

Statt der schlichten Zille ein wertvoller Kaffenkahn

Einzigartiges Havel-Fundstück kommt zum Trocknen in die Halle — Verkehrsmuseum will Schiff ausstellen

Nicht, daß sie die Nase gerümpft hätten, die Experten vom Museum für Verkehr und Technik, als Sporttaucher sich im August daran machten, einen versunkenen Kahn vor Eiswerler aus dem Havelschlick zu befreien. Aber erwartet wurde allenfalls eine Zille. Zille? So hießen die im 19. Jahrhundert üblichen kastenbrümmigen Holzschiffe, die auf den Binnengewässern oft nur wenige Male verkehrten, bevor sie von sogenannten Zillenschlächtern an irgendeinem Ort zerlegt wurden.

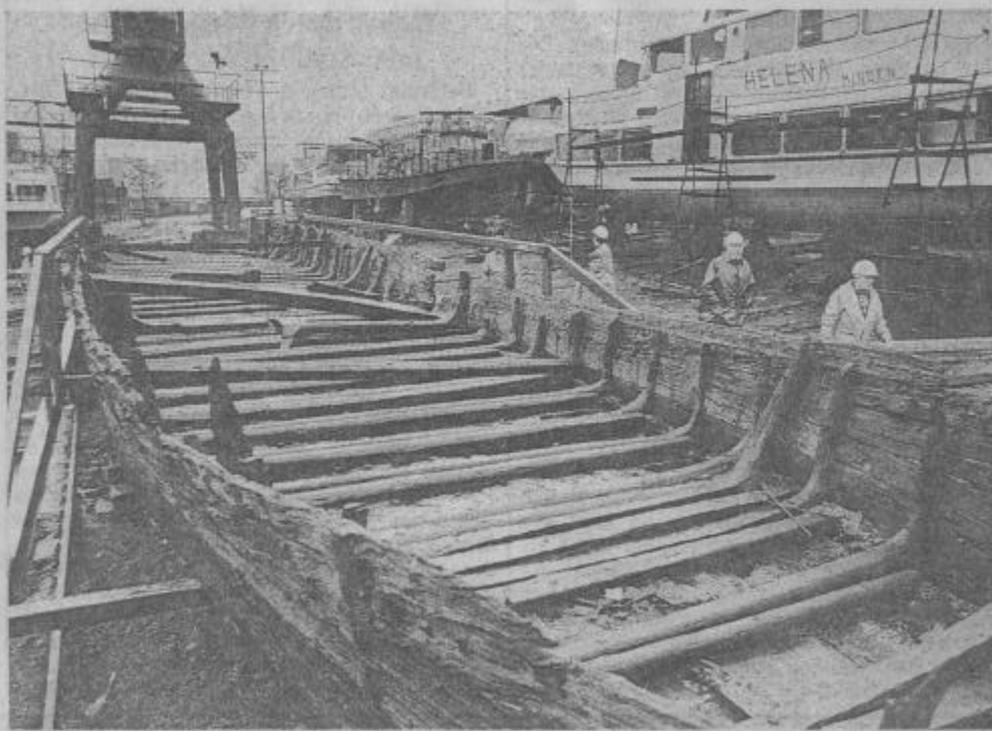
Statt des „schwimmenden Sarges“ aber, als den Kenner ein wenig despektierlich die gewöhnliche Zille bezeichnen, wurde zweifellos ein Schatz geborgen. Sein Name: Kaffenkahn. Im Unterschied zur Zille, die dem Großen Meyers Lexikon immerhin drei Zeilen wert ist, bleibt der Kaffenkahn hier ganz exotisch ungenannt. Klaus Streckebach, der stellvertretende Leiter des Verkehrsmuseums, erklärt es uns: Benannt sind die Kähne — das Wort Kaffee kommt aus dem Niederdeutschen stammen — nach ihrer typischen, an Bug und Heck fast gleich verlaufenden Spitze, bekannt wiederum für ihre Hochsee-Bauweise (nur der Kiel fehlt) und die rundsolide Zimmermannsarbeit.

Bis zum August waren Kaffenkähne nur noch als Kleinodien zu bewundern: als Modell, auf Schinkel-Zeichnungen oder alten Titzenthaler-Fotos. Mit dem Spandauer Fund verfügt man nun erstmals wieder über ein gewaltiges Original, ein Einzelstück im ganzen märkischen Raum und, bei weitherziger Auslegung der Lust auf Superlative, wohl auch eines der ältesten erhaltenen Binnenschiffe Europas. Dabei fing alles ganz beiläufig an.

