffe an der Segelregatta teilnahm. Zahlreiche Regattabesucher hatten

**7. Regatta der Lastensegler – 28.04 bis 01.05.2000** Die 7. Regatta startet am 30.04.2000 um 14.00 Uhr auf dem Müggelsee. Der Anblick der neuen Kähne mit

Attraktion für das Publikum war wieder der Dampfschlepper ANDREAS, der viele Rundfahrten mit Gästen unternahm.



Interessierte Besucher der Regattaveranstaltung am Rübezahl, im Hintergrund die teilnehmenden Schiffe kurz vor dem Start

daher die Gelegenheit, AURORA in voller Kriegsbemalung bei der Parade der historischen Kleinschiffe zu bewundern.

Neben den Einnahmen aus der Schiff-

Ihren ca. 100 Quadratmeter großen dunkelbraunen Segeln war sehr imposant und erregte auch bei den vielen Freizeitwassersportlern auf dem Müggelsee Aufsehen.



Historische Segelkähne während der Regatta, im Vordergrund der Finowmaßkahn „Hans Wilhelm“

scharter hat der Verein von Rainer Röper und Bernd Fischer und der Eignergemeinschaft Ahrens/Seyfert eine großzügige Spende aus ihrem Gagentopf erhalten.

Thomas Paritschke

Der Regattakurs erstreckte sich auf 3,2 km und wurde von vielen Zuschauern auf den kleinen Schiffen begleitet. Zum Glück war die Regatta beendet, als ein Unwetter über den Müggelsee hereinbrach. Große

**In diesem Jahr nahmen neun Schiffe mit folgenden Mannschaften teil:**

ADONIDS

Großfinowmaßkahn

Baujahr: 1929

Länge: 41,3 m, Breite: 5,06 m

Tragfähigkeit: 274 t

Masthöhe: 20,2 m

Großsegel: 103,2 qum

Crew: Historischer Hafen Berlin

RUTH

Großfinowmaßkahn

Baujahr: 1926

Länge: 41,6 m, Breite: 5,08 m

Tragfähigkeit: 32,1 t

Masthöhe: 20,4 m

Großsegel: 104,6 qum

Crew: Deutsche Binnenreederei GmbH Berlin

HEIMAT

Hafkahn

Baujahr: 1936

Länge: 43,85m, Breite: 5,37 m

Tragfähigkeit: 337 t

Masthöhe: 20,1 m

Großsegel: 97,4 qum

Crew: Schifferverein „Gute Fahrt“ Spandau

HAND WILHELM

Großfinowmaßkahn

Baujahr: 1914

Länge: 40,3 m, Breite: 4,66 m

Tragfähigkeit: 240 t

Masthöhe: 20,1 m

Großsegel: 96,8 qum

Crew: Märkische Bunker & Service GmbH und Stern und Kreisschiffahrt GmbH Berlin

HORST

Finowmaßkahn

Baujahr: 1910

Länge: 40,2 m, Breite: 4,73 m

Tragfähigkeit: 254 t

Masthöhe: 20,1 m

Großsegel: 96,8qum

Crew: BEHALA, Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe

**TRITON**

Finowmaßkahn  
 Baujahr: 1916  
 Länge: 40,4 m, Breite: 4,71 m  
 Tragfähigkeit: 284 t  
 Masthöhe: 19,9 m  
 Großsegel: 97,2 qum  
 Crew: BSI, Bunker-Service-Industrietechnik  
 Berlin

**BASTEI**

Finowmaßkahn  
 Baujahr: 1923  
 Länge: 40,7 m, Breite: 4,78 m  
 Tragfähigkeit: 279 t  
 Masthöhe: 20,4 m  
 Großsegel: 96,3 qum  
 Crew: CSPL, Technische Elbe Schifffahrts AG,  
 Decin

**HORST GÜNTHER**

Großfinowmaßkahn  
 Baujahr: 1922  
 Länge: 40,6 m, Breite: 4,84 m  
 Tragfähigkeit: 281 t  
 Masthöhe: 20,2 m  
 Großsegel: 96,4 m  
 Crew: Li.S.A.-Land in Sicht Ausbildungs-  
 projekt, Berlin

**BÄRBEL MARLIES**

Finowmaßkahn  
 Baujahr: 1918  
 Länge: 40,7 m, Breite: 4,76 m  
 Tragfähigkeit: 272 t  
 Masthöhe: 19,8 m  
 Großsegel: 97,5 qum  
 Crew: Odra Lloyd, Szczecin

Die Ausrüstung der historischen Segel-  
 schiffe wurde unterstützt von: BEHALA,  
 Bunker Service Industrietechnik GmbH,  
 CSPL Decin, DARG, Deutsch Binnen-  
 werften GmbH, Deutsche Binnenreederei  
 GmbH, Deutsche Shell AG-Marinevertreib,  
 Esso Bunker GmbH, Georg Duncker, Georg  
 Pegel & Sohn GmbH, Heinrich Hirdes  
 GmbH, Märkische Bunker Service GmbH,  
 maritech GmbH, Rheintank GmbH - Aral  
 Bunkerdienst, Stern und Kreisschiffahrt  
 GmbH, VEBA OEL Vertreib GmbH.

Sieger war, wie auch schon im vergan-  
 genen Jahr, HANS WILHELM mit der

Mannschaft von der Märkischen Bunker  
 und Service GmbH

**2. Hafenfest in Brandenburg an der  
 Havel vom 19.08. bis 20.08.2000**

**Eröffnung der Ausstellung „Zur Binnen-  
 schiffahrtsgeschichte auf Spree und Havel“**

die HEINRICH ZILLE, die AURORA und  
 PIT, liefen am 19.08.2000 planmäßig um  
 12.30 Uhr in den Brandenburger Hafen  
 ein. Punkt 13.00 Uhr wurde die Ausstel-  
 lung „Zur Geschichte der Binnenschiff-  
 fahrt auf Spree und Havel“ feierlich eröff-  
 net. Die Begrüßungsworte sprachen der



Schiffe des Historischen Hafens Berlin als Gäste im Jahr 2000  
 beim Hafenfest am Salzufer in Brandenburg an der Havel

Mit dem 2. Hafenfest in Brandenburg  
 an der Havel begannen die Jubiläumsfei-  
 erlichkeiten anlässlich des 10jährigen Be-

1. Vorsitzende der BBSG e.V., Karl Man-  
 fred Pflitsch sowie Vorstandsmitglied und  
 Direktor der Museen und Gedenkstätten



Markttreiben am Salzufer, im Vordergrund der Dampfer  
 „Andreas“, im Hintergrund das Ausstellungsschiff „Renate  
 Angelika“

stehens des Historischen Hafens Berlin.  
 Der Dampfschlepper ANDREAS mit dem  
 Ausstellungskahn RENATE ANGELIKA,

Brandenburg/Havel Herr Dr. Georg Kohn-  
 ke. Zum Rahmenprogramm des 2. Hafen-  
 fest in Brandenburg an der Havel gehörten

viele schiffahrtsspezifische Aktivitäten für Groß und Klein. Der Oberbürgermeister von Brandenburg an der Havel dankte in einem Schreiben dem Historischen Hafen Berlin und betonte, dass sich dieses Ereignis für die Stadt als weitere touristische Attraktion sehr positiv ausgewirkt hat.

Danach fuhr der Konvoi weiter in den Hafen der Weißen Flotte Potsdam, um an dem dortigen Hafenfest am 22.08.2000 teilzunehmen. Auch hier konnte man die neue Ausstellung besichtigen, Schifferlieder hören und einen kleinen Markt besuchen. Nach dem Potsdamer Fest wurde das Theaterschiff STURMVOGEL „auf den Haken“ genommen und der Historische Hafen Berlin angesteuert, um rechtzeitig zu den Jubiläumsfeierlichkeiten einzutreffen.

**Jubiläumsausstellung 2000 „Zur Binnenschiffahrtsgeschichte auf der Spree und Havel“ auf dem Ausstellungsschiff RENATE ANGELIKA** Die neue Ausstellung im Ausstellungsschiff RENATE ANGELIKA, die anlässlich des 10. Jubiläums der Berlin-Brandenburgischen Schiffahrtsgesellschaft e.V. realisiert worden ist und deren Inhalt durch Herrn Matthias Holfeld, Mitarbeiter der BBSG e.V. erarbeitet wurde, zeigt in einer neu gestalteten und überarbeiteten Präsentation den engen Zusammenhang der städtebaulichen und der gesellschaftlichen Entwicklung Berlins mit der regionalen Binnenschiffahrt. Die primäre Aussage der ausgestellten Tafeln und Dokumente bezieht sich auf die Leistungen der märkischen Schiffahrt, die für die in Europa einzigartige Infrastruktur der Wasserwege, durch die Urbanisierung und Wachstum überhaupt erst realisiert werden konnten. zu den Ausstellungselementen gehören Texte, Grafiken, Zeichnungen, Fotografien, Modelle, wissenschaftliche Beiträge und Leihgaben der Partnermuseen sowie authentische Objekte aus der Sammlung BB`SG e.V.

1. Stadt- und Regionalentwicklungsgeschichte
  2. Schiffbau und Schiffstypen
  3. Entwicklung der Wasserstraßen
  4. Kulturgeschichte – Märkische Schiffahrt – Leben an Bord
- In einem separaten Teil wird auf drei Ta-

feln die Geschichte der BBSG e.V., mit dem Vereinsleben und den Vereinszielen dargestellt sowie auf zwei Tafeln die Planung zum Projekt Humboldthafen 2006 vorgestellt.

Ein besonderer Dank für die Beiträge, Leihgaben und für Ausstellungsmaterialien sei an dieser Stelle noch einmal allen Beteiligten ausgesprochen. Die Projektleitung führte Herr Dr. Hans-Georg Kohnke, mit der Ausstellungsarchitektur, Planung und Realisation wurde Dr. Wilke Unternehmensberatung GmbH beauftragt und die Redaktion sowie die wissenschaftliche Ausarbeitung realisierte Herr Matthias Holfeld.

Gefördert wurde das Projekt sowie die Sommerveranstaltungen mit Mitteln der Bundesregierung, Beauftragter für Kultur und des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg, sowie mit freundlicher Unterstützung der ostdeutschen Sparkassenstiftung im Land Brandenburg gemeinsam mit allen brandenburgischen Sparkassen.

**12.04.2001 – Eröffnung Sonderausstellung „Kurbrandenburg zur See“** Als Beitrag unserer BBSG e.V. „zum Preußenjahr 2001“, das in den Berliner und Brandenburger Museen mit vielen besonderen Veranstaltungen begangen wurde, haben wir eine kleine Sonderausstellung erarbeitet.

Da wir uns ja immer für alles interessieren, was mit Schiffen und Wasser zu tun hat, beschäftigten wir uns mit den Aktivitäten des Großen Fürsten zur See. Das lag zeitlich zwar vor der Entstehung Preußens Staat, hatte aber noch Auswirkungen in die Regierungszeit Friedrich III., ab 1701 Friedrich I., König von Preußen, hinein.

Der Große Kurfürst fand bei seinen Regierungsantritt ein unter den Folgen des 30-jährigen Krieges leidendes Land vor. So war er an allem interessiert, was den Reich-

tum mehren konnte. Durch den Aufbau einer seetüchtigen Flotte wollte er an dem bereits florierenden kolonialen Handel teilhaben, vor allem auch am Sklavenhandel vor Afrikas Küsten. Die wirtschaftlichen Erfolge hatte er als junger Mann in den Niederlanden beobachten können.

Auf den Ausstellungstafeln informieren wir über Schiffsbau und Werften in dieser Zeit, über den Schiffsbestand der Flotte, bedeutende Personen und die Stützpunkte und Festungen an Afrikas Küsten. Die Ausstellung wurde im Vorraum unserer Dauerausstellung auf der „Renate Angelika“ platziert.

Monika Beil



Gemälde mit der Flotte des Großen Kurfürsten auf offener See

**11.08. bis 12.08.2001 – 3. Historisches Hafenfest in Brandenburg/Havel Historische Schiffe begeistern die Besucher** Tausende Besucher aus nah und fern hatten sich am 11. und 12.08.2001 am Salzuffer in der Havelstadt eingefunden, um die historischen Schiffe zu bestaunen, an einem Schiffskorso teilzunehmen und das vielfältige Programm zu bestaunen.

Besonderes Interesse galt auch nach dem Jahr der offiziellen Eröffnung an gleicher Stelle, unserer Ausstellung „Zur Geschichte der Binnenschiffahrt auf Spree und Havel“. Das Hafenfest in Brandenburg hat sich zu einem festen Bestandteil im kulturellen Leben der Stadt Brandenburg etabliert. Dort ist das Fest eines von fünf Großereignissen unter freiem Himmel, die im

Laufe eines Jahres in der Stadt veranstaltet werden. Ganz anders in Berlin, unser Hafenfestival ist eine von mindestens fünf solcher Veranstaltungen, die an diesem Tage stattfinden.

Das ist sicherlich einer der Gründe, weshalb das Hafenfestival in Brandenburg neue



In langer Tradition - das Hafenfestival 2008 im Humboldthafen

Rekorde in der Publikumsgunst aufstellt.

Eine entscheidenden Beitrag zum Gelingen leisten auch die Aktiven unseres Vereins, allen voran das „Andreas-Team“, die Sponsoren und die freiwilligen Helfer aus



Museumsschiffe beim Hafenfestival 2008 vor der Kulisse des neuen Berliner Hauptbahnhofes

der Stadt Brandenburg.

Der Hauptsponsor, die Mittelbrandenburgische Sparkasse, hat auch für das 4. Hafenfestival seine Beteiligung zugesichert.

Dank der Leistungen der Sponsoren war es möglich, ein attraktives Rahmenprogramm in Zusammenarbeit mit dem BB-Radio zu gestalten.

Das Hauptprogramm fand natürlich auf dem Wasser statt. Wir waren neben unserem Flaggschiff „Andreas“ mit „Renate Angelika“, „Aurora“, „Pit“, „Karl Heinz“ und „Orloff“ beteiligt.

Die Instandsetzung der „La Paloma“ aus Brandenburg macht Fortschritte, sicherlich wird sie in diesem Jahr als Brandenburgischer Vereinsschiff an dem Hafenfestival teilnehmen können.

Der Ausblick auf das 4. Hafenfestival in diesem Jahr ist viel versprechend. „Nordstern“ – Industriedenkmal der Stadt Brandenburg – wird in diesem Jahr

100 Jahre alt. Ein Ereignis, dass nicht nur zum Hafenfestival angemessen werden muss.

Tomas Paritschke

### 23.08. bis 26.08.2001 – 5. World Wide Independent Film & Video Festival

An diesem Tag gab es auf unseren Schiffen „Anna“ und „Agnes“ etwas Besonderes zu erleben: der Veranstalter „Circles of Confusion“, ein „Netzwerk unabhängiger Filmemacher und Medienkünstler“, hatte sich für seine Filmvorführungen dieses Jahres das Thema „Odyssee“ ausgedacht und sich unseren Hafen als ausgezeichnete Kulisse dafür vorgestellt. Die Filme, die gezeigt wurden, hatten mit der Seefahrt zu tun und spannten den Bogen vom Mythos aus der Antike bis zum Staudamm heutiger

der Stadt Brandenburg.

Tage.

**24.08 bis 26.08.2001 – 11. Hafenfestival im Historischen Hafen Berlin** Zur Einstimmung auf die Festlichkeiten hatte die BBSG e.V. am Freitag, den 24.08.2001 alle Vereinsmitglieder, Partner und Förderer zu einem Empfang auf die HELENE eingeladen. Bei einem Imbiss nutzte man die Gelegenheit für interessante Gespräche, zum gegenseitigen Kennen lernen oder zum Knüpfen von Kontakten.

Das Highlight des diesjährigen Hafenfestes war zweifelsohne das Shanty-Chor-Festival, zu dem sieben Chöre aus dem gesamten Bundesgebiet angereist waren. Den ganzen Samstagmittag und bis in den Abend hinein erklangen Seemannslieder, die mit viel Temperament und Liebe zur Sache vorgetragen und vom zahlreichen Publikum herzlich beklatscht wurden. Auch am Sonntag gab es für unsere singenden Gäste ein besonderes Erlebnis: ca. 230 Sänger und Musiker fuhren auf zehn historischen Schiffen in einem Korso durch Berlins Innenstadt. Das geschah natürlich unter gemeinsamen Gesang und erregte bei den Leuten an Land ausreichend Aufmerksamkeit.

Darüber hinaus erfreute sich das Publikum an unseren traditionellen Programmpunkten: Dampfpfeifenkonzerte, Stoßbootrennen, Schlepperballett, Schiffsfahrten. Der Duft der Fischräucherei unterstrich die Hafentmosphäre, an Ständen mit maritimer Kleidung, Büchern und über die Seefahrt und allerlei Nautiquitäten konnte man stöbern. Die große Hitze an der Stadt sorgte dafür, dass irgendwann Getränkevorräte zur Neige gingen.

**25.08.2001 – „Super-Ferien-Pass“** Der Sinn dieser Veranstaltungsreihe, die vom Jugend-Kultur-Service organisiert und von der Senatsverwaltung für Jugend, Schule und Sport gefördert wird, liegt darin, Kindern einen interessanten und erlebnisreichen Ferientag zu ermöglichen. Dabei sollen sie die Vielfalt des Lebens in unserer Stadt kennen lernen.

Wir hatten geplant, den Kindern ein vom SFB hergestelltes Video über Restaurierungsarbeiten an einem unserer Maßkähne vorzuführen. Bei einem Hafenrundgang im Anschluss sollten die einzelnen Schiffe

nach Typ und Alter vorgestellt werden.

Aber es kam alles etwas anders. Nach etlichen sehr warmen Tagen in Berlin hatte sich im Ausstellungskahn die Wärme so gestaut, dass man sich in einer Sauna glaubte und die Schokolade von den für die Kinder gedachten Keksen schmolz. Dazu kam, dass sich genau vor dem Ausstellungseingang die Shanty-Chöre zu ihrem Konzert postiert hatten, denn wir feierten ja gleichzeitig unser Hafenfest. Die Hitze im Kahn und der zwar schöne, aber auch sehr laute Gesang – kein geeignetes Umfeld für eine Videovorführung.

Herr Alfred Wunsch, der sich bereit gefunden hatte, die Veranstaltung zu moderieren, hatte die rettende Idee: wir steigen auf die „Gisela“ und besehen uns alles vom Wasser aus.

Wir holten also die ca. 30 Kinder vom vereinbarten Treffpunkt ab, lotsten sie durch die Zuschauermenge am Hafen und gingen, nach einem kleinen Spaziergang am Kupfergraben entlang, an Bord der „Gisela“. Das erwachsenen „Hilfspersonal“ versorgte die kleinen Gäste mit Getränken und Gebäck und dann konnte es losgehen.

Es wurden sehr schöne Stunden. Während wir langsam über das Wasser tucker-

ten, erklärte Herr Wunsch die großen oder kleinen, aber immer alten Schiffe, die an den Kais des Märkischen Ufers und an der Fischerinsel festgemacht hatten. Die Kinder waren sehr interessiert und stellten auch viele Fragen.

Dann ging es weiter in Richtung Oberbaumbrücke, an den Treptowers vorbei und um die Insel der Jugend zur Umkehr. Der Fahrtwind brachte bei dem heißen Wetter eine sehr willkommene Kühlung. Unterwegs durften die Kinder abwechselnd an das Steuerrad, natürlich immer unter Aufsicht und es wurden Seemannsknoten geübt, wobei sich einige unserer kleinen Gäste ausgesprochen geschickt anstellten.

Schon von der Uferpromenade am Märkischen Museum winkten die Eltern ihren Kindern zu, und wir konnten, nach zwei schönen Stunden, alle wohlbehalten wieder zu Ihnen zurückbringen.

Monika Beil

#### 21.09.2001 – Jubiläum „Zille Revue“

Am 21. September 2001 war das Museumsschiff „Heinrich Zille“ zum 250. Mal mit der „Zille Revue“ unterwegs. Claire Waldorff, Knast-Egon und natürlich Hein-

rich Zille zusammen mit dem Zille-Ensemble verwandelten das über hundert Jahre alte Fahrgastschiff wieder in eine typische Kneipe der Zeit um 1920. Lieder Sketche aus dieser Zeit begeisterten die Gäste auf dem voll besetzten Schiff, manch` Tropfen Berliner Kümmelschnaps und ein zünftiges Berliner Buffet trugen sichtlich zum Gelingen dieses Berlintypischen Abends bei.

