

Aus „Der Froschmann 2/1987, S.9 ff.

Antiker Kaffenkahn geborgen

Bericht von Günter Jürgens

Hohe Segelmasten mit flatternden Wimpeln, Karrplanken vom Kahn zum Land, quietschende Karren, maßgerecht mit Dachziegeln beladen. Schwitzende Schiffer hinter den schweren Karren, oft im Rücken nachgeschoben von den Schifferfrauen, um die schweren Karren bergan zu schieben.

Mehrere hundert Mal ging es mit der Karre von Bord und zurück, um den kleinen Kahn zu entleeren. Ein gewohntes Bild in den im Aufbau befindlichen Städten vor 200 Jahren. Hunderte solcher Kähne mit einer Tragkraft von 30 bis 50 Tonnen waren zwischen den meist am Wasser gelegenen Ziegeleien und den Bauplätzen unterwegs, Lohn und Brot für viele Schifferfamilien.

Den Schatztauchern des DUC-Berlin gelang es, das bisher einzige noch erhaltene Original eines Kaffenkahns zu bergen. Die meisten dieser Schiffe wurden in sogenannten "Zilleschlächtereien" zerschlagen und als gebrauchtes Holz billig verkauft, da durch die verdiente Frachtsumme die geringen Anschaffungskosten dieser Schiffe gedeckt waren. Andere vermoderten einfach im Schilf irgendeines Nebenarmes der Kanäle.

Es begann an einem wunderschönen Sommertag im Jahr 1986. Anlässlich der Beseitigung von Unterwasserhindernissen erzählte uns der Fischer Latendorf, daß er an einer bestimmten Stelle zwischen der Zitadelle und der Insel Eiswerder im Ortsteil Berlin-Spandau nicht fischen könne, da dort vermutlich ein Holzwrack liege. Weiter berichtete er, daß bereits sein Jetzt achtzigjähriger Vater wegen dieses Hindernisses dort schon nicht fischen konnte.

Damit war das Interesse der Schatztaucher des DUC geweckt. Mit einem Suchanker wurde die vermeintliche Stelle geradezu umgepflügt, Jedoch ohne Erfolg. Bei einem erneuten Versuch packte der Anker. Ein Taucher ging der Sache auf den Grund und brachte einen krummen Balken mit nach oben. Er war grob mit dem Beil bearbeitet worden. Der natürliche Wuchs des Holzes war geschickt für eine Krümmung ausgenutzt worden. In dem Balken steckten mehrere Holznägel. Es wußte sich um ein wirklich altes Wrack handeln.

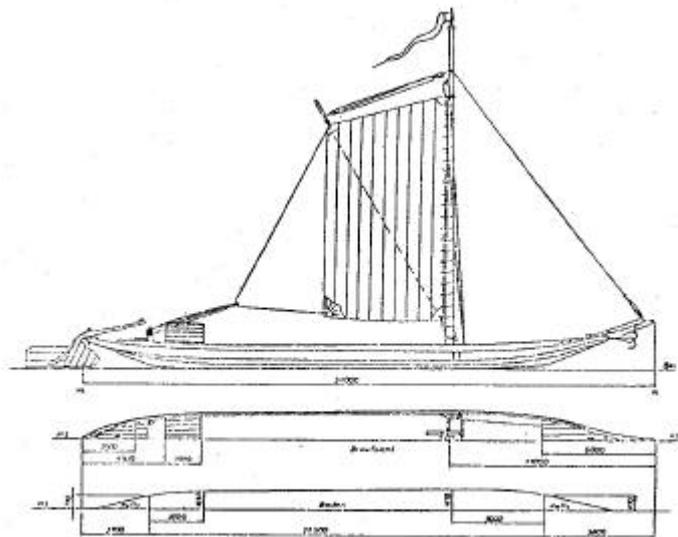
Um die Möglichkeit einer Bergung abschätzen zu können, reichten die Erkenntnisse jedoch noch nicht aus. So zogen die Schatztaucher mitten im Winter wieder zu der Stelle. Inzwischen war die Havel mit einer 20 cm dicken Eisschicht überzogen. Es war saukalt. Zwei für die Dokumentation mitgebrachte Fotoapparate froren buchstäblich ein. Das alles konnte uns jedoch nicht davon abhalten, daß Wrack zu vermessen: Länge 30 m, Breite 4.4 m, Höhe ca. 1 m.

Unter einer 30 bis 50 cm dicken Sedimentschicht lag die Ladung, 30.000 - 60.000 Dachziegel. Eine kleine Anzahl wurde an die Oberfläche gebracht. Es handelte sich um sogenannte Biberschwänze. Die Bundesanstalt für Materialprüfung hielt die von Hand hergestellten Ziegel für gebrauchsfertig! Uns war natürlich klar, daß eine Bergung ohne

fremde Hilfe unmöglich war.

Inzwischen konnte das Museum für Verkehr und Technik an dem Fund interessiert werden. Nach den vorliegenden Erkenntnissen wußte es sich um einen gesunkenen Kaffenkahn aus dem 18. Jahrhundert handeln. Ein Original dieses Schiffstyps gibt es in keinem Museum. Nahezu alle in den Museen und auch anderweitig noch vorhandenen Modelle von Binnenschiffen aus der fraglichen Zeit sind als "Gildezeichen" oder "Insignien" der Schiffervereinigungen gefertigt worden., somit also als "Votivschiffe" anzusprechen. Es gibt heute noch ein Spreeschutenmodell im Märkischen Museum Berlin, ein Kahnmodell im Wasserstraßenamt Zehdenick, ein Kaffenkahnmodell im Museum Brandenburg/Havel. Daneben gibt es eine größere Zahl verschiedener Stahlstiche und Applikationsbilder in den Museen der DDR, die segelnde Kaffenkähne zeigen und aus der Zeit um 1800 stammen. Im Märkischen Museum hängt ein Ölgemälde "Brand vom Mühlendamm", das ebenfalls solche Schiffe zeigt.