Letzte blieben hängen

Der letzte Netzfischer Berlins, so erzählt Klaus Streckebach, war an immer selber Stelle mit seinen Netzen hängengeblieben. Taucher suchten dann auf vier Meter tiefem Havelrund eine große Menge von Ziegeln aus — die später gezählt wurde, rund 30 000 Stück, knapp 50 Tonnen schwer. Die Ziegel waren Ladung eines Schiffs, das, wohlkonserviert, im Schlick darunter steckte. Es war so gut isoliert, daß es von allein aufschwamm — zum Staunen aller Beteiligten, die schon alle Vorbereitungen zum Heben getroffen hatten.

Nun galt es, das Alter zu schätzen. Als mehrfach erwiesen sich dabei weitere Funde, die als der schlichten Holzkajüte geborgen werden konnten. Ein gußeiserner Ofen: datiert 1817. Drei Münzen à ein, zwei und drei Pfennig aus den Jahren 1845—1847. Eine Axt mit Stempel von 1847, eine Zahl, die sich nach Sichtung aller Funde vom Küchengerät bis zum Lederschuh als jüngstes Datum erwies. Also schätzen die



Langer Weg ins Museum. Der im August aus der Havel geborgene historische Kaffenkahn wurde gestern in eine Spandauer Werfthalle zum Austrocknen gebracht. In fernerer Zukunft will das Museum für Verkehr und Technik seinen ungewöhnlichen Fund auf eigenem Grund ausstellen.

Foto: Peters

Museumsleute, der Kahn sei zwischen 1840 und 1860 gebaut worden und „wohl vor 100 Jahren abgesehen“.

Aber sie wollen es genauer wissen — und hoffen dabei auf die Mithilfe von DDR-Experten. Kontakte sind schon geknüpft. So ist über den Eigentümernamen „W. Grothe“, der dankenswerterweise auf einer Schiefertafel festgehalten war, die Herkunft des Schiffes geklärt. Grothe, ein damals bekannter Binnenschiffer, stammt aus Bredereiche bei Zehdenick im Norden Berlins. Ein „WG“-Initial zielt auch die Ziegel, die aus Rathenow stammen; aber die anfängliche Spur, der Schiffer sei nun auch Ziegelbesitzer gewesen, hat sich durch DDR-„Amtshilfe“ schnell verloren.

Ohne Mast und Steuerruder

Einstweilen freuen sich die Experten auch ohne letzte Kenntnisse an ihrem Fund, selbst wenn Bug und Heck nicht vollständig sind, der Mast ebenso wie das Steuerruder des Segelschiffes fehlen. Mächtig genug ist es ohnehin: mit rund 30 Meter (von etwa 38) erhaltener Länge und eine Breite von 4,80 Meter, wobei die frühere märkische Schleusenbreite von 5 Meter knapp eingehalten war. Die Planken, die „Haut des Schiffes“, sind aus großen Kiefernhol-

zern; die Spanten, das „Gerippe“, erinnern an eine besondere bautechnische Feinheit: Kiefernstämmen und Wurzelstücke blieben als stabile, alle 40 Zentimeter abwechselnd ausgerichtete Bauteile unzertrennt.

Spät im Jahr, aber noch vor der großen Kälte, wurde der Kaffenkahn aus dem Havelwasser geholt, in dem er seit August anstandslos wieder schwamm. Über den Winter bleibt er zum Austrocknen in einer Halle der Deutschen Industrie Werke in Spandau. Von Vorteil war dabei, daß dort bereits der Dampfer „Siegfried“ und der Schlepper „Vollampf“, beide im Besitz des Verkehrsmuseums, restauriert werden. Denn eigentlich braucht diese einzige Großwerft der Stadt ihren Platz für anderes als alte Holzkähne.

Natürlich soll der Kaffenkahn, dessen Rettung bisher rund 100 000 DM gekostet hat, eines Tages ausgestellt werden — in dem großen Neubau für Flugzeuge und Schiffe, den das Verkehrsmuseum dicht an der Möckernstraße plant. Bis dahin — das Gebäude soll 1992 fertig sein — müssen die Berliner allerdings noch eine Weile warten. Ebenso der Kahn. Als Zwischenlager ist ein größeres ausgedientes Binnenschiff vorgesehen — als Trockendock für kleinere Wasserfahrzeuge nicht einmal selten. jal