

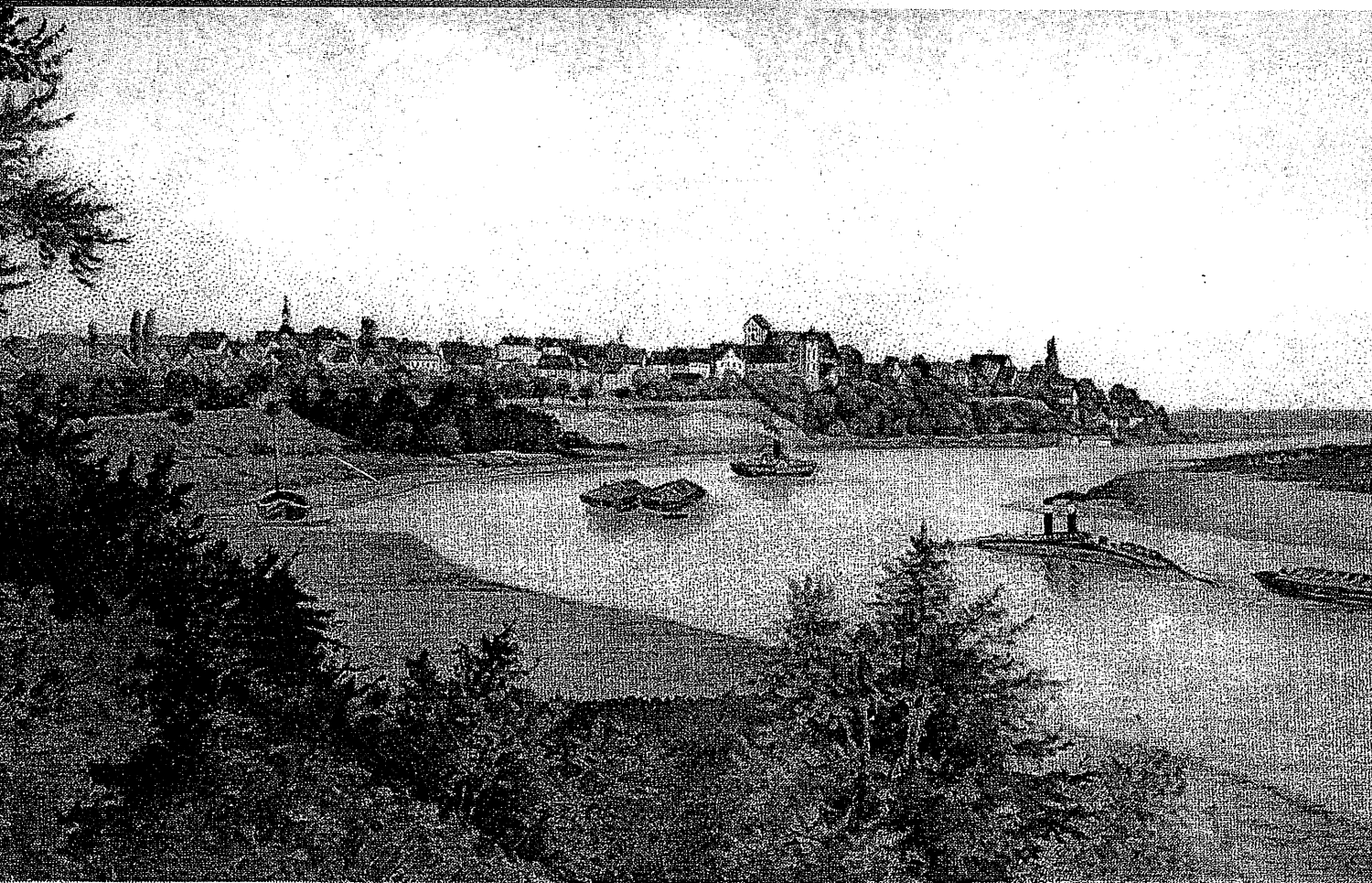
navalis

7. Jahrgang 2010 • Nr. 1

ISSN 1613-3846

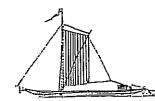
Preis 9,50 Euro

Zeitschrift zur Geschichte der Binnenschifffahrt, des Binnenschiffbaues und der Wasserstraßen