**03.10. bis 13.10.2001 – „Auf dem Grünen Kahn“** „Kultur im Dialog“ – Gesprächsreihe auf dem „Frohsinn“, mit der Kulturstaatsrätin Alice Ströver und der Kultursenatorin Adrienne Göhler.

In dieser Reihe wurden einige der zahlreichen Kulturthemen Berlins mit Betroffenen und Interessierte diskutiert, so z. B. die –Frage der Künstlerinnenausbildung, die Situation des Tanzes in der Stadt oder welche Kultur welchen ort benötigt.

10.10 bis 13.10.2001 – Performance von SHOWCASE BEAT LE MOT Diese Gruppe hatte in Zusammenarbeit mit dem „Podewil“ und gefördert durch die Senatsverwaltung für Forschung, Wissenschaft und Kultur das Stück „Piraten“ erarbeitet. Für die Aufführung am 10., 12. und 13. Oktober 2001 hatten wir die „Helene“ als Thea-



Kurz vor dem Start zur Segelregatta 1999 auf dem Müggelsee

# Die Schiffe des Historischen Hafens Berlin im Überblick

Im Historischen Hafen Berlin befinden sich 25 Schiffe, die älter als 50 Jahre sind. Alle Schiffe wie, Schleppkähne, Gütermotorschiffe, Dampfschlepper, Motorschlepper, Fahrgastschiffe und Stoßboote, befinden sich im Originalzustand, sind gut

erhalten und fahrtüchtig. Ziel war es, alle Schiffe fahrtüchtig zu erhalten und möglichst allen Schiffen eine sinnvolle Nutzung zuzuordnen, um dadurch die zum Erhalt der Schiffe notwendige Zuwendung und Pflege durch ehrenamtliche Helfer langfristig zu

gewährleisten. Es könnte sein, dass damit der Historische Hafen Berlin die größte Flotte von historisch zum Teil einmaligen Schiffen in Europa besitzt. Nachfolgend zeigen wir die wichtigsten Schiffe im Foto und mit einer kurzen Charakteristik.



„Martin“  
Lastkahn  
Baujahr: 1890  
Länge: 32,51 m, Breite: 4,74 m



„Marie“  
Berliner Maßkahn  
Baujahr: 1892  
Länge: 46 m, Breite: 6,50 m, 450 t



Museumsschiff „Heinrich Zille“  
Fahrgastschiff  
Baujahr: 1896, Bauort: Stettin  
Länge: 38,30 m, Breite: 6,10 m



„Eintracht“  
Fahrgastschiff  
Baujahr: 1906  
Länge: 16,82 m, Breite: 3,06 m



★ HISTORISCHER HAFEN BERLIN ★



„Hanseat“  
Saale-Maßkahn  
Baujahr: 1907, Bauort: Nienburg  
Länge: 52 m, Breite: 6 m, 400 t



„Elisabeth“  
Finowmaßkahn  
Baujahr: 1907  
Länge: 40,40 m, Breite: 4,60 m



„Renate-Angelika“  
Berliner Maßkahn  
Baujahr: 1910, Bauort: Aussig  
Länge: 46 m, Breite: 6,5 m, 465 t



„Horst“  
Finowmaßkahn  
Baujahr: 1910  
Länge: 40,2 m, Breite: 4,73 m



„Agnes“  
Breslauer Maßkahn  
Baujahr: 1911, Bauort: Fürstenwalde  
Länge: 55 m, Breite: 8 m



Museumsschiff „Hertha“  
Berliner Maßkahn  
Baujahr: 1912  
Länge: 46,62 m, Breite: 6,59 m



11  
 „Hans Wilhelm“  
 Groß-Finow-Maßkahn  
 Baujahr: 1914  
 Länge: 40,30 m, Breite: 4,66 m



12  
 „Triton“ (erstes Schiff von links)  
 Finowmaßkahn  
 Baujahr: 1916  
 Länge: 40,40 m, Breite: 4,71 m



13  
 „Bärbel Marlies“  
 Finowmaßkahn  
 Baujahr: 1918  
 Länge: 40,40 m, Breite: 4,76 m



14  
 Museumsschiff „Horst Günther“  
 Groß-Finow-Maßkahn  
 Baujahr 1920  
 Länge: 41,27 m, Breite: 5,12 m



15  
 „Bastei“  
 Finowmaßkahn  
 Baujahr: 1923  
 Länge: 40,7 m, Breite: 4,78 m



16  
 Museumsschiff „Kurier“  
 Großplauer Maßkahn  
 Baujahr: 1924  
 Länge: 66,94 m, Breite: 8,19 m

★ HISTORISCHER HAFEN BERLIN ★



Museumsschiff „Frohsinn“  
Fahrgastschiff  
Baujahr: 1926  
Länge: 24,98 m, Breite: 3,86 m



„Ruth“  
Groß-Finow-Maßkahn  
Baujahr: 1926  
Länge: 41,6 m, Breite: 5,08 m



Museumsschiff „Pinguin“  
Motorschlepper  
Baujahr: 1928  
Länge: 13,10 m, Breite: 3,01 m



Museumsschiff „Helene“  
Saale-Maßkahn  
Baujahr 1928  
Länge: 51,92 m, Breite: 6,20 m



„Adonis“  
Groß-Finow-Maßkahn  
Baujahr: 1929  
Länge: 41,3 m, Breite: 5,06 m



„Heimat“  
Haffkahn  
Baujahr: 1936  
Länge: 43,85 m, Breite: 5,37 m



„Andreas“  
Dampfschlepper  
Baujahr: 1944/45  
Länge: 35,18 m, Breite: 6,93 m



Museumsschiff „Jeseniky“  
Heckradschlepper  
Baujahr: 1952  
Länge: 57,48 m, Länge: 9,36 m



„Torgau“  
Schubschleppboot  
Baujahr: 1959  
Länge: 12,94 m, Breite: 3,20 m



Schlepper „Sturmvogel“  
Baujahr: 1962, Bauort: Berlin-Köpenick  
Länge: 14,50 m, Breite: 3,47 m

Im Historischen Hafen Berlin haben seit 1990 neben den Zeitzeugen der Binnenschiffahrtsgeschichte des Raumes zwischen Elbe und Oder auch bis zu 18 Sportboote unter 15 m Länge eine Liegeplatz gefunden.

Bei diesen Booten handelt es sich um private genutzte Sportboote, die unterschiedliche Formen aufweisen, beginnend

vom denkmalgerechten Nachbauten (z.B. „Aurora“, „Phönix“, „Anna“) über Boote mit individuellen nicht historischen Aufbauten (z.B. „Karl Heinz“, „Concordia“, „Mercur“) bis hin zu reinen Sportbooten, ohne Bezug zur Binnenschiffahrtsgeschichte zwischen Elbe und Oder (z.B. „Babara“, „Babara II“, „N 41“, „Tolleren“)

## Zum Gedenken an Heinz Trost



Während seines letzten frei gehaltenen Vortrags über die Geschichte der deutschen Kettendampfschiffahrt am 19. April 2008 beim Andampfen

Fotos: Knoll

Leider muss der Historische Hafen Berlin auch menschliche Verluste hinnehmen. Am 3. Mai vorigen Jahres verstarb (nach langer schwerer Krankheit) im 88. Lebensjahr der bekannte Schifffahrtshistoriker Heinz Trost aus Wiedensahl in Niedersachsen, langjähriges Vereinsmitglied im HHB e.V. Der gelernte Maschinenbauer arbeitete viele Jahre als Maschinist für Dampf- und Motorschiffe auf verschiedenen Schiffen, bis er eine Tätigkeit für die VSV-Versicherung aufnahm, die er 25 Jahre bis zum Eintritt ins Rentenalter ausübte. Die Verwaltungstätigkeit ließ ihm aber auch die Zeit, sich um sein Hobby zu kümmern, das die Geschichte der Binnenschifffahrt, insbesondere die der Reedereien, Flotten, Werften und Wasserstraßen zum Gegenstand hatte.

Trost war Autor mehrerer Bücher und auch kleinerer Veröffentlichungen, die er häufig im Eigenverlag heraus gab. Sein wohl bekanntestes Buch ist die „Dampfschiffahrt auf Elbe und Oder, den Berliner und Märkischen Wasserstraßen“, das er gemeinsam

mit Hans Rindt verfasste. Es erschien 1982 in der Schriftenreihe des Lauenburger Elbschifffahrtsmuseums und musste dank der großen Nachfrage bereits ein Jahr später in einer überarbeiteten Fassung in zweiter Auflage nachgedruckt werden. Dieses Buch, an dem er gemeinsam mit seinem Freund Hans Rindt mehrere Jahre gearbeitet hat, gilt bis heute als das Standardwerk der deutschen Binnenschifffahrtsgeschichte. Es ist eine mit großem Fleiß erarbeitete Zusammenstellung aller bekannten Schiffe dieses Gebietes aus den Jahren 1816 bis 1945 und teilweise, was die in der DDR gebauten Schiffe betrifft, auch der Schiffe der DDR. Von beiden Autoren wurden die Schiffbaulisten zahlreicher Werften, Reedereiverzeichnisse, Schifffahrtskalender, Fachzeitschriften und eine umfangreiche Literatur ausgewertet. Eine fast lückenlose Darstellung konnte auch deshalb erreicht werden, weil sie sich auf die Unterstützung zahlreicher Wirtschaftsarchive, Museen, zum Beispiel aus Wien, München, Prag, Hamburg, Kiel, und auf das umfangreiche Material des Lauenburger Elbschifffahrtsmuseums stützen konnten. Auch zahlreiche Berufsschiffer und Schifffahrtsfreunde halfen ihnen mit Informationen dabei, das fast 300-seitige Manuskript im A4-Format herzustellen.

Heinz Trost hat sich als Fachmann vehement dafür eingesetzt, dass solche historischen Schiffe wie der Raddampfer „Kaiser Wilhelm“, die Eisbrecher „Woltmann“ und „Elbe“, der Hamburger Alsterdampfer „Sankt Georg“ oder der Dampfer „Wappen von Minden“ erhalten bzw. rekonstruiert wurden und der Nachwelt als fahrende Schiffe präsentiert werden können. Besonderes Augenmerk widmete er dem Schraubendampfer „Andreas“ der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V., auf dem er nach der Wende in der DDR zu zahlreichen Anlässen als Maschinist fuhr und häufig selbstlos Reparaturen zum Erhalt der Betriebsfähigkeit des Schiffes vor-



Heinz Trost und HHB-Vereinsvorsitzender Manfred Pflitsch auf dem Hafenfest am 30. August 2008 im Berliner Humboldthafen

genommen hat, obwohl er selbst nicht Mitglied der BBSG war.

Heinz Trost war Mitglied des Fördervereins des Lauenburger Elbschifffahrtsmuseums e.V., des Historischen Hafens Berlin e.V. (HHB) und anderer Vereine. Seinen letzten öffentlichen Auftritt hatte er beim traditionellen Abdampfen der Schiffe des Historischen Hafens Berlin am 18. Oktober 2008, als er frei einen Vortrag über die Geschichte der deutschen Kettenschifffahrt hielt (unser Foto) und im Interview auch noch die Fragen vom HHB-Vereinsvorsitzenden Manfred Pflitsch beantwortete. Das Heinz nicht mehr unter uns weilt, ist für die Pflege des historischen Erbes der Binnenschifffahrt ein unersetzlicher Verlust. Er wird uns stets als guter Freund und hervorragender Fachmann in Erinnerung bleiben.

c.k.

# Sonderdrucke – von Heinz Trost

## Titel

- |     |  |      |   |
|-----|--|------|---|
| 01. | Personendampfer „Kaiser Wilhelm“                       | 30.  | Dampferfahrt in die Vergangenheit                   |
| 02. | Die Lauenburger Personaldampfer                        | 31.  | Letzter Rauch über der Donau                        |
| 03. | Die Lauenburger Schleppdampfer                         | 32.  | Radmotorschiffe                                     |
| 04. | Hamburger Hafen – Dampfschiffahrt – AGt                | 33.  | Das Binnenfahrgastschiff vom Typ „Bifa III“         |
| 05. | Die Stern- und Kreisschiffahrt Berlin                  | 34.  | Dampfmaschinen-Jubiläum in Malerten 1998            |
| 06. | Weißer Flotte Dresden                                  | 35.  | 140 Jahre Hamburger Alsterdampfer (Neuaufgabe 1999) |
| 07. | Zwischen Jungfernstieg und Winterhuder Fährhaus        | 36.  | Schleppdampfer „Andreas“                            |
| 08. | Traditions-Raddampfer „Diesbar“                        | 37.  | Erinnerrungen                                       |
| 09. | Chronik des Alsterdampfers „St. Georg“                 | 38.  | Diesel-Elektro-Motorschiffe in Dresden              |
| 10. | In Deutschland noch erhaltene Dampfschiffe             | 39.  | 50 Jahre Mindener Fahrgastschiffahrt                |
| 11. | Fahrgasrdampfer „Kaiser Friedrich“                     | 40.  | Erinnerungen an die Schleppschiffahrt               |
| 12. | Schraubendampfer „Sachsenwald“                         | 41.  | Dampfschiff „Fontane“                               |
| 13. | Chronik des Fahrgastdampfers „Krippen“                 | 42.  | Das Wagnis (Neubau „Europa“)                        |
| 14. | Die Lauenburger Personendampfer (Neuaufgabe 1998)      | 43.  | Seitenrand-Schleppdampfer „Reichstag“               |
| 15. | Fahrgastschiffahrt auf vereinten Wasserstraßen         | 44.  | Deutschlands Schiffshebewerke                       |
| 16. | Chronik des Fahrgastdampfers „Wittenberge“             | 45.  | Heckraddampfer                                      |
| 17. | Kraftmaschinen im Schiffsbetrieb (3-teiliges Lehrbuch) | 46.  | Fahrgast-Motorschiff „Rudolf Diesel“                |
| 18. | Der Mittellandkanal und der Monopolschleppbetrieb      | 47.  | Schlepp- und Güter-Motorschiff „Rehnus 137“         |
| 19. | Schleppdampfer „Württemberg“ und die „Ndbe“            | 48.  | Dampfer „Bussard“                                   |
| 20. | Maschine des Raddampfers „Luipold“                     | 49.  | Die Lauenburger Personendampfer Trost/Buschmann     |
| 21. | Chronik des Schleppdampfers „Woltmann“                 | 50.  | Abgewrackt und wieder in Fahrt                      |
| 22. | Doppelschrauben-Fahrgastdampfers „Kaiser Friedrich“    | 51.  | Dampfer „Vampir II“                                 |
| 23. | Schraubendampfschiff „Sachsenwald“ in Potsdam          | 52.  | Motorschiff „Heinrich Zille“                        |
| 24. | Hamburgs Alsterdampfer                                 | 53.  | Lauenburgs Schifffahrt Trost/Basedow                |
| 25. | 180 Jahre Dampfschiffahrt in Deutschland               | 54.  | 100 Jahre Dampfer „Gustav“                          |
| 26. | Drei Dampfsschiffe und eine Idee                       | 55.  | Die Schiffswerft Gebrüder Wiemann                   |
| 27. | Die „Prinzen“ – Dampfer                                |      |   |
| 28. | Fahrgastschiffahrt auf geeinten Berliner Wasserstraßen | 7 H  | „Weiße Flotte“ Dresden Trost/Buschmann              |
| 29. | Dampfeisbrecher „Elbe“                                 | 25 H | 190 Jahre Dampfschiffe Trost/Buschmann              |



Raddampfer „Kaiser Wilhelm“ vor Lauenburg

## Unser Ehrenmitglied Horst Röper



HHB-Vorsitzender Manfred Pflitsch überreichte am 5. August 2009 Horst Röper Blumen  
Foto: Kujawa

Verdienstvolle Mitglieder des Historischen Hafens Berlin e.V. können auch als Ehrenmitglied ausgezeichnet werden. So

wurde auf der ordentlichen Mitgliederversammlung am 5. August 2009 Horst Röper als Ehrenmitglied unseres Vereins berufen. Der Vorstand dankte ihm damit besonders für seinen selbstlosen Einsatz beim Aufbau des Historischen Hafens Berlin.

Als Gründungsmitglied setzte er sich nach der Wende besonders für den Erwerb des Schleppdampfers „Andreas“, ein, um den er sich vorher jahrelang als Verwalter und Schiffsführer gekümmert hatte. Auf Grund seiner Jahrzehnte langen Erfahrung als selbstständiger Schiffer erwies er sich in den Aufbaujahren von Anfang an als der ausgewiesene Fachmann für die Belange der praktischen Binnenschifffahrt. Bei zahllosen Fahrten des historischen Schleppdampfers „Andreas“ unter anderem nach Duisburg und Hamburg war er mit „Leib und Seele“ als Schiffsführer an Bord.

Als Schatzmeister unterstützte er jahrelang die Vorstandsarbeit mit Umsicht und Sorgfalt. Als erfahrener Kahnschiffer stand er bei allen Fragen zum Erhalt und Betrieb der historischen Schiffe jederzeit mit Rat und Tat zur Verfügung.

Horst Röper war Zeit seines Lebens Privatschiffer und hat sich von der Politik nicht vereinnahmen lassen. Seine freie und unverblünte Meinung hat er sich nie nehmen lassen. Auch mit über 80 Jahren nimmt er seine Pflichten als Schiffsführer, Schiffseigner und als engagiertes Vereinsmitglied mit großem Einsatz wahr.

Nach zwanzigjähriger unermüdlicher Arbeit für den Historischen Hafen Berlin gebührt ihm deshalb ein Ehrenplatz in unserem Verein. Möge er uns bei guter Gesundheit noch lange Jahre als verdienstvoller Senior erhalten bleiben.

## Großzügige Spenden für die Erweiterung unserer Bibliothek

Die Bibliothek des Vereins Historischer Hafen Berlin e.V. ist durch zwei großzügige Spenden auf nunmehr über 300 Titel angewachsen. Dank Hans-Georg Rammelt aus Berlin-Lankwitz ist der Verein in den Besitz eines wahren Schatzes gekommen, der jetzt, wie alle anderen Bücher und Textsammlungen auch, den Mitgliedern des Historischen Hafens Berlin und allen weiteren Interessierten zugänglich ist. Es handelt sich um das von Günter Meyer verfasste und 1994 im Elbe-Spree-Verlag Hamburg — Berlin als Nachschlagewerk erschienene Buch „Binnenschifffahrt zwischen Elbe & Oder, Ostsee & Sächsische Schweiz“. Es versteht sich als ein Versuch, alle maschinenbetriebenen Schiffe in der Zeit von 1816 bis

1990 in dem genannten schiffbaren Bereich zu erfassen. Entstanden ist eine Sammlung die Respekt abverlangt. Klangvolle Namen füllen die Seiten mit Herstellungsdaten, Besitzern und dem endgültigen Verbleib.

Gleichzeitig möchten wir der Familie Trost herzlich danken, die uns von unserem verstorbenen Vereinsmitglied Heinz Trost den kompletten schriftstellerischen Nachlass mit 57 Schriften und Bänden übereignet hat.

