



Datum 12. Dezember 2003
Projektleitung Ulrike Andres
Neubau
Telefon 030-902 54 -224
Fax 030-902 54 -175
e-mail andres@dtmb.de

Ausstellungstexte Kaffenkahn / Wassersport / Binnenschifffahrt (EG)

Kaffenkahn: Der Frachtsegler auf Märkischen Gewässern

„Kaffe“ bezeichnet den vorderen und hinteren Abschluss des Kahns. Die zum Teil sehr langen Spitzen dienten als Schmuck und dem Schiffer als Orientierungshilfe beim Steuern.

In ähnlicher Form wurden diese Frachtschiffe schon vor 1000 Jahren gebaut. Kaum verändert durch die Jahrhunderte prangten an der Mastspitze oft Namenswimpel, die von weitem gut zu erkennen waren. Bis um 1880 waren die Mehrzahl der Wasserfahrzeuge in den märkischen Gewässern Kaffenkähne. Sie wurden hauptsächlich zum Transport von Baustoffen und Lebensmitteln genutzt. Die Holzböden waren besonders haltbar, mussten aber regelmäßig kalftert, das heißt abgedichtet, werden.

Die Schiffer bewegten die Kähne auf vielfältige Art und Weise. Beim Staken schoben die Männer den Kahn mit langen Stangen. Beim Treideln zogen sie den Kahn vom Ufer aus an langen Tauen. Diese Arbeit erledigten oft auch die Frauen und größeren Kinder. Beim Warpen wurde ein Tauende in einem kleineren Boot vorausgefahren und an einem geeigneten Punkt mit einem Anker versenkt. Der Kahn wurde dann an dem Tau zum Ankerpunkt gezogen.

Mit dem Aufkommen der Schleppdampfer konnten die Schiffer auch diese Antriebsart wählen. Billiger war es, die Strömung auszunutzen und den Kahn „schwimmen“ zu lassen. Das große Ruder sorgte dafür, dass das langsame Schiff Kurs hielt. Wann immer möglich, segelten die Schiffer, denn mit der größeren Geschwindigkeit verbesserte sich die Manövrierfähigkeit des Kahns.

Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Oder

**„Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ sagt man und meint damit:
Erst der Frachttransport per Schiff ermöglichte den Berliner Bauboom Ende des
19. Jahrhunderts.**

Auf Lastkähnen transportierte man nicht nur Nahrungsmittel und Baustoffe, auch Luxusgüter und Kohle kamen über die Elbe oder die Oder nach Berlin. Ab 1850 konkurrierte die Eisenbahn mit dem Personen- und Frachtverkehr auf dem Wasserwege. Das Frachtaufkommen war jedoch so groß, dass auch der Ausbau des Wasserstraßennetzes nötig wurde. Dieses weit verzweigte Netz war die Grundlage für den Aufschwung des Gütertransportes per Schiff Ende des 19. Jahrhunderts. Dabei konnte man auf Vorarbeiten aus vergangenen Jahrhunderten zurückgreifen. Bereits 1620 war der erste Finowkanal gebaut worden, der im Dreißigjährigen Krieg wieder zerstört wurde. 1742 eröffnete dann der zweite Finowkanal den Weg über die Oder an die Ostsee.

Die erste Dampferfahrt auf Berliner Gewässern fand im Jahr 1816 mit der PRINZESSIN CHARLOTTE VON PREUSSEN statt. Sie wurde von John Humphrey und Sohn in Pichelsdorf bei Spandau erbaut. Doch erst nach 1839, als Dampfmaschinen und Kessel nicht mehr importiert werden mussten, begann auch in

Berlin das Zeitalter der Dampfschiffahrt.

Wie vieles in Berlin hat auch der Fußballverein Hertha BSC eine besondere Beziehung zum Wasser. 1892 gründeten die Brüderpaare Lindner und Lorenz an Bord des Ausflugsdampfers HERTHA den BFC HERTHA 92, den Vorläufer des bekannten Berliner Clubs.

Wassersport zwischen Havel und Spree

Die ersten Boote, mit denen Wassersport betrieben wurde, waren noch nicht als Sportboote konstruiert. Die frühen Wassersportler fuhren auf ausgedienten Fischerbooten um die Wette. Erst nach und nach wurden, oft nach englischen Vorbildern, spezielle Sportboote gebaut.

Schon vor 300 Jahren unterhielt Friedrich I. Lustschiffe. Diese Yachten waren so prunkvoll eingerichtet, dass Diplomaten und Staatsoberhäupter beeindruckt waren. Peter der Große, der russische Zar, war von den Spazierfahrten so begeistert, dass er nach dem Tode Friedrichs I. eine der prächtigen Yachten erwarb. Zeitgenossen betrachteten dies als eine „schmerzliche Einbuße für den königlichen Wassersport“. Der erste Segelverein an Havel und Spree wurde 1835 gegründet. Etwa 100 meist wohlhabende Männer wurden Mitglieder. Der erste Ruderverein entstand 1876. Auch hier waren die Mitglieder vor allem Söhne reicher Industrieller und Offiziere. Um die Jahrhundertwende war das Interesse am Wassersport so angewachsen, dass auch Arbeiter ihre eigenen Wassersportvereine gründeten. Der Friedrichshagener Damen Ruder Club in Köpenick bei Berlin war 1901 der erste Frauenruderclub Deutschlands.

Heute sieht man in und um Berlin bei schönem Wetter Tausende von Ruder-, Segel- und Motorbooten auf Flüssen und Seen. Jeder ist stolz auf sein spezielles Bootsmodell oder seinen Eigenbau. Die heute bekannten Sportboote sind nur ein Teil der Gefährte, die in den letzten 150 Jahren auf den Berliner Gewässern gefahren wurden.