Die Themen der Frühjahrs-Ausgabe 2010

- Die Zürcher Flotille in den napoleonischen Kriegen
- Erlöschene Namen großer Rheinreedereien
- Die Storkower Gewässer – vom Floßkanal zum Touristenmagneten
- Mit dem Motorkahn auf der Flucht
- Eisbrecher „Gartz“ geht außer Dienst
- „Tümmler“ – Deutschlands ältester aktiver Eisbrecher
- Dampfer „Andreas“ braucht Hilfe
- Jüngster Dampfschlepper-Neubau „Andreas“
- 20 Jahre Historischer Hafen Berlin
- Höhepunkte aus den 20 Jahren des HHB
- Die Oderschiffe unter polnischer Flagge nach dem Zweiten Weltkrieg
- Die Dampfschiffahrt auf der Elbe von der Elbschiffahrtsakte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts
- Deutsche Binnenreederei Berlin - Erdöltransporte ab der Insel Usedom
- Die Zukunft hat schon begonnen



Sehr verehrte Leserinnen,
sehr verehrte Leser,



obwohl das Jahr 2010 bereits mehr als drei Monate alt ist, möchten wir Ihnen noch alles Gute wünschen und uns dafür bedanken, dass Sie uns auch im 7. Jahr die Treue halten. Die Abonnentenzahl wächst kontinuierlich weiter, Kündigungen halten sich in Grenzen.

Wir meinen, Ihnen auch mit dem vorliegenden Heft wieder anregenden Lesestoff bieten zu können. Und wie Sie sehen werden, erscheint die „navalis“ erstmals durchweg vierfarbig.

Durch ein erhöhtes Anzeigenaufkommen, besonders von Mitglieder-Unternehmen, die im Historischen Hafen Berlin angesiedelt sind, und den wieder neu hinzugekommenen Capt'n Schillow stehen wir auf der Einnahmenseite etwas besser da. Damit hätten wir bereits einen achtseitigen vierfarbigen Innenteil herstellen können.

Ganz entscheidend aber sind das Sponsoring der Historischer Hafen Berlin gGmbH und das Entgegenkommen unserer Berliner Druckerei Schmohl & Partner bei den Druckkosten, dank derer wir von nun an durchgehend vierfarbig erscheinen werden.

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.

Es ist dem Verlag und Redaktion bis zum Redaktionsschluss jedoch leider nicht mehr ganz gelungen, sämtliche vorliegenden Beiträge und insbesondere alle dazugehörigen Illustrationen für die vierfarbige Wiedergabe vorzubereiten. Wir werden jedoch bei den nächsten Ausgaben weiter daran arbeiten. Zugleich richten wir an unsere Autoren die Bitte, für ihre zur Veröffentlichung bestimmten Beiträge nach Möglichkeit farbige Bildvorlagen zu beschaffen. Ganz besonders bitten wir die Schiffervereine und die Museen, die sich mit der Pflege des historischen Erbes der Binnenschifffahrt in ihrem jeweiligen Territorium beschäftigen, ganz gleich, ob an Donau, Elbe, Mosel, Neckar, Oder, Rhein, Saale oder in den Kanalgebieten oder in unseren Nachbarländern, dieses Angebot bei der Veröffentlichung ihrer Arbeiten zu nutzen, um künftig auch den Inhalt unserer Zeitschrift noch ansprechender gestalten zu können.

Ihr Ch. Knoll

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
 E-mail: info@knollmaritim.de
 Redaktion: Redaktionsbeirat
 Layout: A. Matthias
 Vertrieb: Knoll maritim
 Verkauf: In Binnenschifffahrtsmuseen und Buchhandlungen an Hafenstandorten
 Verkaufspreis: 9,50 € + Porto pro Einzelexemplar ab Verlag und im freien Verkauf
 Jahresabonnement 15,00 € + Porto ab Verlag
 Erscheinungsweise: Frühjahr und Winter