Alle Freunde der historischen Binnenschifffahrt können von der Möglichkeit Gebrauch machen, die über 300 Titel in der Bamberger Straße 58 anzusehen und auch auszuleihen. Das inhaltliche Spektrum ist weit gefächert, von Schlachten, Schiffen,

Museen, Bauwerken, Gewässern, Jahrbüchern, Technik und Fachliteratur bis zur aktuellen Gesetzeskunde. Die gesamte Liste aller Bücher und Schriften kann auf unserer Homepage [www.hhberlin.de](http://www.hhberlin.de) eingesehen werden.  
M. Pflitsch Foto: HHB



# Ausstellungen 1990 bis 2010 im Historischen Hafen Berlin

1. 04.09. bis 11.10.1992 Ausstellung „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ im Humboldthafen auf der „Renate-Angelika“
2. 21.08. bis 26.09.1993 Ausstellung „Stralauer Fischzug“ auf Stralau  
28.08. bis 29.08.1993 Fest Stralauer Fischzug bei Herrn Stalherm auf Stralau
3. 13.05. bis 30.06.1994 Ausstellung in erweiterter Form „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ im Heimatmuseum Tiergarten
4. 14.05. bis 26.06.1994 Ausstellung im Ausstellungskahn „Stralauer Fischzug“ in reduzierter Form auf der „Renate Angelika“
5. August/September 1995 „Von der Friedrichsgracht zum Mühlendamm“ auf der „Renate Angelika“
6. 01.06. bis 27.08.1996 „250 Jahre Finowkanal“ Fahrt nach Eberswalde, Ausstellung auch in Eberswalde gezeigt, Stolpe an Bord
7. August/Okttober 2000 Jubiläumsausstellung (überarbeitet) „Die Geschichte der Binnenschifffahrt auf Spree und Havel“
8. 12.04. bis 03.07.2001 „Kurbrandenburg zur See“ auf der „Renate Angelika“
9. 26.08. bis 03.10.2002 „Der Humboldthafen als öffentlicher Hafenplatz Berlin“ auf dem „Kurier“
10. 15.06 bis 19.09.2003 „Leben und Arbeiten an Bord: Der polnische Fluss Oder in den 50er Jahren“ auf der „Helene“
11. 25.08 bis 26.09.2004 „Spandau-Festung am Wasser“ auf dem „Kurier“
12. 14.01. bis 26.03.2005 „Klassische Jachten“ auf dem Heckradschlepper „Jeseniky“
13. 16.08. bis 11.10.2007 „Preußisches Militärzentrum, Spandau“ auf dem „Kurier“
14. 22.08. bis 07.09.2008 „Kaffenkähne“ auf der „Helene“ im Humboldthafen
15. 13.06 bis 16.07.2009. „Geschichte der Heckradmotorschlepper des CSPLO auf der Elbe“ auf dem Heckradschlepper „Jeseniky“
16. 10.09. bis 16.10.2010 „Floodwall“ - Hurikan Katarina in New Orleans“ auf dem Ausstellungsschiff „Kurier“



Im Ausstellungsschiff „Kurier“. Links Manfred Pflitsch mit einem Reporter des „Tagesspiegel“ und Horst Röper, mit über 80 Jahren die gute Seele des Historischen Hafens e.V. und Gründungsmitglied vom 27. August 1990



Vernissage mit dem Amerikanischen Botschafter und zahlreichen Gästen der Botschaft zur Ausstellung „Floodwall“ auf dem „Kurier“

Fotos: Knoll



## Das „Kaffenkahn-Design“

Fast in jeder Publikation zur Geschichte der Binnenschifffahrt Deutschlands wird eingangs kurz auf die sogenannten Kaffenkähne verwiesen. Sodann wenden sich die meisten Autoren intensiv und ausführlich der Dampf- und motorisierten Passagierschifffahrt zu. Das die letztgenannten Epochen nur eine relativ kurze Periode von nunmehr 160 Jahren umfasst, die Zeit der hölzernen Kaffenkähne jedoch viele Jahrhunderte dauerte, wird dabei leicht übersehen. Eine zumeist verbale, grobe und allgemeine Beschreibung der Kaffenbauweise war mir immer zu abstrakt. Ich bin ein Mensch, der Bilder im Kopf braucht. In der Literatur waren zu diesen Kähnen so gut wie keine Abbildungen zu finden, wenige ungenaue Darstellungen, oft noch durch fachliche Unkenntnis der zeitgenössischen Künstler verfälscht, stellten mich nicht zufrieden. Nur eine historisch korrekte Rekonstruktion von Günter Pohlandt aus dem Jahr 1987 war bekannt. Das kann doch nicht alles gewesen sein? Ich wollte die Vielfalt und Besonderheit dieser so typischen Fahrzeuge unserer Wasserstraßen wieder vor meinem Auge neu entstehen lassen und entschloss mich, auf die Suche nach aussagekräftigen historischen (Bild-) Quellen zu machen.

Schon bald wurde ich in einer Reihe von Museen und Archiven fündig. Insbesondere historische Fotos aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und die zeitgenössischen Innungsmodelle der Schiffervereine waren wichtige Quellen. Dazu gesellte sich per Zufall die Arbeit des Eberswalder Kaffenkahn e.V., der sich der Erforschung von vorhandenen Kaffenkahn-Wracks im Werbellinsee widmet. Das bisher einzige gehobene Wrack eines Kaffenkahns, die Böhmisches Zille im Deutschen Technikmuseum Berlin, ergänzt das Quellenset.

Ich war doch überrascht, wie oft Kähne auf Fotos aus der Frühzeit der Fotografie schon abgebildet waren. Natürlich waren sie fast immer nur zufällig auf dem Bildausschnitt. Das Augenmerk des Fotografen lag

immer auf eine städtische Szene am Wasser, in der die Kähne eine willkommene Staffage bildeten. Jedoch liefern die großformatigen Fotos des 19. Jahrhunderts mit ihrer hohen Auflösung hervorragende Möglichkeiten, um auch am Rande liegende Objekte noch detailliert abzubilden und damit zu erforschen. Mittels perspektivischer Proporti-

zentriert, der zum Ende des 19. Jahrhunderts die Mehrzahl der Kaffenkähne in der Mark Brandenburg ausmachte. Später sollen ältere und kleinere Verwandte folgen.

Ein besonderer Reiz war für mich das Modellieren des Finow-Kahns in 3-D. Beruflich mit einem entsprechendem Programm vertraut, wollte ich die zweidimen-



Ein Kaffenkahn 1885 an der Stralauer Straße vermutlich vor einer Werkstatt

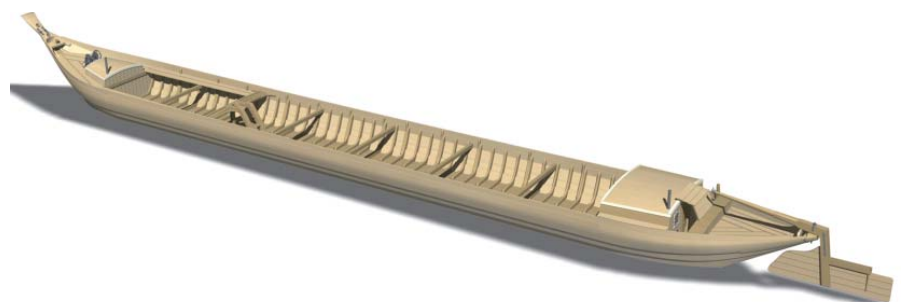
Foto: Archiv Sohn

onsanalysen tastete ich mich an die Dimensionen einzelner Kahnsegmente heran. Bei Details zog ich die zeitgenössischen Kahnmodelle zu Rate.

Die Auswertung mündete in erste Zeichnungen und 3-D-Modelle, die auf dem Computer in den letzten vier Jahren entstanden sind. Bei der Vielfalt der Kahntypen habe ich mich zunächst einmal auf den klassischen Finow-Maß-Kahn um 1880 kon-

tionale Zeichnung auf ihre Brauchbarkeit prüfen und in der (virtuellen) Dreidimensionalität zum Leben erwecken. Fehler können hier wesentlich einfacher als bei einem realen Modellbau korrigiert werden.

In einer 2008 entstandenen Ausstellung zum Arbeitsstand auf dem Kahn „Helene“ wurde eine Übersicht über das Projekt gegeben.  
Michael Sohn



# Regatten historischer Lastensegler auf Berliner Gewässern

1993 wurde die Idee im Vorstand der Berlin-Brandenburger Schifffahrtsgesellschaft (BBSG) geboren, mit dem Bestand an Finowmaß- und Groß-Finow-Maßkähnen eine Regatta segelnder ehemaliger Frachtschiffe ins Leben zu rufen. Der Groß-Finow-Maßkahn „Adonis“ 41 x 5,10 m ca. 200 t Tragfähigkeit wurde alsbald mit einem Mast, einer Spiere und einem entsprechenden Segelgeschirr versehen und dann

segelt. Weil der Wannsee jedoch eine durch Sport- und Berufsschifffahrt sehr belebte Wasserstraße darstellte und die unbeladenen Finowmaßkähne sehr windanfällig waren und leicht abdriften konnten, entschieden sich die Veranstalter, die künftigen Regatten auf den Müggelsee zu verlegen.

Die Regatten machten öffentlich Furore.

Der Berliner Presse berichtete in Vorankündigungen den Termin im Mai bzw. später auch im September an. Das jährliche Regattawochenende entwickelte sich durch Zuschauerfahrten mit den Begleitschiffen „Andreas“, „Seima“, „Anna“, „Aurora“, „Wassermann“ und den anderen auch privat genutzten Schiffen des historischen Hafens zu einem Event besonderer Art. An der Gaststätte „Rübezahl“ wurden Nautiquitäten, schiffahrtshistorische Bücher und eine Fressmeile angeboten. Der Schifffahrts-Chor Berlin oder der Berliner Shantychor sangen zur festlichen Siegerehrung ihre Lieder, so dass sich die Regatten zu echten Volksfesten entwickelten.

Jedes Jahr nahm bis zum Jahr 2000 auch die Zahl der teilnehmenden Mannschaften zu. Als nächste Mannschaften kamen die LISA (das Mädchenschiff), die Märkische Bunker- und Service GmbH dazu, wieder ein Jahr später auch die Sächsischen Binnenhäfen, die CSPLO aus Decin und die Orda Lloyd s.o.o.

Mit der Regatta im Mai 2000 nahmen erstmals und das einzige Mal mit neun Schiffen die meisten Mannschaften an diesen Regatten teil. Danach waren es bis 2004, der 11. Regatta, immer acht teilnehmende Schiffe und Mannschaften. Alle fühlten sich wie eine große Familie, manche Mannschaften entwickelten allerdings auch echten Ehrgeiz, zu den Gewinnern zählen zu können.

Mit der 11. Regatta, die am 8. Mai 2004 wieder auf dem Berliner Müggelsee stattfand, wieder organisiert vom Historischen Hafen, begann der Niedergang der Regatta.. Dieses Mal nahmen drei Finowmaßkähne (40 x 5,60 m) „Bärbel Marlies“, „Horst“ und „Bastei“, vier Großfinowmaßkähne (41 x 5,10 m) „Adonis“, „Ruth“, „Horst Günther“, und „Hans Wilhelm“ und mit der „Heimat“ ein Haffkahn (43,85 x 5,37 m) noch mal acht Schiffe teil.

Die Schiffsausrüstungsfirma Wittig GmbH aus Duisburg hatte dem Sieger einen neuen Pokal gestiftet, der dann jährlich neu auf der Frühjahrsregatta vergeben werden sollte.

Als Schiedsrichterschiff wurde wie jedes Jahr der ehemalige Schleppdampfer „Aurora“ durch Hauptschiedsrichter Günter Hartkopf genutzt.

Danach brach die Familie BBSG durch Meinungsverschiedenheiten über die künftige Nutzung des Historischen Hafens leider auseinander. Die meisten der früheren Gründungsmitglieder traten aus dem Verein aus und gründeten mit dem Historischen Hafen Berlin e.V. einen neuen Verein. Dem bisherigen Veranstalter BBSG gelang es in den nächsten Jahren nicht mehr, ausreichend interessierte Teilnehmer für die Regatten zu finden, so dass die Teilnahme stetig zurückging, bis 2008 die letzte Regatta mit zwei segelnden Schiffen nach 15 Jahren anschließend nicht mehr stattfand.

Ch.Knoll



Die höchste Beteiligung erreichte die Segelregatta von 2000 mit neun Schiffen auf dem Müggelsee

mit dem Schiff auf der Dahme bei Berlin-Grünau ein erstes Probesegelein veranstaltet, das zufrieden stellend verlief. Für 1994 sollte eine Regatta von zwei Schiffen organisiert werden. Die Deutsche Binnenreederei (DBR) wurde erfolgreich als Sponsor gewonnen. Ihre Mannschaft erhielt den Finowmaßkahn „Ruth“ zugeordnet. Der ehemalige Schleppdampfer „Seima“ wurde von der DBR kostenfrei für die BBSG als Begleitschiff zur Verfügung gestellt. Ein Jahr später starteten drei Schiffe, da die BEHALA ebenfalls eine Mannschaft stellte. Diesmal allerdings wurde auf dem Wannsee ge-

# Berliner Schifferfeste

## Demonstrationen für die Binnenschifffahrt

Jährlich findet seit 1990 am letzten Sonntag des Januar der traditionelle Berliner Schifferumzug der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V.

statt. Früher, als das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin noch im Nicolaiviertel ansässig war, führte der Demonstrationzug direkt zum Amt, wo der Amtsleiter die De-

zahlreichen Vereine wie z. B. aus Magdeburg, Rosslau, Aken, Alsleben, Spandau, Zehdenick etc. empfangen werden und nicht nur daran erinnert wird, dass Berlin



Die Vereine präsentieren sich, ihre Fahnen und Modelle im Roten Rathaus auf der Treppe zum Großen Saal



Der Umzug in der Rathausstraße kurz vor dem Roten Rathaus.

(BBSG) und des Historischen Hafens Berlin e.V. (HHB) vom historischen Hafen an der Mühlendamm Schleuse zum Roten Rathaus

legation empfing und darüber informiert, was das Amt im begonnenen Jahr für die Leichtigkeit und Sicherheit der Schifffahrt

im Amtsbezirk zu tun gedenke. Nun ist man dazu übergegangen, einen Eisbrecher und ein Bereisungsboot am Marx/Engelsforam anzulegen und die Delegation des Historischen Hafens hier zu informieren, nach dem man im Wappensaal des Roten Rathauses die zu Gast weilenden Delegationen der

der einst aus dem Kahn gebaut worden ist und sich die Vereine an der Mühlendamm Schleuse besonders der Pflege dieser Tradition bewusst sind, sondern dass es heute besonders Not tut, der Politik klar zu machen, dass aktiver Umweltschutz in erster Linie durch die verstärkte Nutzung des Verkehrsträgers Binnenschiff zu betreiben sei. Erst durch Gleichbehandlung der Verkehrsträger könne die Binnenschifffahrt ihre Vorteile ausspielen. Zügig müsse die Verkehrsverbindung zwischen Elbe und Oder so ausgebaut werden, dass gleiche Schifffahrtsbedingungen für alle Regionen in Mitteleuropa gewährleistet würden.



Beim Schifferfest 2009 im Humboldthafen wurde zum ersten Mal MS „Kurier“ langer Reparatur wieder gezeigt

Den kulturellen Rahmen des Nachmittages im Roten Rathaus kleidet der Schifffahrts-Chor Berlin mit seinen Liedern aus, die immer wieder gern gehört und in jedem Jahr mit mehr Zuhörern im Wappensaal des Roten Rathauses in Berlin belohnt werden.

Auf der „Helene“, dem Theaterschiff des Historischen Hafens, klingen die Abende mit vielen Gesprächen und manchmal auch mit einer zünftigen Disko aus..

### Nacht der Museen im Humboldthafen

An jedem letzten Augustwochenende finden die sommerlichen Schifferfeste anlässlich der Berliner Nächte der Museen statt, wobei die BBSG an Mühlendamm-schleuse und der HHB den Humboldthafen dafür nutzt. Schiffe beider Vereine fahren die Gäste durch das Regierungsviertel, besuchen die Ausstellungen auf dem Kurier oder kommen, wie das Zehdenicker Museumsschiff „Carola“ 2008 mit einer eigenen Ausstellung in den Humboldthafen.

### Demo für Rückkehr in den Humboldthafen

Mit einem Spruchband, auf dem stand: »20 Jahre Mauerfall - 20 Jahre Frust und Müll am Humboldthafen« demonstrierten Mitglieder des Historischen Hafens Berlin e.V. am 29. August 2009 auf der Gustav-Heinemann-Brücke, einer Fußgängerbrücke direkt neben dem Berliner Hauptbahnhof und dem Humboldthafen, dafür, mit seinen historischen Schiffen wieder in den Humboldthafen zurückkehren zu können.

Der Historische Hafen Berlin e.V., damals noch als Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) war seit dem 27. August 1990, seinem Gründungstag, der offizielle Liegeplatz für den Verein. Er musste jedoch in den 90er Jahren auf Senatsbeschluss vor die Mühlendamm-schleuse ans Märkische Ufer verlegt werden, weil der Humboldthafen für die Baubetriebe zum Bau des Regierungsviertels, des Tiergartentunnels und des Hauptbahnhofes zeitweilig umgenutzt werden musste, wie es im Amtsdeutsch heißt. Versprochen wurde damals auch, dass der Verein mit seinen Schiffen wieder in den Humboldthafen zurückkehren könne. Da es diesen Senat von damals nicht mehr gibt, verweigert Berlins Verkehrsministerin Inge Junge-Reyer (SPD) die Rückkehr der Schiffe des Vereins. Ein eigenes Konzept hat für die Nutzung des Humboldthafens hat sie aber nicht vorzulegen.

Bereits 2002 hatten die Berliner IHK, die BBSG (Historischer Hafen Berlin ca. 20 historische Schiffe), die Stern- und Kreisschiffahrt GmbH (31 Schiffe), der Reederverband der Berliner Personenschiffahrt (mehr als 110 Schiffe) in enger Abstimmung mit dem Berliner Wasser- und Schifffahrtsamt ein gemeinsames Konzept für eine maritime Nutzung des Humboldthafens vorgelegt. Es sah vor, ihn als Ausgangspunkt innerstädtischer Personenschiffahrten, als Museumshafen und als Anlegestelle für Sportboote zu nutzen, wenn der Hauptbahnhof in Betrieb gegangen und das Baugeschehen rund um den Humboldthafen beendet ist. Das ist seit 2006 der Fall.

Doch der Historische Hafen e.V. und die BBSG dürfen nicht zurück. Ihnen ist aber der Standort oberhalb der Mühlendamm-schleuse zu eng. Für ein historisches maritimes Ambiente ist er nicht attraktiv genug.



Demonstration unseres Vereins beim Schifferfest im August 2009 für die Rückkehr in den Humboldthafen

»Der Humboldthafen dagegen, als ältester Berliner Hafen mit einer sowohl historischen und sehr intakten Bausubstanz aus dem Ende des 19. Jahrhunderts wäre eigentlich die historische Attraktion inmitten des modern und schön hergerichteten Berliner Zentrums«, sagt Vereinsvorsitzender Manfred Pflitsch am 29. August, dem Tag nach der Nacht der Museen, an dem ein Hafenfest im Humboldthafen und die Demo stattfand.



Der Historische Hafen an der Mühlendamm-schleuse in der Einmündung des Kupfergrabens.

Fotos: Knoll

## „Heinrich Zille“ Flaggschiff des Historischen Hafens Berlin e.V.

Vor fünf Jahren schrieb unserer voriges Jahr verstorbene Ehrenmitglied Heinz Trost einen Beitrag für die Zeitschrift „navalis“ 1/05 über Berliner Schiffe, die älter als 100 Jahre sind. Hauptaugenmerk widmete er darin der „Heinrich Zille“, die in diesem Jahr 114 Jahre alt wurde und für den Historischen Hafen Berlin e.V. als Flaggschiff gilt. Den Beitrag von Heinz Trost stellen wir in gekürzter, ihm und der Zille gewidmet noch einmal vor. (Ch.Knoll):

„Es gibt Schiffe, die über 100 Jahre alt sind und immer noch treu und brav ihren Dienst tun. Nur wenige aber sind darunter, die unverändert ihr ursprüngliches Aussehen behalten haben, so wie sie einst von der Helling ihrer Bauwerft gekommen sind. Die meisten haben auch den Antrieb von Dampf auf Diesel gewechselt, und wohl ganz selten ist es, wenn ein über 100 Jahre alter Veteran auch heute noch seinen Taufnamen trägt.

In Berlin finden wir sie alle vertreten, auch das ganz seltene Schiff, das immer noch durch die Original-Dampfmaschine angetrieben wird, niemals sein äußeres Kleid verändert hat und natürlich auch nicht seinen Namen. Es ist der Dampfer „Nordstern“, erbaut 1902 auf der Werft der Gebrüder Wiemann in Brandenburg unter der Bau-Nr. 22. Sein ganzes Leben lang hat dieser Dampfer Fahrgäste befördert und während der Wintermonate Kähne geschleppt. Sein Heimathafen ist auch heute immer noch Brandenburg an der Havel. Nicht nur ältere Fahrgäste freuen sich, dass es ihn noch gibt, auch die jüngere Generation geht gerne an Bord, bewundert die Dampfmaschine und sieht interessiert zu, wenn der Heizer seine Feuer mit Braunkohlenbriketts beschickt.