Kähne dieser Art gestaltete man als Kaffenkahn. Der Boden hatte vorn und achtern einen Sprung. Die Borden legte man ausfallend, also mit Dehnung an. Achtern befand sich eine Wohnkajüte, genannt Bude. Der Mast stand unverstägt ohne Wanten, nur im Scherstock und in der Mastducht gehalten. Die Segel waren nicht zu reffen. Je nach Windstärke wurden verschieden große Segel gesetzt. Planken und Bodenwrangen verband man mit den bereits genannten Holznägeln. Die Tragkraft dieser Zillen betrug ca. 30 bis 50 t. Sie wurden für Ziegeltransporte nach Berlin, Potsdam und andere im Havelbereich liegende Orte eingesetzt. Unser Wrack war mit Ziegeln der Firma Cb und W.Grothe aus Rathenow beladen und fuhr nach Berlin.



Ohne feste Zusage auf Hilfe wurde das Wrack in hunderten von Stunden von Sedimenten befreit. Dabei erwies sich die Bude als Fundgrube für historische Gebrauchsgegenstände. Teller, Tassen, Töpfe, Krüge und Werkzeuge, alles handgearbeitet, kamen an's Tageslicht. Vierundsiebzig Gegenstände konnten katalogisiert und fotografiert werden.

Endlich kam nun die Zusage auf Hilfe für die Bergung der Ziegelladung. Die Firma

Buchardi wurde mit mehreren Schuten und einem Kran bestellt. Für die Taucher wurde ein schwimmendes "Wochenendhaus" verankert. Die Baustelle nahm für mich ein utopisches Ausmaß an.

Neben dem Wrack wurden Dalben eingerammt und ein 30 m langer Schwimmsteg befestigt. Daneben lagen Transportschuten mit Bergen von Euro-Gitterpaletten. Mit dem Kran wurden diese zum Wrack hinunter gelassen. Dann begann die Wahnsinnsarbeit. Galt es doch, 50 t Dachziegel in ca. 4,5 m Wassertiefe, bei völliger Dunkelheit, in die

Gitterboxen zu laden. Hinzu kam noch der Zeitdruck. Wir hatten für diese Arbeit nur sieben Tage Zeit.

Am Samstag, den 1. August 1987, begannen wir, mit der Hilfe von fünf DLRG-Tauchern aus Stade, mit dem Entladen. Bereits am nächsten Tag waren die Schatztaucher des DUC wieder unter sich. Hin und wieder wurden sie bei ihrer Arbeit von interessierten Tauchern aus dem DUC unterstützt. Genau eine Woche später war der letzte Stapel Ziegel geborgen. 150 Gitterboxen - aufgereit aufgestellt, ergeben sie eine Länge von 180 m - sind unter Wasser beladen und an Bord gebracht worden. Insgesamt wurden so 70 t (naß) umgeschlagen.

Das abschließende Aufräumen begann. Die letzten Scherben wurden mit dem Saugschlauch aus dem Wrack entfernt.

Plötzlich schrie jemand: "Da ist es - das Wrack ist da'. Alles lief kreuz und quer durcheinander. Leinen mußten gelöst werden, Kameras wurden geholt, Taucher fielen sich in die Arme. Die Arbeit hatte dich gelohnt. Damit hatte wohl niemand gerechnet. Ein Wrack, das ca. 150 Jahre auf dem Grund lag, kam allein wieder nach oben! Dazu ein Taucher: "Ich habe im Schiffsboden gesaugt, als es immer heller wurde. Zunächst dachte ich, die Sonne wäre aufgegangen. Plötzlich saß ich wie in einer Badewanne und konnte mit dem Kopf aus dem Wasser sehen". Die an diesem Tage anwesenden DUC-Taucher waren begeistert.

Das unerwartete Auftauchen des Schiffes schuf natürlich neue Probleme. Ein Abtransport konnte unmöglich erfolgen. Es mußte am Ort vor wegschwimmen und Souvernierjägern gesichert werden. Dazu bietet sich natürlich das Versenken des Schiffes an Ort und Stelle an! So wurden fünf mühsam beladene Gitterboxen mit Ziegeln wieder in das Schiff gestellt, bis es zu sinken begann. Es sank jedoch nicht wie Schiffe es zu tun pflegen, in ihrer normalen Schwimmelage, Das Wrack fiel seitlich mit der Backbordwand auf den Grund und alle Paletten kippten aus. Das bedeutete für uns einen halben Tag Mehrarbeit.

Am nächsten Morgen war es dann soweit. Unter den kritischen Augen der Presse und des Fernsehens ließen wir unser Wrack wieder auftauchen. Alles funktionierte nach Plan. Der stellvertretende Direktor des Museums für Verkehr und Technik übernahm sein Schiff.

Auf meine Frage, was er mit so einem großen Schiff den machen wolle, es paßt ja durch keine Tür, antwortete er gelassen: "Es ist besser, ein historisches Schiff zu haben und noch keine passende Halle, als eine Halle und kein Schiff. Es ist schließlich das einzige noch erhaltene Original auf dieser Welt. Dann wird dafür eben eine neue Halle gebaut".

Uns Schatztaucher, Rüdiger Snay, Andreas Vorweg, Mathias Fischer und Günter Jürgens, hat die Bergung Spaß gemacht. Wir möchten uns auf diesem Weg bei allen Tauchern des DUC und ganz besonders auch bei den DLRG-Tauchern aus Stade bedanken, die alle mit ihrer Arbeit zum erfolgreichen Gelingen der Bergung beigetragen haben.