Noch etwas älter als Dampfer „Nordstern“ ist das Motorschiff „Heinrich Zille“, doch ihm fehlt heute die Dampfmaschine. Auch den Namen hat dieses Schiff öfter gewechselt, aber sein Aussehen ist immer noch genau das gleiche geblieben, wenn man davon absieht, dass sich im Laufe der Zeit die Abmessungen verändert haben. Wie so viele Oldtimer hat auch dieser Dampfer eine recht wechselvolle Geschichte, die hier einmal näher betrachtet werden soll.

Die am 8. August 1888 gegründete Berliner Reederei „Spree-Havel-Dampfschiffahrt- Gesellschaft Stern“ gab sogleich bei den Stettiner Oderwerken in Stettin-Grabow die ersten Neubauten in Auftrag, mit deren Bau man schon 1885 für eine andere Reederei begonnen hatte, die aber in Konkurs gegangen war und die Dampfer nicht mehr abnehmen konnte. Bis zum Mai 1889 wurden zehn Schiffe abgeliefert. Dazu gehörten sechs Doppelschrauber der „Kaiser-Klasse“, die alle KAISER-Namen bekamen und vier kleinere Einschrauben-Dampfer, die PRINZEN-Namen erhielten. Zu der ersten Serie gehört auch der heute noch in Fahrt befindliche „Kaiser Friedrich“ des Deutschen Technik Museums Berlin.



Die „Heinrich Zille“ gehört zu den ältesten Berliner Schiffen, die noch vollständig fahrtüchtig sind und für Charter- und Theaterfahrten eifrig genutzt wird. Hier in der historischen Innenstadt Berlins mit dem Bodemuseum im Hintergrund

Die Berliner Reedereien hatten sich 1896 zur Gewerbeausstellung in Berlin-Treptow ein gutes Geschäft versprochen, da das Gelände der Ausstellung unmittelbar am Wasser liegt. Berlins größte Reederei hatte rechtzeitig bei den ‚Stettiner Oderwerken‘ zwei Neubauten in Auftrag gegeben, die auch planmäßig geliefert wurden. Sie entsprachen in der Bauausführung etwa den Dampfern der KAISER-Klasse, waren aber noch einen Meter breiter. Man taufte sie „Oberbürgermeister Zelle“ nach dem Berliner Bürgermeister (1892/98) Robert Zelle und „Baurat Hobrecht“, der sich im Amt für die Berliner Stadtentwässerung (1869/85) verdient gemacht hatte. Sie wurden unter den Bau-Nummern 447 und 448 fast gleichzeitig abgeliefert und hatten gleiche Abmessungen, maßen in der Länge 32,00 m über alles und 30,00 m zwischen den Loten, in der Breite auf Spanten 5,40 m und 6,20 m über Berghölzer. Die Seitenhöhe betrug 2,45 m, der Tiefgang leer 1,13 m, mit 359 zugelassenen Personen 1,40 m. Zwei Zweifachexpansionsmaschinen mit einer Leistung von 2 x 75 PSi dienten als Antrieb und erlaubten eine Geschwindigkeit von 17,1 km/h. Ein Zweiflammrohr-Kessel

lieferte Satteldampf mit einem Druck von 10 atü. Auch Dampfmaschinen und Kessel hatten die ‚Stettiner Oderwerke‘ geliefert.

Leider hatten sich die Erwartungen nicht

erfüllt, die sich die Reederei erhofft hatte. Daran war nicht nur schlechtes Wetter schuld. Die große Menge der Ausstellungsbesucher bevorzugte die Anfahrt mit den Landverkehrsmitteln. Unter anderen Reedereien, die ebenfalls Neubauten eingepalant hatten, gab es sogar welche, die Konkurs anmelden mussten. Immer wieder ist es in Berlin versucht worden, besonders im Stadtinnern, einen Nahverkehr mit Schiffen zu ermöglichen, ähnlich dem Verkehr in Hamburg auf der Alster, doch ohne Erfolg.

Die beiden Neubauten von 1896 der größten Berliner Reederei, die sich heute „Stern und Kreis Schifffahrt GmbH“ nennt, sind aber immer noch in Fahrt. Beide haben ein wechselvolles Schicksal durchlebt, das hier einmal aufgezeigt werden soll. Besonders interessant ist wohl die Chronik vom Dampfer „Baurat Hobrecht“. Abschließend soll auch die Geschichte des Dampfers „Oberbürgermeister Zelle“ kurz gestreift werden.

Bei ihren Fahrgästen waren die beiden Schiffe sehr beliebt, sie boten alles, was die Berliner liebten, sie waren gemütlich eingerichtet, boten viel Platz, auch auf dem Außendeck und stets fuhren sie schnell, pünktlich und zuverlässig. Dampfer „Baurat Hobrecht“ überstand den Zweiten Weltkrieg ohne jeden Schaden.

Allein zwölf Schiffe der Reederei waren

durch Kriegseinwirkungen gesunken, acht weitere Schiffe mussten als Reparationsleistung an die UdSSR abgeliefert werden, und sechs waren während des Krieges von der Wehrmacht für Kriegszwecke beschlagnahmt worden und sind von ihrem Einsatz nicht zurückgekehrt.

Mit viel Mühe gelang es nach verhältnismäßig kurzer Zeit, zwölf Schiffe wieder fahrbereit zu machen. Als erster kam am 21. Juni 1945 der Dampfer „Potsdam“ wieder in Betrieb, und ihm folgte kurz darauf „Baurat Hobrecht“. Das jüngste dieser zwölf Schiffe war Dampfer „Mariendorf“ mit Baujahr 1906.

Am 24. Juni 1948 führte die Währungsreform Westdeutschlands zur Spaltung Berlins in Ost und West. Man konnte zwar noch ungehindert von einem Sektor der Stadt in den anderen gehen, doch durch die zwei verschiedenen Geldwährungen kam es zu immer größeren Schwierigkeiten. Da sich nicht nur der Sitz der „Stern und Kreis Schifffahrt“ in Berlin-Ost befand, sondern außer dem Motorschiff „Dorothea“ auch alle elf anderen wieder betriebsfähigen Dampfer, gingen sie in den Besitz des 1948 neu gegründeten VEB Fahrgastschifffahrt über, der dann ab 1952 in den VEB Deutscher Schifffahrts- und Umschlagbetrieb integriert wurden. Die Buchstaben DSU führten die Schiffe auch in ihrem roten Schornsteinring.



Die Stern und Kreis Schifffahrt, einst Berlins größte Reederei, musste ein zweites Mal nach dem Kriege wieder ganz von vorne anfangen. Ihr einziges Motorschiff „Dorothea“ hatte das Baujahr 1885 und wurde 1934 auf der Teltow-Werft zum Motorschiff umgebaut. Der Firmensitz wurde von Klein-Machnow in Ost-Berlin nach Steglitz verlegt. 1952 hatte die Reederei mit sieben Motorschiffen und einem Dampfer wieder einen bescheidenen Anfang gemacht. Im Dezember 1954 lief auf der Teltow-Werft der erste Nachkriegsneubau mit Namen „Kohlhase“ vom Stapel.

Der Dampfer „Baurat Hobrecht“ war nun das größte Schiff der Volkseigenen Reederei DSU in Ost-Berlin. Sein Name war dort nicht mehr zeitgemäß. Er hieß jetzt „Panke“ und verkehrte auch weiterhin als Dampfschiff bis 1956. Von den anderen zehn Dampfern kamen vier zur Weißen Flotte in Potsdam, einer ging nach Brandenburg und fünf blieben in Berlin. Statt mit Steinkohlen wurden die Dampfkessel jetzt mit Braunkohlenbriketts gefeuert. Neben dem Maschinisten wurde auf allen Dampfern ein Heizer gefahren.

Als ersten Dampfer holte man die „Panke“ im Winter 1956 nach der Schiffsverft in Aken an der Elbe. Hier sollte sie nicht nur motorisiert, sondern gleichzeitig auch verlängert werden. Heute ist so etwas kein Problem und lässt sich in kürzester Zeit bewerkstelligen. Damals hatte man noch Zeit. Im Bereich des Maschinen- und Kesselraums wurde ein 6,10 m langes neues Schiffsteil dazwischen gefügt, so dass die Länge jetzt 38,10 m betrug, die Breite blieb unverändert 6,15 m auf Spanten.

Leider wurden die beiden Dampfmaschinen verschrottet, wie auch bei späteren ähnlichen Motorisierungen. Für Schrott wurde gutes Geld gezahlt, besonders für Buntmetalle. Heute sind wir froh und dankbar für jede Dampfmaschine, die uns erhalten geblieben ist. Es wurden jetzt zwei Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren vom Fabrikat SKL Schwermaschinenbau Karl Liebknecht in Magdeburg eingebaut, die eine Leistung von je 150 PSe hatten. Im Frühjahr zur neuen Saison 1958 war es dann soweit. Fast wie ein Neubau konnte das Schiff wieder in Betrieb gehen. Auch

einen neuen Namen hatte man ihm gegeben: „Heinrich Zille“. Es war nicht nur noch schöner und größer, sondern auch schneller geworden. An Bord war bequem Platz für 425 Personen. Auf dem Dampfer „Panke“ waren zuletzt 347 Personen zugelassen gewesen. Obwohl die Motoren jetzt vom Ruderhaus aus zu bedienen waren, wurde doch auch weiterhin ein Maschinist gefahren. Eingespart wurde nur der Heizer.

Das Motorschiff „Heinrich Zille“ wurde gerne auf der Seenrundfahrtstrecke eingesetzt, die über Köpenick, den Müggelsee und durch die romantische Müggelspree weiter durch den Gosener Kanal und über den Seddinsee, den Langen See und die Dahme zurück nach dem Ausgangspunkt,

nach Treptow, führte und rund fünf Stunden dauerte.

Etwas Außergewöhnliches geschah dann 1973, als man das Schiff noch einmal an die Werft holte. 77 Jahre lang war das Schiff durch zwei Propeller angetrieben wor-



Die „Heinrich Zille“ Anfangs der 90er Jahre am Märkischen Ufer in Berlin



Die „Heinrich Zille“ während des Hafenfestes im August 2008 zwischen der „Eintracht“ und anderen Schiffen des Historischen Hafens Berlins

den, jetzt wurde der Doppelschrauber zum Einschrauber umgebaut und bekam einen neuen Antriebsmotor. Beide SKL-Motoren hatten gerade 15 Betriebsjahre auf dem Buckel, eine verhältnismäßig kurze Zeit, aber sie mussten ausgewechselt werden. Man versprach sich durch diesen Umbau mit nur einem Motor wohl nicht nur eine Ersparnis durch den zweiten Antrieb, sondern auch eine wesentliche Brennstoffeinsparung. Der Preis für Dieselmotoren war damals sehr hoch in der ehemaligen

Fahrgästen war das Schiff nach wie vor sehr beliebt. Von der Besatzung unter ihrem Schiffsführer Rainer Wille wurde das Schiff immer ganz besonders gut gepflegt, so als wäre es ihr eigenes. Einen gemütlichen Aufenthalt vermittelte der vordere Kajütsalon unter Deck. Ihn schmückten zahlreiche Bilder des berühmten Berliner Malers aus Zille's Millieu. (Heinrich Zille lebte von 1858-1929).

Es ist mir immer in guter Erinnerung geblieben, als ich auf der nach der Wende fol-

Es war vorauszusehen, dass es jetzt Schiffe zu viel in Berlin gab. 31 Schiffe im Westen, dazu 12 der Stern und Kreis Schifffahrt, 32 Schiffe in Ost-Berlin, 17 in Potsdam und in Brandenburg zwei Fahrgastschiffe. Vor dem Zweiten Weltkrieg hatte es zwar einmal 320 Fahrgastschiffe in Berlin und Umgebung gegeben, dabei ist aber zu bedenken, dass die heutige Flotte aus sehr viel größeren Schiffen besteht und damit das Platzangebot erheblich gewachsen ist. Auch das Jahr 1991 besserte nichts,

am 21. März 1992 übernahm die Stern und Kreis Schifffahrt die gesamte Flotte der Ost-Berliner Reederei mit allen Angestellten. Sie hieß nun Stern und Kreis Schifffahrt GmbH. Mit dem Besitzwechsel waren jetzt auch die 1948 im Osten verbliebenen Schiffe zur alten Reederei zurückgekehrt. Sie wurden allerdings sofort als die ältesten Fahrzeuge ausgemustert und stillgelegt. Dazu gehörte auch das immer gut gepflegte und urgemütliche Motorschiff „Heinrich Zille“.

Aber welches Glück, der über 100 Jahre alte ehemalige Dampfer blieb erhalten. Er wurde 1993 von dem Historischen Hafen Berlin übernommen.



Hinten links auf dem Foto die „Heinrich Zille“ mit zahlreichen anderen Schiffen und historischen Booten des Historischen Hafens Berlins zu Besuch im Berliner Osthafen

DDR. Statt 2 x 150 PSe Leistung kam jetzt ein Motor vom gleichen Fabrikat zum Einbau, der eine Leistung von 218 PSe hatte. Trotzdem erreichte das Schiff seine gleiche Geschwindigkeit. Die Rechnung war also nicht verkehrt gewesen.

Infolge höherer Sicherheitsbestimmungen ist derzeit die zulässige Fahrgastzahl bei allen Fahrgastschiffen herabgesetzt worden. Als das Motorschiff „Heinrich Zille“ 1974 wieder in Betrieb ging, war es nur noch für 333 Personen zugelassen. Alle Abmessungen blieben die gleichen. Bei den

genden Währungsumstellung vom 1. Juli 1990 als erster Gast mit einer für Westgeld gelösten Fahrkarte an Bord der „Heinrich Zille“ ging und von Rainer Wille als Westler herzlich begrüßt wurde. So gerne alle Berliner immer Dampfer gefahren waren, jetzt war das für die Berliner und die Gäste aus dem Osten erst einmal vorbei, denn statt der gewohnten fünf DDR-Mark für die fünfstündige Seenrundfahrt musste man nun 12,50 DM hinblättern. Das gute Westgeld wurde nun erstmal für wichtigere Dinge ausgegeben!

Dem Motorschiff „Heinrich Zille“ ist es vergönnt, auch noch weiter in Fahrt zu bleiben. An jedem Freitag können die Berliner und die Gäste der Stadt am Abend an Bord gehen und während einer 2 ½-Stunden-Fahrt etwas ganz Besonderes erleben: Schauspieler und Sänger lassen auf den Planken des alten Schiffes das Berlin der Zwanziger Jahre wieder aufleben, Zilles Milljöh, wobei das Publikum aktiv in die Spielhandlung einbezogen wird. Aus dem 114 Jahre alten Schiff wird dann eine urige Zille-Kneipe.“



# Willkommen auf dem Motorgüterschiff „Kurier“

*Sie befinden sich hier auf historischen Planken*

Der „Kurier“ diente vorwiegend zur Beförderung von Kohle, Düngemitteln, Futtermitteln, Lebensmitteln und Getreide.

Das Motorgüterschiff war unterwegs in Belgien, den Niederlanden, Polen und Deutschland. In Deutschland wurden vorwiegend die Hafenstädte Hamburg, Duisburg, Köln und Berlin angelaufen. In Berlin waren es vor allem die Kraftwerke, an denen die Kohlefracht gelöscht wurde.

Im August 2002 wurde der „Kurier“ von der Historischer Hafen Berlin HHB gGmbH käuflich erworben. Zur Zeit wird er instand gesetzt und unter Beachtung denkmalpflegerischer Gesichtspunkte zu einem Jugendkulturschiff umgebaut. Im Historischen Hafen ist der Masskahn vor Anker gegangen.

## Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Kurier

Aus einem Gespräch mit der Witwe des ehemaligen Schiffseigners, Frau Schulz

Als besonders schön bleibt die Erinnerung an den Zusammenhalt der Schiffergemeinschaft. Egal wo man mit dem Schiff hinkam, ob man sich schon kannte oder nicht, es war wie in einer großen Familie. Zum Beispiel wenn es Wartezeiten gab oder an den Liege- und Schlafplätzen hat man die Freizeit gemeinsam verbracht. Es wurde gegrillt, gesungen, erzählt. Sorgen und Nöte wurden ausgetauscht oder Kinder betreut, damit die Eltern ins Kino gehen konnten. Man half sich gegenseitig beim Reparieren von defekten Geräten und anderem mehr.

Das freie, ungebundene Leben war schön, aber anstrengend. Viele Arbeiten auf dem Schiff wurden aus Kostengründen von eigener Hand erledigt.

Im Laufe der Jahre gestaltete sich die Auslastung der Kähne immer schwieriger. Der Aufwand, die nächste Fracht zu bekommen, wurde immer größer. Die Devise der Schiffer lautete: „Ein Schiff, das nicht fährt, ist nichts wert“.



MS „Kurier“ als Ausstellungsschiff mit der Ausstellung „Floatwall“ in der Berliner Innenstadt, Nähe Friedrichstraße

## Daten zum letzten Schiffseigner Helmut Schulz

- Geboren 1939 in Breslau
- Sohn einer Schifferfamilie, aufgewachsen auf dem Schiff seiner Eltern
- Während der Schulzeit im Schifferkinderheim
- Lehre als Matrose und Schiffsführer auf dem Schiff seines Vaters
- Mit 21 Jahren alle Prüfungen für die zum eigenständigen Führen eines Schiffes notwendigen Schiffspatente
- Zunächst noch auf dem Schiff seines Vaters tätig
- 1961 Erwerb des ersten eigenen Schiffes „Schirokko“, einem Tankschiff
- Auf der „Schirokko“ wird ein Matrose eingestellt, später werden Schiffsjungen angeheuert und zu Matrosen ausgebildet
- 1969 Heirat mit Waltraut Schulz
- Zunächst reist die Ehefrau in jeden Hafen hinterher oder fährt streckenweise auf dem Schiff mit
- 1982 Verkauf der „Schirokko“ und Kauf der „Kurier“, eines Großplauer-Masskahns
- Die Ehefrau lebt nun mit auf dem Kahn
- Auf der „Kurier“ arbeitet und lebt jeweils ein angeheuerter Matrose mit seiner Familie im Bugbereich des Kahns
- Schiffsjungen werden auf der Kurier zu Matrosen ausgebildet
- 1985 übernimmt die Ehefrau die Pflichten eines Matrosen, aus Kostengründen wird kein Matrose mehr angeheuert, es werden auch keine Schiffsjungen mehr ausgebildet
- 1996 schwere Erkrankung des Schiffseigners



Dampfer „Andreas“ auf einer seiner vorerst letzten Fahrten im April 2008 auf dem Weg zum Andampfen als Flaggschiff der Vereine des Historischen Hafens Berlin

## Letzter Dampfschlepper-Neubau - „Andreas“

Als das eigentliche Flaggschiff des Historischen Hafens Berlin galt bisher immer der Dampfer „Andreas“. Nun ist seine Kesselanlage weitgehend verschlissen, und er musste außer Dienst genommen werden. Ein Spendenaufruf hat bereits einen Teil des erforderlichen Geldes für eine aufwändige Reparatur erbracht. Aber es reicht noch nicht. Am Ende dieses Beitrages gegen wir die Kontodaten für die Spenden zum Erhalt des „Andreas“ an. Unser im vergangenen Jahr verstorbenes Ehrenmitglied des Historischer Hafens Berlin e.V., Heiz Trost, der selbst viele Jahre den „Andreas“ als Maschinist gefahren ist, hat seine Geschichte vor seinem Ableben aufgeschrieben, die wir hiermit wiedergeben möchten. Ch. Knoll

Begonnen wurde mit dem Bau auf der Werft der Gebrüder Wiemann in Brandenburg im Kriegsjahr 1944. Bittkow & Geißler in Dorotheenhof hatten den Schlepper in Auftrag gegeben, der eigentlich ebenso wie der Neubau „Wotan“ von 1939 durch einen Dieselmotor angetrieben werden sollte. Noch im gleichen Jahr musste Brandenburg schwere Luftangriffe erleiden, bei denen besonders Industriebetriebe am Silokanal vernichtet worden sind. Aber auch die Wiemann-Werft blieb nicht verschont, der Neubau wurde auf der Helling durch einen Bombentreffer schwer beschädigt, und ein Dieselmotor war zu dieser Zeit nicht mehr lieferbar.

Glücklicherweise stand auf der Werft aber noch die Dreifach-Expansionsmaschi-

ne zur Verfügung, die man aus dem 1925 ebenfalls bei den Gebrüder Wiemann erbauten Schleppdampfer „Saaleck“ ausgebaut hatte. Dieses Schiff mit einer Länge von 40,28 m und einer Breite von 5,85 m gehörte der „Reederei der Saale-Schiffer“ und ist 1937 bei der Wiemann-Werft motorisiert worden. Jetzt hatte es eine effektive Leistung von 300 PS. Nach Kriegsende musste der Motorschlepper „Saaleck“ 1945 an die UdSSR als Kriegsreparation ausgeliefert werden. An Schleppkraft mit Motorantrieb waren die Russen besonders interessiert, und wenn der Schlepper „Wotan“ nicht in Hamburg beheimatet gewesen wäre, hätte ihn wohl das gleiche Schicksal ereilt. So war von der „Saaleck“ wenigstens noch die wertvolle, erst 12 Jahre alte

Dampfmaschine verblieben, die eine Leistung von 270 PS hat.

In Brandenburg überlegte man nicht lange. Da man für das für Motorantrieb berechnete Schiff für die Dampfmaschine und den Dampfkessel mehr Platz und Raum benötigte und der Schiffsrumpf sowieso schwere Schäden davongetragen hatte, gab man ihm eine größere Länge und Breite als ursprünglich geplant. Natürlich verzögerte sich der Bau, auch die Lieferung des Dampfkessels stieß auf Schwierigkeiten, aber dafür wurde der auf den Namen „Andreas“ getaufte Dampfer schließlich einer der schönsten „Wiemann-Schlepper“. Bei einer Länge von 35,18 m und einer Breite von 6,93 m, hat er eine Wasserverdrängung von 80 t. Die Dreifachexpansionsdampfmaschine ist mit einem Oberflächenkondensator ausgerüstet. Durch die günstige Unterwasserform mit weit übergebautem Heck und freitragender Kort-Düse wurde ebenso wie beim Motorschlepper „Wotan“ eine besonders gute Schleppleistung erreicht, die etwa 18% höher liegt als bei einem Schiff ohne Kort-Düse. Der vierflüglige rechtsdrehende Düsenpropeller hat einen Durchmesser von 1700 mm bei 370 mm Steigung.

Die Maschinen- und Dampfkesselfabrik „Ottensener Eisenwerke“ in Hamburg-Altona hatte 1949 den Dampfkessel fertig gestellt, und er wurde sogleich eingebaut. Es ist ein schottischer Schiffskessel mit zwei gewellten Flammrohren und 132 rückkehrenden Rauchrohren mit einer Heizfläche von 92 m<sup>2</sup>, der Sattldampf mit einem Druck von 14 atü liefert. Zwischen Maschinen- und Kesselraum wurden Querbunker angeordnet, die durch einen schmalen Verbindungsgang getrennt sind. Dadurch hat der Dampfer einen recht großen Aktionsradius. Maschinen- und Heizraum sind infolge der großen Schiffsbreite sehr geräumig und übersichtlich. Auch die Mannschaftsunterkünfte lassen nichts zu wünschen übrig. Der Schiffsführer bewohnt im Vorschiff unter Deck drei Räume, der Maschinist hat zwei Kammern im Achterschiff zur Verfügung, die mit dem Maschinenraum in Verbindung stehen, und daran schließen sich nach achtern drei Kammern für Bootsleute und Heizer an. Küche und Toilette sind

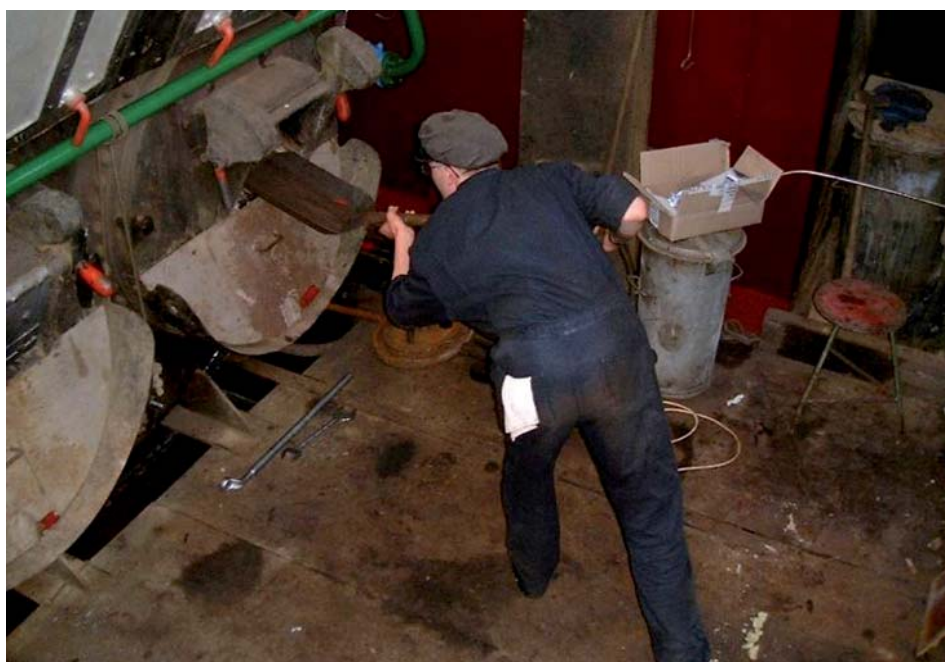
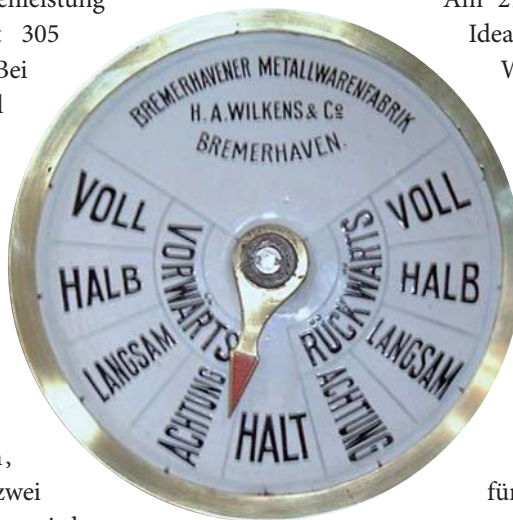
in einem Decksaufbau auf dem Vorschiff untergebracht und werden gemeinsam von der Mannschaft genutzt.

Die Dampfmaschine hat auf allen drei Zylindern Flachschiebersteuerung, die Umsteuerung ist eine Klug'sche Lenkersteuerung mit Spindel und Handrad. Die Maschinenleistung wird heute mit 305 PS angegeben. Bei einer Drehzahl von 170 U/m, einem Dampfdruck von 14 atü und 80% Vakuum im Oberflächenkondensator arbeitet die Anlage äußerst wirtschaftlich, und auch mit zwei Anhängerkähnen wird eine Geschwindigkeit von 10 km/h erreicht.

Der Dampfer „Andreas“ ist aufgrund der langen, durch den Krieg und die Nachkriegsjahre bedingten Umstände erst 1952 richtig in Betrieb genommen worden und hat auf den Märkischen Wasserstrassen,

der Elbe und der Saale geschleppt. In den letzten Jahren bis zur Wende 1989 diente er als Dampfgeber für die Heizung des Bürogebäudes einer Glasfabrik in Berlin-Stralau, war also nicht mehr in Fahrt. Dadurch ist auch dieser jüngste Schleppdampfer vor dem Abwracken bewahrt geblieben.

Am 27. August 1990 haben Idealisten aus Ost- und West-Berlin an Bord des Dampfers „Nordstern“ die „Berliner Schifffahrtsgesellschaft e.V.“ gegründet mit dem Ziel, den Aufbau, Betrieb und die Unterhaltung eines historischen Hafens in Berlin zu betreiben. Ausschlaggebend für ein solches Unternehmen war die Grenzöffnung zwischen Ost- und Westdeutschland am 9. November 1989, denn nur im Ostteil Berlins gab es noch einige Dampfschiffe und Schleppkähne, die es wert waren, der Nachwelt erhalten zu werden. Der neue Berliner Verein, der sich seit 1995 „Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft“ nennt, hat sich zum Ziel gesetzt, den Dampfer „Andreas“ wieder in Fahrt zu bringen.



Im Heizraum des „Andreas“ wird noch alles in Handarbeit und Schaufel erledigt

sellschaft e.V.“ (BBSG) nennt und sich die Förderung und Erhaltung der historischen Binnenschifffahrt zur Aufgabe gemacht hat, bekam anfangs einen Liegeplatz im Humboldthafen am Lehrter Bahnhof, und als dort die Bauarbeiten begannen, im April 1994 einen idealen Platz in Höhe der Mühlenammschleuse an der Südspitze der Fischerinsel und am Märkischen Ufer. Ein besserer Platz konnte nicht gewählt werden, denn hier im Herzen von Alt-Berlin entstand in einem Nebenarm der Spree, dem Kupfergraben, schon frühzeitig Berlins erster Hafen- und Umschlagplatz. Der Schiffsanleger in unmittelbarer Nähe der S-Bahnstation Jannowitzbrücke wurde am 1. April 1864 eröffnet und ist so alt wie die Berliner Fahrgastschifffahrt.

Dem Verein ist es zu danken, dass der Schleppdampfer „Andreas“ weiterhin erhalten und als eines der ersten Schiffe wieder in Betrieb genommen werden konnte. Der Historische Hafen Berlin (HHB) ist heute im Besitz von sieben Schleppkähnen, mehreren Barkassen, Stoßbooten und kleineren und größeren Schleppern. Zu den besonderen Fahrzeugen gehören neben dem größten Schleppdampfer „Andreas“ das Berliner Fahrgastschiff „Heinrich Zille“ und der tschechische Heckrad-Motorschlepper „Jeseniky“. Die Vereine veranstalten regelmäßige Fahrten mit ihren historischen Schiffen. Sie sind zu besichtigen, und auf dem Schleppkahn „Renate Angelika“ findet man eine Ausstellung unter dem Motto „Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ über die Märkische Binnenschifffahrts-Geschichte und das Schifferleben.

Schon im Mai 1993 ging Dampfer „Andreas“ erstmals wieder auf Fernfahrt und kam zu Besuch nach Hamburg zum 804. Hafengeburtstag. Eine besonders erfolgreiche Reise unternahm der Berliner Schleppdampfer im Sommer 1999. Eingeladen hatten die Stadt Dortmund anlässlich des hundertjährigen Bestehens des Dortmund-Ems-Kanals und die Stadt

Duisburg zum Ruhrorter Hafenfest. Gleichzeitig feierte auch das Land Nordrhein-Westfalen seinen 50. Geburtstag. Am 30. Juli hatte man in Berlin die Lei-

nen gelöst und sich mit dem Schleppkahn „Renate Angelika“ im Anhang zusammen mit den Dampfern „Nordstern“ und „Seima“ und dem Motorschlepper



„Auro-ra“ auf die Reise gemacht. „Kohle für Berlin“ hieß das Unternehmen zur Erinnerung daran, dass die Kohlezechen des Ruhrgebiets die Hauptstadt Berlin jahrzehntelang auf dem Wasserwege regelmäßig mit Kohlen versorgt hatten.

Der Besuch der Berliner Dampfschiffe in Dortmund und in Ruhrort, aber auch an allen anderen Zwischenstationen hatte wieder einmal deutlich gemacht, wie groß das Interesse der Bevölkerung an dampfbetriebenen Schiffen ist. Jung und Alt drängten sich trotz schlechten Wetters um die Dampfer und waren auf den einstündigen Rheinrundfahrten begeisterte Fahrgäste. Wenn solche Reise früher auch etwas Alltägliches und nichts Außergewöhnliches bedeutete, so war die ehrenamtlich tätige Besatzung doch froh und glücklich, dass alles so gut geklappt hat. 600 km Schleppfahrt unter Dampf mit 11km/h Durchschnittsgeschwindigkeit von Duisburg nach Berlin. Nur Kohlen hatten wir diesmal nicht nach Berlin gebracht, die hatten wir unter dem eigenen Dampfkessel verheizt.

Anm. der Redaktion: Spenden Sie an: Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft - Gemeinnütziger Verein Konto-Nr.3121306500, BLZ 250 903 00 bei der Bank für Schifffahrt.



Dampfer „Andreas“ an seinem Liegeplatz im Historischen Hafen Berlin  
Fotos: HHB

# „Jeseniky“ im Historischen Hafen Berlin

*Zeitzeuge der Geschichte der Heckradmotorradschlepper der CSPLO*

Als Antrieb der ersten Dampfschiffe diente das Schaufelrad, das sich in der Binnenfahrt auch nach der Erfindung der Schiffsschraube weiter behaupten konnte. Besonders auf Flüssen, die bei niedrigen Wasserständen der Schifffahrt große Schwierigkeiten bereiten, hat sich der Radantrieb immer als vorteilhaft erwiesen. Die Kolbendampfmaschine war für die direkte Übertragung ihrer Triebwerke auf die mit niedriger Drehzahl arbeitende Radwelle bestens geeignet. Sie ist umsteuerbar und stufenlos regelbar.

Nachdem der Dieselmotor in Konkurrenz zur Dampfmaschine getreten war, versuchte man zu Anfang der dreißiger Jahre, den Schaufelradantrieb seiner Vorteile wegen weiter beizubehalten. Mit besonders extremen Fahrwasserverhältnissen auf der oberen Elbe und auf der Moldau hatte die tschechoslowakische Reederei ‚Československá Plavební Akciová Společnost Labská‘ (‚ČPSL‘) zu kämpfen. So verwundert es nicht, dass gerade in Prag die ersten Schritte zur Konstruktion von Radmotorschiffen erfolgten. Der Reedereidirektor Ing. František Fišer erstellte einen Fünfjahresplan, nach dem bis 1933 unter anderem zwei Heckrad-Motorschlepper gebaut werden sollten.

Die Motorschlepper mit Heckrad-Antrieb waren für die Moldau erforderlich, deren Schleusenabmessungen nur eine Schiffsbreite unter 12 Metern zulassen.

Den Auftrag zum Bau der beiden ersten Heckrad-Motorschlepper erteilte das Ministerium für Arbeit der ‚Aussiger Werft‘ in Aussig (Ústí n. L.) im August 1929. Im Mai 1931 konnte der erste Neubau in Dienst gestellt und auf den Namen TABOR getauft werden.

Als Antrieb diente ein Sechszylinder Dieselmotor vom Fabrikat ‚ČKD‘ mit Kompressor. Leistung = 450 PS, bei 280 U/m. Kolbendurchmesser = 350 mm, Kolbenhub

= 500 mm. Der im Vorschiff angeordnete Dieselmotor arbeitete über eine pneumatische, in das Motorschwungrad eingebaute Kupplung und die 32 m lange, mehrfach gelagerte Welle über ein doppelt schrägverzahntes Ritzel auf das große Kegelrad, das zwischen beiden Schaufelrädern auf die Radwelle aufgekeilt war.

Die Konstruktion dieses Radantriebes stammte von dem Ingenieur Otakar Neu-

selmotor vom Typ 8 HL 300 zum Einbau, der bei 330 U/m 450 PS. leistete. Es waren kompressorlose Motoren mit direkter Brennstoffeinspritzung, denn man hatte im Diesel-Motorenbau inzwischen große Fortschritte gemacht. Die Kolbendurchmesser betragen 300 mm, der Kolbenhub betrug 420 mm. Wellenleitung, pneumatische Kupplungen und Untersetzungsgetriebe waren wieder die gleichen.



Heckradmotorschlepper „Jeseniky“ in Decin kurz vor der Überführung in den Historischen Hafen Berlin

Fotos: HHB

dörfl, der nach seinen Arbeiten in Russland und Ungarn an das Ministerium für Arbeit in Prag berufen worden war. Seine Konstruktion hat sich ausgezeichnet bewährt! Da die ersten Neubauten sich voll bewährt hatten, gab man im Oktober 1937 zwei weitere Schiffe dieses neuen Typs in Auftrag, diesmal bei der Werft ‚Praga‘ in Prag-Lieben, da die Aussiger Werft voll ausgelastet war. Beide hatten wieder annähernd gleiche Abmessungen wie ihre Vorgänger. Als Antrieb kam ein Achtzylinder-‚ČKD‘-Die-

Unter den Namen ‚Vltava‘ und ‚Morava‘ wurden die beiden Neubauten im März und Juli 1939 in Dienst gestellt. Beide Schiffe blieben bis 1980 im Schlepeinsatz, sind aber erst im August 1989 in Hamburg abgewrackt worden.

Mit dem Bau einer Serie von acht Heckrad-Motorschleppern annähernd gleicher Abmessungen wie der ersten vier Schiffe ‚Tabor‘, ‚Blanik‘, ‚Vltava‘ und ‚Morava‘ wurde 1951 begonnen. Die Kiellegung der ersten beiden Neubauten erfolgte auf der

Werft in Prag-Lieben, aber erst 1956 wurden sie in Dienst gestellt.

Sie hatten folgende Abmessungen: Länge über alles = 57,53 m, Länge zwischen den Loten = 52,50 m, Breite auf den Spanten = 8,02 m, im Achterschiffbereich über die Radkästen = 9,10 m, Wasserverdrängung = 298 t bei 75 cm Tiefgang. Antrieb: 1 Sechszylinder-Skoda-Dieselmotor vom Typ 6L350, Leistung = 550 PS bei 320U/m, Zugkraft am Dynamometer = 5130 kg. Motorenanordnung im Vorschiff, pneumatische Kupplung, Wellenleitung und Getriebe waren die gleichen wie bei den ersten vier Schiffen.

Getriebeuntersetzung = 1:7,6. Doppelpertes Rad mit je 8 Stahlschaufeln 3450 x 665 mm, Drehzahl der Radwelle = 42U/m. Brennstoffvorrat 26.000 Liter. Besatzung: 1 Kapitän, 1 Steuermann, 1 Maschinist und 2 Bootsleute.

1. Tabor            Mai 1939  
Länge: 55,65 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe 71 cm

2. Blanik            Juni 1931  
Länge: 55,65 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 71 cm

Beide im Sommer 1990 in Hamburg abgewrackt

3. Vitava            März 1939  
Länge: 55,65 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 71 cm

4. Marava            Juni 1939  
Länge: 66,65 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 71 cm

Beide im August 1989 in Hamburg abgewrackt

5. Sumava            1951  
Länge: 57,53 m  
Breite: 8,02 m/9,10 m  
Tiefe: 75 cm

6. Tatry            1953  
Länge: 57,53 m  
Breite: 8,20 m/9,10 m  
Tiefe: 75 cm

7. Beskidy            März 1957  
Länge: 52,50 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 85 cm

8. Jeseniky            März 1957  
Länge: 52,50 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 85 cm

9. Slapy            Januar 1958  
Länge: 52,50 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 85 cm

10. Orlik            Mai 1958  
Länge: 52,50 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 85 cm

11. Lipno            Februar 1959  
Länge: 52,50 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 85 cm

12. Kamik            Juni 1959  
Länge: 52,50 m  
Breite: 8,00 m/9,16 m  
Tiefe: 85 cm

Der erste Neubau wurde 1951 auf den Namen „Sumava“ getauft, das Schwesterschiff „Tatry“ folgte 1953. Die „Sumava“ blieb bis Juni 1991 in Fahrt, wurde ein Jahr später an die ‚Europäische Wasserstraßen-Verkehrsgesellschaft‘ (EVD) in Prag verkauft und 1995 zum Fahrgastschiff umgebaut.

In Prag ist sie unter gleichem Namen noch in Fahrt. Die „Tatry“ war nur bis 1980 in Dienst, ist aber erst im August 1989 in Hamburg abgewrackt worden.

1953 wurde in Melnik die Werft des ‚Nationalunternehmens Tschechische Schiffswerften Prag‘ gegründet (‚České Loděnice Praha n.p. závod Mělnik‘). Hier begann man 1956 mit dem Bau der letzten sechs Heckrad-Motorschlepper. Die Konstruktionspläne hatte das Projektierungsbüro „Navika“ in Prag entwickelt. Daran war der ehemalige Chefingenieur und Miteigentümer der Aussiger Werft, Josef Huss maßgeblich beteiligt. Alle sechs Neubauten hatten gleiche Abmessungen: Länge über alles = 57,50 m, zwischen den Loten = 52,50 m, Breite auf Spanten = 8 m und über die Radkästen am Heck = 9,16 m, Tiefgang = 85 cm, Antrieb ein Sechszylinder-‘Škoda‘-Dieselmotor vom Typ 6L350 mit einer Leistung von 550 PS, bei 320 U/m. Alle Merkmale des Antriebs entsprachen den ersten beiden Schiffen „Sumava“ und „Tatry“.

Zur gleichen Zeit am 28. März 1957 konnten die ersten beiden Neubauten in Melnik unter den Namen „Beskydy“ und „Jeseniky“ in Dienst gestellt werden. Wegen eines Kurbelwellenbruchs fiel die „Beskydy“ 1996 aus, wurde 1998 an die ‚EVD‘ in Prag verkauft und schleppte nach Reparatur weiter, besonders auf der Elbe.



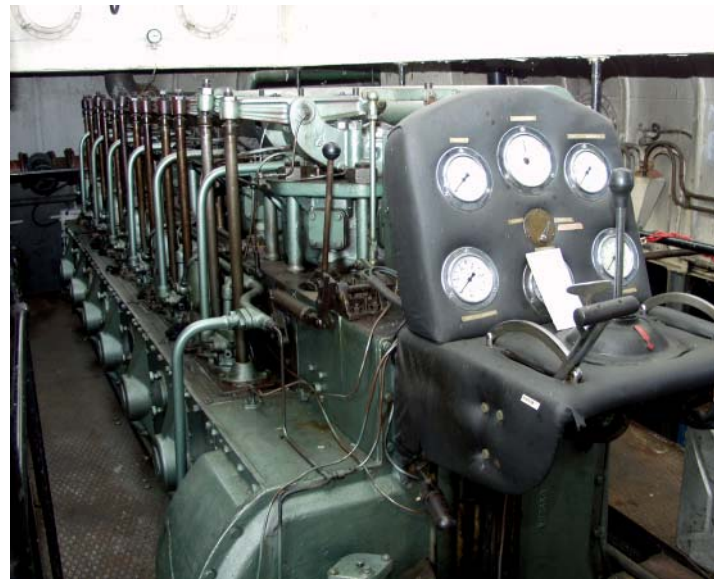
Die Messe auf dem Heckradmotorschlepper „Jeseniky“ steht für Besucher des Hafens als Ergänzung zum Gasträum auf dem Oberdeck zur Verfügung. Hier finden auch Vereinssitzungen und Mitgliedertreffen statt

Ursprünglich war geplant, die „Beskydy“ in Melnik an Land auf einen bereits vorbereiteten Betonsockel zu setzen, man hat sie aber dann leider doch abgewrackt. Dafür konnte dann aber das Schwesterschiff „Jeseniky“ erhalten werden. Nach der Ausserdienststellung im Juni 1992 wurde es noch im Dezember des gleichen Jahres nach Berlin überführt und dient hier im ‚Historischen Hafen‘ am Märkischen Ufer, gegenüber der Mühlendamm-Schleuse als urgemütliche schwimmende Schiffs-Gaststätte „Deckshaus“. Gehen Sie doch einmal an Bord und überzeugen Sie sich! Da sich auch die Antriebsanlage noch in einem sehr guten Zustand befindet, ist die „Jeseniky“ voll fahrtüchtig.

Ein Jahr später, 1957 folgten zwei weitere Neubauten, Schwesterschiffe mit gleichen Abmessungen und Antriebs-Systemen und Motorenleistung. Am 8. Januar 1958 wurde nach der Taufe die „Slapy“ in Dienst gestellt, und am 30. Mai 1958 folgte die „Orlik“. Wegen eines Getriebschadens fiel die „Slapy“ leider schon im April 1978 aus, wurde aber erst im August 1989 in Hamburg abgewrackt! Die „Orlik“ war bis 1996 in Fahrt, lag noch einige

Jahre im Hafen Rosawitz (Rozbélesy) und wurde 2000 nach den Niederlanden verkauft. Was nach der Überführung im Oktober 2000 in Werkendam weiter aus dem Schiff geworden ist, wird noch ermittelt.

Die letzten beiden Neubauten mit dem Baujahr 1958 wurden „Lipno“ und „Kamik“ getauft. Die „Lipno“ wurde im Februar, die „Kamik“ im Juni 1959 in Dienst gestellt, beide sind auch heute noch erhalten. Im Frühjahr kaufte die Firma B. & B. Brnak in Dčcin die „Lipno“ und ließ sie zum Fahrgastschiff umbauen. Unter dem Namen „Tyr“ verkehrt sie in Prag. 1994 übernahm die ‚Bohemia‘ in Prag das Schiff, seit Juni 1997 heißt der neue Eigner ‚MUROM-AG‘ in Brx (Most). Die „Kamik“ wurde 1991 nach Prag verkauft und 1996 ebenfalls zum Fahrgastschiff umgebaut.



Der sechszyylinder Skoda-Dieselmotor mit 650 PS und dem Steuerstand im Maschinenraum

Als „Ms. Königstein“ spielte das Schiff die Hauptrolle in der gleichnamigen Fernsehserie des Mitteldeutschen Rundfunks. Im Januar 1997 ist die „Kamik“ vermutlich infolge eines Frostschadens in Prag gesunken, sie hat dort aber noch ihren Liegeplatz als Gaststätten-Schiff.

## Museumsschiff „Frohsinn“

Das Schiff wurde 1927 als „Herz-As“ auf der Werft „Bergmann und Westphal“ in Berlin-Spandau gebaut. Vom Typ her gehört es zu den seinerzeit vielfach gebauten für die Berlin-Brandenburger Gewässer typischen kleineren Fahrgastschiffen.

Der bekannte Berliner Reeder Otto Schmidt, der das Schiff als Neubau in Auftrag gab und es 1953/54 auf das heutige Maß verlängern ließ, setzte sich Anfang der 60er Jahre zur Ruhe und verkaufte das Schiff an die Spandauer Reederei A. Haupt, die das Schiff in „Frohsinn“ umbaute.

1983 wurde die „Frohsinn“ von der Reederei Duggen erworben, die das Schiff bis Ende 1999 in Betrieb hielt.

2001 kam das Schiff zum Historischen Hafen Berlin und wurde grundlegend restauriert.

Der ursprüngliche und für das Schiff von Anfang an typische obere Teil des Fahrgastraumes wurde in Naturholz wieder hergestellt. Seit Mitte 2002 wird das Schiff für regelmäßige Fahrten wieder eingesetzt.

Als fast letztes Exemplar eines besonderen Schiffstyps gehört die „Frohsinn“ neben den Museumsschiffen „Heinrich Zille“ und „Eintracht“ zu den wichtigsten Zeitzeugen der wechselhaften Geschichte der Berliner Fahrgastschiffahrt und hat im Historischen Hafen Berlin einen entsprechenden Platz gefunden.



„Frohsinn“ an unserer Anlegestelle Fischerinsel im Historischen Hafen Berlin

Foto: HHB

# Berlin und seine Wasserstraßen

Unter diesem Titel erschien 1971 ein Buch von Werner Natzschka im Berliner Verlag Duncker & Humboldt. Der Verfasser behandelte in dieser ausgezeichneten Darstellung über die Entwicklung der Innerberliner und der Märkischen Wasserstraßen hinaus auch noch Teile der diesen Bereich tangierenden Wasserstraßen. Anliegen der nachfolgenden Arbeit soll es aber sein, die Entwicklung der Innerberliner Wasserstraßen auf dem Territorium des heutigen Berliner Stadtgebietes in kurz gefasster Form darzustellen, also sich wirklich auf „Berlin und seine Wasserstraßen“ zu beschränken.

Die Doppelstadt Berlin/Cöln verdankt ihre Gründung in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts vor allem ihrer äußerst günstigen Lage an einem Spreeübergang, der die hier eng aufeinander stoßenden Hochflächen des Barnim und des Teltow mitein-

ander verband. Die angrenzenden Wälder und Gewässer boten natürliche Nahrungsressourcen, und auch Baumaterial konnte in der näheren Umgebung gewonnen werden. Die wahrscheinlich schon mit der Stadtgründung errichteten ersten Mühlen am Mühlendamm der Spree bildeten ein „Kraftzentrum“, wie es in der Mark nicht häufig anzutreffen war. Die ersten Mühlen werden in Berlin 1285 urkundlich erwähnt, in Spandau schon knapp 30 Jahre früher (1258)<sup>1</sup> Die Mühlenstauung stellte für den Schiffsverkehr fast unüberwindliche Hindernisse dar. Diese wurden anfangs durch

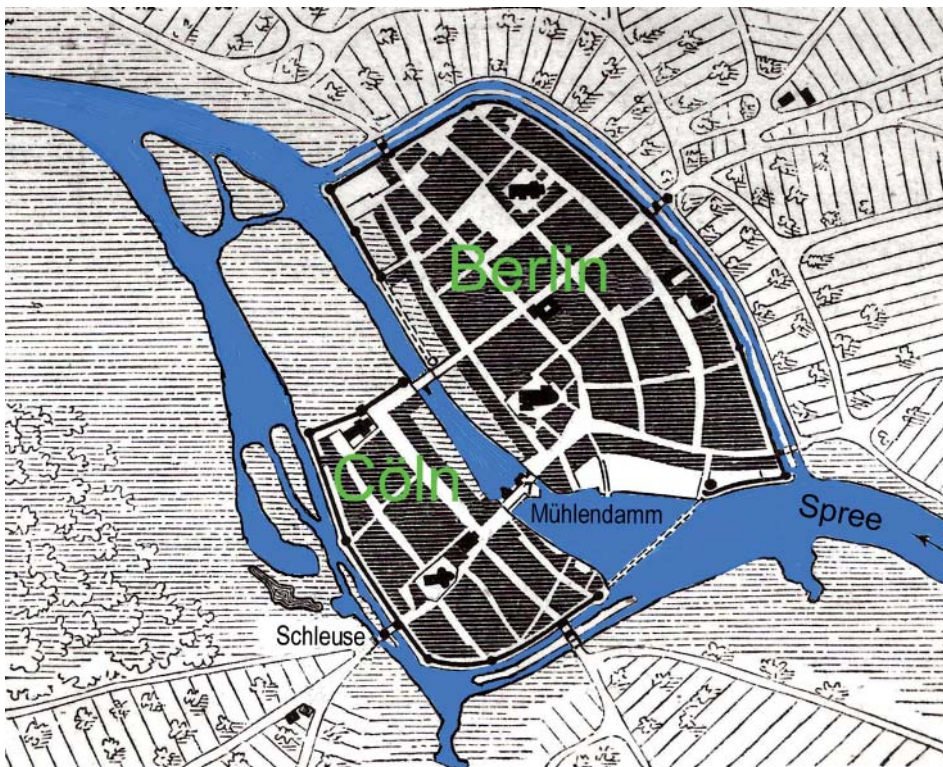
Wasserstraße	Länge
Spree bis Abzweig Dahme	etwa 33 km
Müggelspree	etwa 12 km
Dahme	etwa 16 km
Seddinsee	etwa 3 km
Havel	etwa 25 km
Tegeler See	etwa 4 km
Kupfergraben (Spreekanal)	etwa 2 km
Große Krampe	etwa 3 km
	etwa 98 km

Tabelle 1: Wasserstraßen zur Zeit der Stadtgründung. Nicht erfasst wurden kleinere Wasserläufe wie z.B. die Panke, die zeitweise und partiell auch für den Schiffsverkehr benutzt wurden.

neben den Schleusen errichtete Flutrinnen umgangen, in denen bewegliche Verschlüsse (sog. Stauschleusen) eingebaut wurden und nach deren Öffnung das Schiff mit oder gegen die Strömung passieren konnte. Solche Flutrinnen wurden in Spandau bereits 1232 (vor der ersten Mühlenerrichtung) und in Berlin 1432 registriert.<sup>2</sup>

Die verkehrsgünstige Lage der Doppelstadt (ihre standen, bezogen auf das heutige Berliner Stadtgebiet, schon damals knapp 100 km befahrbare Wasserläufe zur Verfügung, s.a. Tabelle 1) bot die Gewähr für ein florierendes Gemeinwesen. Gefördert wurde diese Entwicklung mit der Erteilung des Niederlags- und Stapelrechts an die Stadt durch ihren Landesherren. Man vermutet, dass Berlin dieses Recht schon seit dem ersten Jahrzehnt seines Bestehens besaß. Das Niederlags- und Stapelrecht bestand im Wesentlichen darin, dass Waren, die auf dem Wasser- oder Landweg zu ihrem Bestimmungsort die Stadt einschließlich eines gewissen Umkreises berührten, hier ausgeladen und einige Tage zum öffentlichen Verkauf ausgestellt werden mussten. Nur das, was nicht verkauft wurde, durfte gegen die Entrichtung einer Entschädigung mit dem eigenen Fahrzeug weiter transportiert werden.

In den mit dem Stapelrecht ausgestatteten Städten bildete sich ein lebhafter Marktverkehr aus, durch den der Reichtum ihrer Einwohner vermehrt wurde. Bis ins 16.



Die Doppelstadt Berlin/Cöln im 13. Jahrhundert.  
Quelle: Berlin und seine Bauten, Berlin 1877.

<sup>1</sup> Klehmet: Beiträge zur Geschichte der märkischen Wasserstraßen bis zum Jahre 1600, In: Wochenblatt für Architekten und Ingenieure 1908, S. 178.

<sup>2</sup> Klehmet, S. 192.



Jahrhundert hinein wurde dieses Stapelrecht in Berlin ziemlich ungeordnet ausgeübt. Erst unter Kurfürst Johann Georg (reg. 1571-1598) kam eine gewisse Ordnung auf, als dieser am linken Ufer des Köllnischen Stadtgrabens dicht unterhalb der Schleuse auf dem „Werder“ ein Hafenbecken und ein Packhaus errichten ließ. Die Inbetriebnahme dieses Hafenbeckens bildet den Anfang der Geschichte Berlins als Hafenstadt.

Eine Kammerschleuse, mit der der Mühlenstau gefahrlos umgangen werden konnte, wurde im Köllnischen Stadtgraben erstmals 1578 erwähnt, dürfte aber eine mindestens 25-30 Jahre ältere Vorgängerin besessen haben. Ebenfalls um 1550 könnte die erste Kammerschleuse in Spandau errichtet worden sein, hier ist aus dem Jahre 1572 eine Schleusenmeisterordnung überliefert.<sup>3</sup>

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts hat sich an den Berliner Wasserstraßen nicht viel ereignet. Außer der Errichtung und laufenden Erneuerung von Uferbefestigungen sind nur die Arbeiten an der Berliner Stadtschleuse erwähnenswert. Anfangs, wie alle Schleusen in der Mark Brandenburg, aus Holz errichtet, erfolgte 1694 unter Leitung von Oberbaudirektor Johann Arnold Nering ein Neubau aus in Kalkmörtel verlegten Kalksteinen, die mit großen Sandsteinplatten verkleidet waren. Die Würdigung des Baus dieser Schleuse, welche die für die damalige Zeit erstaunlichen nutzbaren Maße von 76,11 m Länge und 7,53 m Breite aufwies, erfolgte durch Kurfürst Friedrich III. in Form einer Medaille mit der Inschrift „LIGNEAM INVEN LAPID RELINQUIT“ („Er hat sie von Holz gefunden, von Stein aber hinterlassen“). Die Bauweise dieser Schleuse war so solide, dass sie ein Alter von fast 170 Jahren erreichte.

Zahlreiche Veränderungen und Umbauten im Bereich der Spreeinsel waren für die Stadt zwar wichtig, für die durchgehende Wasserstraße aber nicht relevant. Erwähnenswert wäre vielleicht noch, dass der Landwehrgraben, der später im Landwehrkanal aufging, im Jahre 1705 bis zum königlichen Holzplatz am Halleschen Tor als Floßgraben ausgebaut wurde. Schon 1704 entstand auch der 2 km lange Charitégraben, der in Höhe des heutigen Humboldt-

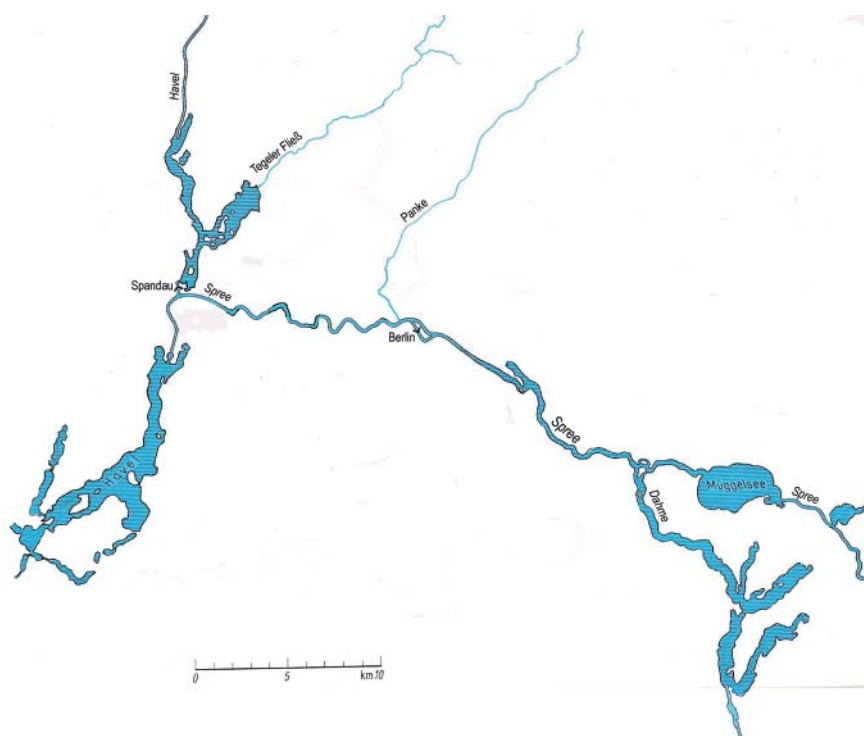
hafens aus der Spree abzweigte und diese direkt mit der Panke verband. Über ihn fanden Treckschutenfahrten des Hofes bis zum Schloss Schönhausen statt. Der Charitégraben ging später im Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal auf.

Die Stadt Berlin, deren Einwohnerzahl am Ende des Dreißigjährigen Krieges auf etwa 6.500 Personen abgesunken war, erholte sich stetig, vor allem auch durch die mit der Schifffahrt in die Stadt hineinströmenden Güter aller Art. 1712 war die Stadt mit etwa 61.000 Einwohnern schon eine der größten Deutschlands.

In den die Stadt Berlin umgebenden Märkischen Wasserstraßen wurden im 17. und 18. Jahrhundert große Wasserbaumaßnahmen durchgeführt, die der Stadt einen ständig wachsenden Durchgangsverkehr bescherten. So wurde durch den Bau des Friedrich-Wilhelms-Kanals (1662-1668) der Verkehr nach Schlesien intensiviert und der durch den Dreißigjährigen Krieg arg gebeutelten Stadt neues

die unter Friedrich dem Großen durchgeführten Bauten des Finowkanals (1743 bis 1746), des Plauer Kanals (1743-1746) und des Bromberger Kanals (1772-1774) sowie die Schiffbarmachung bzw. der Ausbau der Templiner (1745), Storkower (1746) und Werbelliner (1765) Gewässer. Auch die Schiffbarmachung der Ruppiner Gewässer (1788) geht noch auf Friedrich zurück. Ende des 18. Jahrhunderts war damit die Grundstruktur des Märkischen Wasserstraßennetzes festgelegt.

Nach dem Wiener Kongress nahm auch der Verkehr in der Mark Brandenburg erheblich zu, und der Schiffsverkehr innerhalb der Stadt Berlin war um das Jahr 1820 schon so groß, dass durchfahrende Schiffer (das Niederlags- und Stapelrecht war übrigens erst 1807 formell aufgehoben worden!) an der Stadtschleuse sechs bis acht Tage auf die Durchfahrt warten mussten. Dieser Zustand steigerte sich bis in das Jahr 1840 so weit, dass in Spitzenzeiten 65 bis 70 Fahrzeuge pro Tag geschleust



Die im heutigen Berliner Stadtgebiet zwischen der Stadtgründung und dem Bau des Landwehrkanals vorhandenen Wasserstraßen  
Zeichnung Sigrid Uhlemann

Leben eingehaucht. Einen weiteren Aufschwung im Schiffsverkehr brachten dann

<sup>4</sup> Klehmet, S. 194.

wurden und die Schiffer oft wochenlang auf ihre Schleusung warten mussten. Die Verkehrsstatistik verzeichnet für das Jahr 1840 14.743 geschleuste Schiffe, von denen 8.916 beladen und 5.827 leer waren. Dazu kamen noch 31.505 Floßhölzer. Eine Verbesserung der Zustände war zwingend notwendig und wurde durch eine weiträumige Umgehung der Stadtschleuse angestrebt.

Diese Umgehung der Stadtschleuse wurde durch den von Lenné konzipierten und zwischen 1845 und 1850 unter Leitung

und die Potsdamer Straße, läuft die Grabenstraße entlang, wendet sich dann nach dem ehemaligen Fasanerie-Gehege, durchschneidet dasselbe und die Chaussée nach Charlottenburg und mündet endlich oberhalb Lietzow, bei dem neuen königlichen Salzmagazine, in die Spree aus.“

Zur besseren Entwässerung des Köpenicker Feldes und anderer an den Kanal grenzenden Ländereien wäre es besser gewesen, nur eine Schleuse am oberen Ende anzulegen und den restlichen Teil des Kanals auf den Unterwasserstand der Spree

wiesen von Drempeispitze zu Drempeispitze eine Länge von 160' (50,22 m) und eine Kammerbreite von 32' (10,04 m) auf.

Die Mindestwassertiefe des Kanals betrug 5' (1,57 m), die Breite 6 Ruthen (22,6 m).

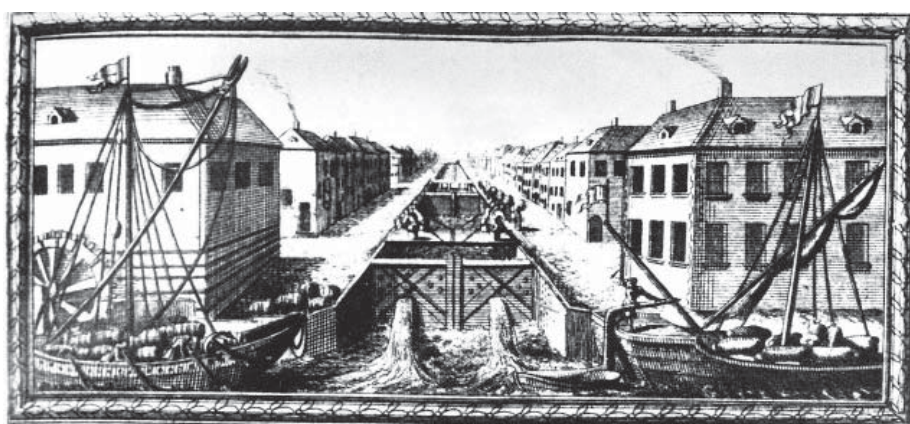
Der Kanal wurde am 2. September 1850 fertig gestellt und an diesem Tag dem Verkehr übergeben. Er war vom Tag seiner Inbetriebnahme an ein unverzichtbarer Transportweg für den Aufbau der südlichen Berliner Stadtgebiete. Der Durchgangsverkehr musste fast ausschließlich weiter über die alte Berliner Stadtschleuse abgewickelt werden.

Schon zwanzig Jahre nach der Inbetriebnahme des Kanals führte sein unglückliches Profil mit nur 10,00 m Sohlenbreite bei 1 : 4 geneigten Unterwasserböschungen zu unhaltbaren Zuständen für die Schifffahrt. Zahlreiche im Kanal zu Löschzwecken haltmachende Schiffe blockierten diesen fast vollständig, und bei den Überhol- und Begegnungsmanövern kam es zu umfangreichen Beschädigungen der flachen Kanalufer, die zu großen Versandungen führten. Um 1880 durften die Schiffer nur periodisch entweder aufwärts oder abwärts fahren. An der Unterschleuse musste im Sommer Tag und Nacht geschleust werden, um den Schleusenrang nicht zu groß werden zu lassen. Schon 1874 wurde der Entwurf eines Südkanals vorgestellt, der in seiner Linienführung in nur etwa 300 Meter Entfernung fast parallel zum Landwehrkanal verlaufen sollte. Anstelle einer unteren Ausmündung in die Spree war eine Führung über die Grunewaldseen bis zum Wannsee vorgesehen. Dieses Projekt wurde aber aus ökonomischen Gründen zugunsten einer Erweiterung des Landwehrkanals verworfen.

Diese Erweiterung bestand in der Vergrößerung der Sohlenbreite von 10,00 m auf 22,00 m, der Einfassung des Kanals auf fast der gesamten Länge mit Steilufern und der Anhebung sämtlicher Brücken sowie der Beseitigung der Drehbrücke der Potsdamer Eisenbahn.

Durch Anhebung des Normalwasserstandes wurde außerdem die Wassertiefe zwischen Ober- und Unterschleuse auf 1,75 m erhöht.

Das Entladen der Kähne längs der Ufer



Westliche Ansicht der alten Berliner Stadtschleuse von 1694.

Quelle: Zentralblatt der Bauverwaltung 1941

des Ingenieurs Baurat Helfft errichteten Landwehrkanal vollzogen. Helfft selbst gibt folgende instruktive Schilderung der Linieneinführung des Kanals.<sup>4</sup>

„Der ungefähr 1 3/4 Meilen (10,4 km) lange Landwehrkanal tritt oberhalb des Schlesischen Thores, nicht weit von der ehemaligen Mündung des Landwehrgrabens, aus der Spree, durchschneidet alsdann die Chaussée nach Treptow, entfernt sich, die sogenannten Berliner Wiesen durchschneidend und bei seiner Wendung beinahe einen rechten Winkel bildend, von der Stadt, kommt derselben bei Durchschneiden des Rixdorfer Damms wieder näher, erreicht die Stadtmauer am Halleschen Thore, durchschneidet ferner die Militairstraße, die Berlin-Anhalter-Eisenbahn, die Schöneberger Straße, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn

abzusenken. Hiergegen ging aber Lenné mit aller Energie vor, denn das hätte mit Sicherheit das Ende des alten Baumbestandes im Tiergarten bedeutet, der diese Absenkung des Wasserstandes von etwa 1,25 m nicht überlebt hätte.

Aus den vorgenannten Gründen wurde der Kanal sowohl am oberen als auch am unteren Ende mit einer Schleuse (Ober- und Unter- bzw. Tiergartenschleuse) versehen. Der Normalwasserstand für den Kanal wurde auf 6' 9 3/4" (2,14 m) am Berliner Pegel festgesetzt (etwa 33,64 m über dem Wasserspiegel der Ostsee). Sanken die Wasserstände im Oberwasser der oberen Schleuse unter diesen Wert, so blieb diese geöffnet. Ebenso blieb die Unterschleuse geöffnet, wenn die Spree im Unterwasser den Normalwasserstand des Kanals überstieg.

Die zweischiffig angelegten Schleusen

<sup>4</sup> Helfft: Der Landwehr-Kanal bei Berlin. In: Zeitschrift für Bauwesen 1852, S. 482 ff.

wurde durch die Anlage neuer Ladestraßen in Charlottenburg (Ladestraßen Charlottenburg-Ost 1885 und Charlottenburg West 1891) und am Holsteiner Ufer in Berlin (1899) erleichtert. Während diese Ladestraßen auf Initiative der preußischen Wasserbauverwaltung gebaut wurden, entstand zwischen 1891 und 1896 auf Initiative James Hobrechts der durch die Stadt Berlin errichtete Urbanhafen.

Zwischen 1936 und 1941 wurde der Landwehrkanal durch den Umbau von Ober- und Unterschleuse für Odermaßschiffe (55,00 m lang, 8,00 m breit, 1,75 m Tiefgang, 550 t Ladefähigkeit) zugänglich gemacht. Das Profil des Kanals wurde auf eine Wassertiefe von 2,00 m in Kanalmitte und einen wasserführenden Querschnitt von 42 m<sup>2</sup> gebracht.

Drei Jahre nach dem Baubeginn des Landwehrkanals wurde im Jahre 1848 mit dem Bau des Luisenstädtischen Kanals begonnen. Dieser sollte der industriellen Erschließung des Köpenicker Feldes dienen. Er zweigte aus der Spree oberhalb der damals noch nicht vorhandenen Schillingsbrücke ab und mündete gegenüber dem späteren Urbanhafen in den Landwehrkanal.

Der in Analogie zum Landwehrkanal mit einer zur Spree abschließenden Schleuse gebaute Kanal wurde 1852 fertig gestellt und wies schon 1881, als die Bebauung des Köpenicker Feldes abgeschlossen war, kaum noch Verkehr auf. Ein Grund hierfür war die wenig schiffahrtstfreundliche von Lenné konzipierte Linienführung.

Der Luisenstädtische Kanal wurde 1926/27 außer Betrieb genommen und sein Bett mit den im Zuge des benachbarten U-Bahnbaus angefallenen Aushubmassen verfüllt. Im Verlauf seiner Trasse entstanden schöne innerstädtische Grünanlagen. Das architektonisch reizvolle Engelbecken ist erhalten geblieben.

Noch in der Planungsphase des Landwehrkanals erhielten mehrere Privatunternehmer im Winter 1842/43 die Genehmigung einen Schifffahrtskanal zwischen der Spree unterhalb Berlins und der Havel oberhalb Spandaus anzulegen. Zweck des Unternehmens war es, den Verkehr zwischen den nordöstlichen Teilen der Mark Brandenburg in Richtung Finowkanal zu

erleichtern. Durch die direkte Verbindung sollte der Weg abgekürzt und vor allem der stark gewundene Unterlauf der Spree umgangen werden. Der 12,1 km lange Kanal zweigte in der Nähe des Unterbaumes am rechten Ufer aus der Spree ab und folgte, nach Lennés Vorschlag, dem Laufe des Charité-Grabens, der hier zwischen dem gerade neu errichteten Hamburger Bahnhof (1846) und dem Invalidenhaus verlief. Am Abzweig

terspree wurden diese Spreehochwasserspitzen gekappt, so dass die Tore in Plötzensee nur noch gegen die Havel zu kehren brauchten.

Durch die Schleuse Plötzensee wurde der Kanal in eine 8 km lange Havel- und eine 4 km lange Spreehaltung unterteilt. Vom Profil her war er genauso wie der Landwehrkanal konzipiert und für Schiffe bis zum späteren Großfinowmaß (41,5 m lang, 5,1 m breit, 1,60 m Tiefgang, 250 t Tragfä-



Landwehrkanal in der Nähe des heutigen Technikmuseums. Um 1890  
Quelle: Sammlung Lobst

aus der Spree wurde der Humboldthafen und etwa 1,5 km von diesem entfernt, an der Einmündung der Panke in den Kanal der Nordhafen errichtet. Mitten durch die Jungfernheide verlief der Kanal in westlicher Richtung bis Haselhorst, wo er aus „fortificatorischen“ (festungstechnischen, die Zitadelle Spandau betreffenden) Gründen einen scharfen Knick nach Norden machte, um dann in den Tegeler See zu münden.

Um unterschiedliche Wasserstände von Havel und Spree ausgleichen zu können, wurde bei Plötzensee eine Schleuse (nutzbare Maße 47,50 x 6,04 m) errichtet, die oben und unten doppelte Tore erhielt. Diese Anordnung war anfangs erforderlich, da die Spree bei größeren Hochwässern den normalerweise höheren Wasserstand der Havel überschreiten konnte. Bei der später erfolgten Regulierung der Un-

higkeit) ausgelegt.

Der Baubeginn erfolgte 1847. Die Bauarbeiten wurden aber kurz darauf durch die Ereignisse des Jahres 1848 unterbrochen und der größte Teil der Arbeiter auf die Straße gesetzt. Die Bauarbeiten wurden später vom preußischen Staat übernommen und nach etwas schleppendem Bauverlauf 1859 beendet. In diesem Jahr konnten dann die ersten Schiffe direkt von Berlin nach Stettin fahren.

1891/92 wurde die Spreehaltung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals erweitert. Sie erhielt in Klinkermauerwerk eingefasste Steilufer. Nach dem Ausbau konnten hier bereits Plauermaßschiffe (65,0 m lang, 8,00 m breit, 1,75 m Tiefgang, 650 t Tragfähigkeit) verkehren.

Teile des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals wurden später in die Trasse des Großschifffahrtsweges Berlin-Stettin in-

tegriert und dann 1933 bis 1939 zwischen der Schleuse Plötzensee und der Mündung des Kanals in die Oberhavel dreischiffig mit einer Wasserspiegelbreite von 53,00 m bei einer Wassertiefe von 3,20 m ausgebaut.

Wie schon weiter vorn dargestellt, war die Berliner Stadtschleuse Mitte des 19. Jahrhunderts ihren Aufgaben nicht mehr gewachsen. Die Entlastung durch den Landwehrkanal war durch dessen Beanspruchung für den Baustofftransport nur marginal. Deshalb wurde ein Neubau der Stadtschleuse bereits 1852 in Erwähnung gezogen. Die Bearbeitung des Entwurfes verzögerte sich aber sehr, da über die Grün-

fahrtskanals hatte man außer Acht gelassen, dass ein nicht unbeträchtlicher Teil des Schiffsverkehrs, insbesondere des Ziegeltransports von der Oberen Havel, den Landwehrkanal und die zu bebauenden südlichen Stadtgebiete zum Ziel hatte. Diese Schiffe mussten nun entweder den alten Weg über Spandau oder den Weg vom Humboldthafen 5 km spreeabwärts zum Landwehrkanal nehmen. Die schwierigen Schifffahrtsverhältnisse auf der noch unregulierten Spree führten zum Bau einer direkten Verbindung zwischen Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und Landwehrkanal.

Der Charlottenburger Verbindungska-

anal auf das Plauermaß ausgebaut. Bei den bis 1902 andauernden Arbeiten wurden die Steilufer mit Klinkermauerwerk eingefasst.

Die obere Hälfte des Charlottenburger Verbindungskanals wurde beim Bau des Westhafenkanals (1953-1956) in diesen integriert.

Zwischen 1840 und 1880 war die Bevölkerung Berlins rasant angestiegen (von etwa 300.000 auf über eine Million Einwohner), 1871 wurde Berlin Hauptstadt des Deutschen Reiches.

Die ihre Aufgaben bislang gut erfüllenden Wasserstraßen waren den weiter wachsenden Anforderungen nun nicht mehr gewachsen. Das bisher dominierende Großfinowmaßschiff musste durch größere Schiffseinheiten ergänzt bzw. ersetzt werden. Wie schon in den vergangenen zwei Jahrhunderten spielte dabei der Fernverkehr die Schrittmacherrolle. Der Verkehr in Richtung Schlesien war infolge des Nadelöhrs Friedrich-Wilhelm-Kanal kaum noch zu bewältigen und so kam es mit dem Bau des Oder-Spree-Kanals zwischen 1886 und 1890 zur Errichtung der ersten „Großschifffahrtsstraße“ in Preußen. Für Odermaßschiffe konzipiert und in Betrieb genommen, musste er bald darauf auf die schon vorgesehenen Plauermaßabmessungen erweitert werden.

Berlin „hinkte“ aber diesmal seinem Umland durchaus nicht hinterher. Nach Plänen des damals prominentesten Berliner Wasserbauers Friedrich Ernst Adolf Wiebe erfolgte zwischen 1882 und 1894 die „Canalisierung der Unterspree“, die neben der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen vor allem wasserwirtschaftliche Aufgaben erfüllen sollte.

Wie waren nun die Zustände auf Berlins wichtigster Wasserstraße Anfang der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts?

Obwohl im Jahre 1880 der Mühlenbetrieb am Mühlendamm eingestellt, die Mühlenräder entfernt und die Stauregelung ausschließlich der Königlichen Wasserbauverwaltung übertragen wurde, konnten die Hochwässer in der Oberspree nur geringfügig reduziert werden. So lagen z.B. zwischen 1810 und 1890 die mittleren Hochwässer am Pegel Köpenick um etwa 1,40 m über dem dortigen Mittelwasserstand und das bei einer Reten-



Blick auf den Urbanhafen. Um 1900.

Quelle: Sammlung Lobst

derung der nun über 150 Jahre alten Schleuse keine Unterlagen mehr aufzufinden waren. Der Bau begann schließlich im März 1861. Aus technischen Gründen konnte die neue Schleuse nur eine Nutzlänge von 160' (50,22 m) erhalten, dafür besaß sie aber mit 33' 8" (10,54 m) eine Breite, die es ermöglichte zwei Großfinowmaßkähne nebeneinander zu schleusen. Einer gravierenden Verbesserung wurden aber die Füll- und Entleereinrichtungen der Schleuse (neben Torschützen auch kurze Torumläufe) unterzogen. Es war nun möglich, das Füllen bzw. Leeren der Schleusenkammer auf zwei Minuten zu reduzieren, was bedeutete, dass innerhalb einer Stunde bis zu fünf Kreuzungsschleusungen durchgeführt werden konnten. Damit war das Nadelöhr Berliner Stadtschleuse vorerst „entschärft“.

Beim Bau des Berlin-Spandauer Schiff-

nal schloss ohne Schleuse an die Spree und damit an die untere Haltung des Landwehrkanals an. Von der Spree verlief er etwa 1,4 km lang in nördlicher Richtung, um dann fast rechtwinklig abzubiegen und in östlicher Richtung auf Plötzensee zuzulaufen. Hier wurde sein Wasserstand und der des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals durch eine Schleuse ausgeglichen. Die anfangs geplante Direktverbindung zwischen Plötzensee und Landwehrkanalmündung verhinderten Bodenspekulationen, die auch zu der etwas unglücklichen Linienführung führten. Der in den Jahren 1872 bis 1875 gebaute Kanal hatte eine Länge von 3,2 km und wies ähnliche Querschnittsverhältnisse wie der Landwehrkanal und der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal auf.

Im Anschluss an die Erweiterung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals wurde

tionsfläche von etwa 30 bis 40 km<sup>2</sup> oberhalb des Mühlendamms. Grund für diese unhaltbaren und zu ständigen Vernässungen führenden Zustände waren unzureichende Abflussmöglichkeiten am Berliner Mühlendamm und in der daran anschließenden Unterspree. Da das Wasser in Hochwasserzeiten in die Regen- und Schmutzwassereinfläufe zurückstaute, kam es zu unangenehmen hygienischen Beeinträchtigungen.

Schwierigkeiten gab es auch bei den neuzubauenden Brücken, da der inzwischen stark angewachsene Straßenverkehr keine Aufzugsöffnungen mehr duldete, die Anlage massiver Brücken aber, aus den schon erwähnten Gründen, größere Anramungen erforderlich machte. Die Reduzierung der Staulamelle am Mühlendamm war also zwingend notwendig geworden.

In der Unterspree hatten sich im Laufe der Jahrhunderte große Mengen von Sinkstoffen abgelagert. Die unzureichende Räumkraft des Flusses führte zwischen dem Humboldthafen und der Spreemündung zu Erhöhungen des Flussbettes, die sich in Niedrigwasserzeiten so auswirkten, dass nur noch Fahrwassertiefen von etwa 1,00 m vorhanden waren, wozu für die Schifffahrt weiterhin erschwerend die zu geringe Breite und die starke Mäanderbildung dieses Spreestückes hinzukamen. Zur Beseitigung der Missstände hatte der Staat mit Gesetz vom 12. März 1879 bereits 600.000 Mark zur Verfügung gestellt. Von den damals vorgesehenen Maßnahmen, mittels Einengung durch Buhnen und Parallelwerke die Räumkraft des Flusses zu erhöhen, nahm man jedoch Abstand. Man befürchtete mit Recht, dass diese Einschränkung des Flussbettes zum einen die Schifffahrt behindern und zum anderen sich ungünstig auf die Hochwasserstände auswirken würde, die damals schon ähnliche Situationen wie an der Oberspree erzeugten.

Neben den misslichen Verhältnissen in der Unterspree gab es seitens der Schifffahrt noch einen weiteren Grund, der auf Veränderung drängte. Die beiden Schifffahrtsverbindungen zur Oberspree, Spree- und Landwehrkanal, ermöglichten nur Fahrzeugen bis zur Größe des späteren Odermaßes die Passage. Außerdem war ihre Leistungsfähigkeit zu dieser Zeit kaum

noch ausreichend. Sollte Berlin nicht zu einem Nadelöhr im sich ständig verbessernden und erweiternden Wasserstraßennetz werden, so war der Bau einer Großschleuse unabdingbar geworden.

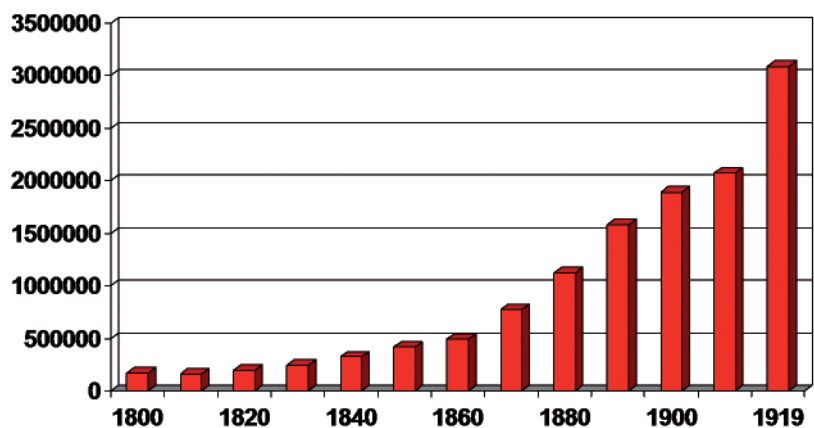
Das Projekt zur „Canalisierung der Unterspree“ bestand im Wesentlichen aus vier Punkten und zwar:

„a) der Unterspree eine bestimmte Normalbreite zu geben und größere Regulie-

1888 bis 1893

Die Schleusen in Charlottenburg konnten schon am 20. April 1884 in Betrieb genommen werden, während die anschließend gebaute Wehranlage ab dem 26. September 1885 voll funktionsfähig war. Die beiden Schleusen wiesen bei einer nutzbaren Breite von je 9,60 m Nutzlängen von 82,05 m und 64,90 m auf.

Die Arbeiten am Mühlendamm began-



Bevölkerungsentwicklung in Berlin zwischen 1800 und dem Ende des Ersten Weltkriegs

Zeichnung Autor

rungen ihrer Richtung vorzunehmen,

b) die Sohle so tief zu legen, dass sie beim kleinsten bekannten Wasserstande eine Schifffahrtstiefe von 1,5 m gewährt, deren Vergrößerung bis auf 2 m offen gehalten wird,

c) bei Charlottenburg ein Stauwerk zu erbauen, um den Wasserstand in der Stadt dem Bedürfnis entsprechend regeln zu können,

d) den Stau der Berliner Damm-Mühlen anderweitig einzurichten, um einerseits die Hochwasserabführung aus der Oberspree zu verbessern, andererseits die Schifffahrtsstraße direkt hindurch zu führen.“ (nach Wiebe<sup>5</sup>)

Der zeitliche Ablauf der Arbeiten war in etwa folgender:

- Regulierung, Verbreiterung und Vertiefung der Unterspree zwischen 1882 und 1892
- Bau der Staustufe Charlottenburg 1883 bis 1885
- Bau der Staustufe Mühlendamm

nen nach dem Abriss der alten Mühlen mit der Errichtung des Wehres, das auf eine höchste Abflussmenge von 162 m<sup>3</sup>/s bemessen wurde und dessen Hauptaufgabe es war den auf 32,28 m NN festgelegten Berliner Normalstau im Oberwasser zu garantieren.

Die Mühlendammschleuse, die mit einer Nutzlänge von 110 Metern und einer Breite von 9,60 Metern auch großen Elbschiffen die Passage ermöglichte, war bereits im Juni 1893 betriebsbereit. Infolge Schwierigkeiten beim Umbau der Langen Brücke (Rathausbrücke) verzögerte sich die Inbetriebnahme des Großschifffahrtsweges, wie die neue, verbesserte Wasserstraße auch genannt wurde, aber auf den 25. September 1894.

Die Schifffahrt nahm die neue Verbindung sofort an, und um 1900 passierten jährlich im Mittel weit über 40.000 Schiffe beladen mit gut 3 Millionen Tonnen Gütern die Schleusen.

So groß der Erfolg dieses Projektes für

<sup>5</sup> Wiebe, F.E.A.: Canalisierung der Unterspree von den Damm-Mühlen in Berlin bis Spandau. In: Centralblatt der Bauverwaltung 1881, S. 130 ff.

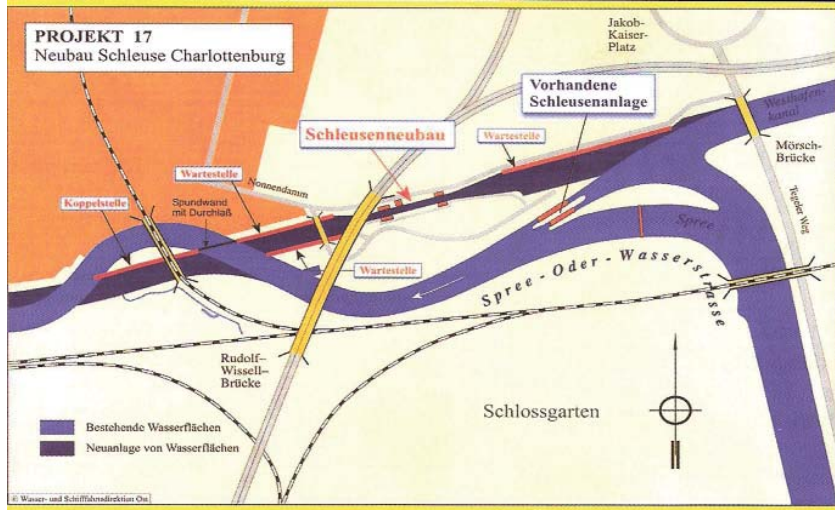
die Schifffahrt auch war, noch mehr profitierte die Stadt Berlin selbst davon. Die Vergleichmäßigung der Wasserstandsschwankungen und die Reduzierung der Hochwasserstände (heute beträgt der Unterschied zwischen Mittelwasser und höchstem bisher gemessenen Hochwasser am Pegel Mühlendamm nur noch 36 cm) führten zur Initiierung eines großen Brückenbauprogramms durch die Stadt Berlin (zwischen

1885 und 1897 wurden allein 28 Brücken über die Spree und ihre Nebenarme gebaut) sowie zur Unterbindung der bisherigen Hochwasserschäden.

Die wasserwirtschaftliche Konzeption des Wiebeschen Projektes war so weit vorausschauend, dass daran bisher nur geringe „kosmetische“ Nachbesserungen erforderlich waren und auch in Zukunft kein größerer Nachholbedarf zu erkennen ist.

An dieser Stelle soll auch noch kurz etwas über die Hafensituation in Berlin angemerkt werden. Ende des 19. Jahrhunderts bestanden neben den Ladestraßen (insbesondere am Landwehrkanal), der Schöneberger Hafen (ebenfalls am Landwehrkanal), der Humboldt-, der Nord- und der Urbanhafen. Hinzu kamen anfangs des 20. Jahrhunderts die Häfen am Teltowkanal und am Neuköllner Schifffahrtskanal.

Der Umschlag stieg aber in Berlin von 1900 bis 1906 von 6,6 auf 10,4 Millionen Tonnen. Um den Güterumschlag



Neubau der Schleuse Charlottenburg im Projekt 17  
Quelle: Zeitschrift Binnenschifffahrt 2004, S. 52

in geordnete Bahnen zu lenken, wurde 1905 der Beschluss gefasst, zwei zentrale Häfen zu errichten. Zwischen 1907 und 1913 entstand so am rechten Ufer der Spree in Höhe der Stralauer Allee der Osthafen (Verkehrsübergabe am 1. Oktober 1913), dem anschließend der Bau des Westhafens folgte. Bedingt durch den Ersten Weltkrieg konnte dieser erst am 3. September 1923 dem Verkehr übergeben werden. Der Westhafen ist dann zwischen 1925 und 1927 durch den

nach sich. So wurde bereits 1942 mit der heutigen Mühlendamm Schleuse (zwei Kammern mit Nutzlängen von je 140 m und Kammerbreiten von 12 m) eine neue leistungsfähigere Anlage in Betrieb genommen, die nach beseitigten Kriegsschäden und mehreren größeren Reparaturen bis heute zufriedenstellend ihre Dienste leistet.

Im Rahmen der 1936 begonnenen Arbeiten zum Umbau des Mühlendamms wurde auch die alte Stadtschleuse im Spreekanal

beseitigt und durch eine kleine Bootschleuse (nutzbare Maße 20 m x 3 m, z.Zt. nicht betriebsfähig) ersetzt neben der ein Wehr, das für einen Maximaldurchfluss von 50 m<sup>3</sup>/s ausgelegt ist, errichtet wurde. Das neben der Schleusenanlage ebenfalls neu errichtete Wehr ist nur noch für einen Durchfluss von 80 m<sup>3</sup>/s ausgelegt.

In Charlottenburg erfolgte im Rahmen des Projektes 17, das u.a. die Fahrt von 110 m langen und 11,40 m breiten Großmotorgüterschiffen bis zum Berliner West-



Der heutige Stand des Berliner Wasserstraßennetzes  
Zeichnung: Sigrid Uhlemann

hafen vorsieht, ein Neubau der Schleusen-anlage. Die neue Kammer weist eine Nutzlänge von 115 m und eine Breite von 12 m auf und wurde am 18. Dezember 2003 in Betrieb genommen.

Im Folgenden sollen noch zwei Kanalbaumaßnahmen erwähnt werden, die das Berliner Wasserstraßennetz in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts weiter komplettierten.

Vor nun über hundert Jahren wurde im Süden Berlins eine Wasserstraße in Betrieb genommen, die das System der Berliner Wasserstraßen großräumig ergänzte.

Schon 1861 entstanden erste Entwürfe, das Berliner Stadtgebiet im Zuge der Verbindung Oder – Spree – Untere Havel – Elbe südlich der Stadt zu umgehen.

Folgende Gesichtspunkte zwangen zu diesen Überlegungen:

- der starke innerstädtische Verkehr auf der Spree, der auch durch die Inbetriebnahme des Landwehrkanals nicht spürbar entlastet werden konnte,

- die großen Zeitverluste beim Passieren der Schleusen (Charlottenburg und Mühlendamm Schleuse in der Spree, Ober- und Unterschleuse im Landwehrkanal) und der teilweise sehr engen Stadtdurchfahrten,

- die Wegeverkürzung beim Verkehr zwischen Elbe und Oder von rund 16 km.

Alle damaligen Projekte kamen aber nicht zur Ausführung. Den eigentlichen Anstoß zum später erfolgten Bau einer solchen Wasserstraße gaben wasserwirtschaftliche Interessen, die darin bestanden, den südlich und südwestlich von Berlin gelegenen Ortschaften des Kreises Teltow einen wirksamen Vorfluter zu verschaffen. Diese Interessen des Kreises Teltow wurden mit den oben genannten Schifffahrtsinteressen verknüpft und ergaben so das Projekt des Teltowkanals. Hinzu kam noch, dass auch die ständig wachsende Industrie im Kreis Teltow selbst nach einer leistungsfähigen Wasserstraße verlangte.

Der Teltowkanal zweigt aus der Unteren Havel bei Klein-Glienicke ab und führt über Kleinmachnow und Teltow bis zur Dahme bei Grünau. Von Britz wurde noch eine Abzweigung zur Spree bei Baum-

aus diesem ab und verlief in einer Länge von 1,90 km bis zur Ringbahn. In den Jahren 1912 bis 1914 ist er um 2,50 km verlängert worden und über die Neuköllner Schleuse an den Teltowkanal angeschlossen worden.



Einweihung des Teltowkanals durch Kaiser Wilhelm II. am 2. Juni 1906  
Foto: Stiftung Stadtmuseum Berlin

schulenweg konzipiert (Verbindung Britz-Kanne oder heute Britzer Verbindungskanal). Der 37 km lange Teltowkanal (Britzer Verbindungskanal 3,5 km) ist in zwei Haltungen unterteilt, die durch die im Land Brandenburg liegende Schleusenanlage in Kleinmachnow verbunden werden. Er war zweisechiffig für den Verkehr mit Plauermaß-Kähnen konzipiert. Die Inbetriebnahme des Kanals erfolgte nach fünfjähriger Bauzeit am 2. Juni 1906.

1940 wurde in Kleinmachnow eine dritte Schleusenkammer dem Verkehr übergeben, die den Verkehr mit 1000 t-Kähnen ermöglichte. Im Rahmen des Projektes 17 ist ein partieller Ausbau des Kanals vorgesehen, der insbesondere den Neubau einer größeren Schleusenkammer in Kleinmachnow beinhaltet.

Zwischen 1902 und 1905 wurde noch der Rixdorfer Stichkanal gebaut. Er zweigte kurz unterhalb der Oberschleuse an dem rechtwinkligen Knick des Landwehrkanals

Im Gegensatz zu allen anderen Wasserstraßen, die vom Bund verwaltet werden, ist der Neuköllner Schifffahrtskanal eine vom Land Berlin verwaltete Wasserstraße.

Bereits seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts gab es die Idee, den Dämeritzsee mit dem Seddinsee durch einen Schifffahrtskanal zu verbinden. Nach mehreren vergeblichen Anläufen konnte der 4 km lange Gosener Kanal nach dreijähriger Bauzeit Ende 1936 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden.

Folgende Gründe waren für den Bau dieses Kanals maßgebend:

1. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Wasserstraßen. Die Dahme-Wasserstraße zwischen Wernsdorf und Köpenick führte infolge Überlastung durch Berufs- und Sportschifffahrt im Volksmund den Namen „Potsdamer Platz auf dem Wasser“, während der Weg über den Müggelsee bei widrigen Winden so gefährlich war, dass beladene Kähne und Schleppzü-

ge oft tagelang auf besseres Wetter warten mussten. Durch den Bau des Kanals konnten etwa 47% des die Schleuse Woltersdorf passierenden Frachtverkehrs diesen kürzeren Wasserweg benutzen, und auch beim Sportverkehr ergab sich eine spürbare Entlastung.

2. Die Verkürzung der Transportentfernung vom Rüdersdorfer Industriegebiet zum Industriegebiet um Niederlehme/Königswusterhausen und umgekehrt um rund 18 km.

3. Die Umgehung der Regattastrecke Grünau für die Zeit der Olympischen Sommerspiele von 1936. Dieser Grund war letztlich der ausschlaggebende für den Beginn des Baus, da man für die Totalspernung der Wasserstraße nicht abzusehende Schadenersatzforderungen der Binnenschifffahrt erwartete.

4. Kultivierungsmaßnahmen durch Aufhöhung zu tief liegender und damit vernässter Ländereien.

Als letzte Maßnahme zur Erweiterung des Berliner Wasserstraßennetzes sei der Bau des Westhafenkanals erwähnt, der im Dezember 1953 begann. Er zweigt am Charlottenburger Durchstich kurz oberhalb der Schleuse Charlottenburg ab und führt als Direktverbindung zum Westhafen. Der 3,05 km lange Kanal verkürzt den Weg zwischen der Schleuse Charlottenburg und dem Westhafen um 3 km. Die Verkehrsübergabe erfolgte am 15. August 1956. Auch der Westhafenkanal wird im Rahmen des Projektes 17 für den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen ausgebaut.

Damit sind wir am Ende unserer kurzen Reise durch die fast 800 Jahre alte Berliner Wasserstraßengeschichte angekommen. Das Wasserstraßennetz im heutigen Berliner Stadtgebiet hat sich im Vergleich zu seinen Ursprüngen fast verdoppelt (s.a. Tabelle 2). Ohne Übertreibung kann und soll an dieser Stelle gesagt werden: Berlin ist durch und mit seinen Wasserstraßen ge-



Die Berliner Mühlendammsschleuse am Beginn des Neubaus im Jahre 1935

Quelle: Sammlung Autor

Wasserstraße	Länge
Untere Havel-Wasserstraße	16,3 km
Großer Wannsee	3,5 km
Stößensee	2,2 km
Potsdamer Havel	≈ 1 km
Teltowkanal	etwa 30 km
Britzer Verbindungskanal	3,44 km
Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal	3,9 km
Zehlendorfer Stichkanal	0,8 km
Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (BSK)	12,2 km
Alte Fahrt des BSK	etwa 2,5 km
Spandauer Havel	3,5 km
Havel-Oder-Wasserstraße ab km 3,5	6,7 km
Stichkanäle im Raum Spandau (Maselake, Aalemann und Teufelsseekanal)	etwa 1,6 km
Tegeler See	4,10 km
Westhafenkanal	3,05 km
Charlottenburger Verbindungskanal	1,65 km
Spree-Oder-Wasserstraße	46,8 km
Ruhlebener Altarm	1,5 km
Landwehrkanal	10,74 km
Neuköllner Schifffahrtskanal	4,10 km
Spreekanal (Kupfergraben)	2,00 km
Müggelspree	11,39 km
Köpenicker Alte Spree	0,6 km
Seddinsee und Gosener Kanal	5,73 km
Große Krampe	3,26 km
Dahme-Wasserstraße	etwa 4 km
	etwa 187 km

Tabelle 2: Berliner Wasserstraßen heute.

Die genaue Erfassung der auf Berliner Territorium befindlichen Bundeswasserstraßen ist nur schwer möglich, da einige Wasserstraßen die Grenze zum Land Brandenburg bilden und es so zu Überschneidungen kommt. Die dadurch entstehenden Ungenauigkeiten sind aber marginal.

wachsen. Ohne seine Wasserstraßen und das die Stadt umgebende Wasserstraßennetz wäre Berlin nie zu dem geworden, was es heute ist, eine liebens- und lebenswerte Metropole!

Der vorstehende Beitrag basiert im Wesentlichen auf folgenden Veröffentlichungen des Autors:

Uhlemann, Hans-Joachim: Berlin und seine Wasserstraßen. Berlin 1987, Hamburg 1994

ders.: 100 Jahre Großschifffahrtsweg durch Berlin. In: Binnenschifffahrt 1994, Nr. 20, S. 20 ff.

ders.: Die Entwicklung der Binnenschifffahrt und Wasserstraßen in Berlin. In: Festschrift 75 Jahre BEHALA, S. 11 ff. Berlin 1998.

ders.: 150 Jahre Landwehrkanal. In: Festschrift 10 Jahre Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V.: Zur Geschichte der Binnenschifffahrt auf Spree und Havel. S. 52 ff. Berlin 2000.

ders.: Berlin und seine Häfen. In: Die Mark Brandenburg, H. 54, S. 2 ff. Berlin 2004.

Hans-Joachim Uhlemann



# Zeitschrift „navalis“ – Mitteilungsheft des Historischen Hafens Berlin e.V.

Die seit 2004 herausgegebene Zeitschrift „navalis“ zur Geschichte der Binnenschifffahrt, des Binnenschiffbaues und der Wasserstraßen ist im 20. Jahr des Bestehens des Historischen Hafens Berlin zu ihrem Mitteilungsheft avanciert. Unternehmen, die im Historischen Hafen Berlin angesiedelt sind, haben ihr Anzeigenaufkommen für die „navalis“ erhöht und die Historische Hafens Berlin gGmbH tritt als Sponsor auf, so dass wir in die Lage versetzt wurden, die Öffentlichkeitsarbeit unseres HHB e.V. in einem

Umfang zwischen sechs und acht Heftseiten in Heftmitte über diese Zeitschrift einer größeren Leserschaft unterbreiten können, als es mit den herkömmlichen Postwurfmitteln möglich wäre. Gleichzeitig ist der Herausgeberverlag durch die durch das Sponsoring und das gewachsene Anzeigenaufkommen höheren Einnahmen in der Lage, die Zeitschrift „navalis“, trotz relativ geringer verkaufswirksamer Auflage vollständig vierfarbig herausgeben zu können. Der Historische Hafen Berlin e.V. und die

Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V., deren Engagement für die Pflege des historischen Erbes im Raum Berlin-Brandenburg vor 20 Jahren begann, können dieses Jubiläum somit auch in der Öffentlichkeit wirksamer begehen, als dies bislang möglich gewesen wäre und sie können auch künftig ihre Öffentlichkeitsarbeit einem größeren Interessentenkreis anbieten. Und der Verlag ist damit in der Lage, ein attraktiver gestaltetes Heft herauszugeben.