Inhalt

Seite

- Daniel L. Vischer
Die Zürcher Flottille in den napoleonischen Kriegen 4
- Helmut Betz
Erlöschene Namen großer Rheinreedereien 7
- Klaus Rattemeyer
Die Storkower Gewässer – vom Flößerkanal zum Touristenmagneten 10
- Günter Wosch
Mit dem Motorkahn auf der Flucht 18
- Christian und Mario Mineif
Eisbrecher „Gartz“ geht außer Dienst 20
- „Tümmler“ – Deutschlands ältester aktiver Eisbrecher 21
- HISTORISCHER HAFEN BERLIN E. V.**
- Christian Knoll
Dampfer „Andreas“ braucht Hilfe 23
- Heinz Trost (†)
Jüngster Dampfschlepper-Neubau „Andreas“ 24
- 20 Jahre Historischer Hafen Berlin 26
- Manfred Pflitsch
Eine großzügiges Geschenk für die Erweiterung unserer Bibliothek 29
- „Horst Günther“ 29
- Höhepunkte aus den 20 Jahren des HHB 30
- Prof. Dr. Marek A. Michalski, Wrocław
Die Oderschiffe unter polnischer Flagge nach dem Zweiten Weltkrieg 31
- Dr. Andreas Hamann
Die Dampfschiffahrt auf der Elbe von der Elbschiffahrtsakte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts 40
- Jürgen Lorenz
Deutsche Binnenreederei Berlin – Erdöltransporte ab der Insel Usedom 46
- Die Zukunft hat schon begonnen 49

Redaktionsbeirat: Werner Hinsch, Lauenburg; Ingo Klinder, Magdeburg; Günter Pohlandt, Berlin; Hans-Joachim Uhlemann, Berlin; Ernst-Wilhelm Wehlmann, Alsleben; Sigbert Zesewitz, Berlin.

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, bleiben dem Herausgeber vorbehalten. Die Wiedergabe einzelner Artikel oder Seiten bedarf der Genehmigung des Verlages. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben grundsätzlich die Meinung des Autors wieder. Die Rücksendung unaufgefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur bei beigelegtem Rückporto.

Druck: Druckerei Schmohl & Partner, Gustav-Adolf-Str. 150, 13086 Berlin



Dampfer ANDREAS braucht Hilfe

Die Kesselrohre müssen erneuert werden

Der zwischen 1944 und 1950 auf der Brandenburger Gebr.-Wiemann-Werft gebaute Schleppdampfer „Andreas“ benötigt dringend Hilfe, wie die Berlin-Brandenburgische Schiffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG) in einem Flugblatt mitteilt, in dem sie für die Reparatur der Kesselanlage um Spenden bittet. Die Kesselanlage gehört zu einer 1928 gebauten Dampfmaschine von 305 PS, Baujahr 1928, die vorher auf dem Schlepper „Saaleck“ installiert war. In dem Hilferuf der BBSG heißt es:

Die Rauchrohre sind vergleichbar mit der Heizspirale von Tauchsiedern, Wasserkochern oder Waschmaschine. Auch an der Rauchkammer nagt der Zahn der Zeit sichtbar. Sie bildet den Übergang vom Kessel zum Schornstein und dient auch als Auffang für die Flugasche. Die Rauchkammer ist durch Korrosion so stark geschädigt, dass nur noch ein kompletter Neubau in Frage kommt.

Die für die ‚Heilung‘ unseres Patienten ANDREAS benötigten finanziellen Mittel von ca. 40.000 € können trotz aller Bemü-

Rummelsburger See in Berlin und entging so seiner Verschrottung.

Die Berlin-Brandenburgische Schiffahrtsgesellschaft e.V. (BBSG e.V.) erwarb 1991 das Schiff und betreibt den Dampfer mit ehrenamtlichen Vereinsmitgliedern im Museumsbetrieb, um der Nachwelt die historische Binnenschiffahrt und die Funktion von Dampfkessel und Dampfmaschine im Echtbetrieb zeigen zu können.

Lasst ANDREAS nicht sterben!

Helfen Sie mit Ihrer Spende, um die ca. 40.000 Euro teure Instandsetzung des Schleppdampfers ANDREAS durchführen zu können. Gerne würden wir Sie, die zur Genesung beigetragen haben, zu einer Dankeschön-Fahrt im April 2010 an Bord begrüßen. Spendenquittungen ab 100 Euro gelten als Bordkarte. Spendern, die mindestens eine Einzahlungsumme von 1.000 Euro nachweisen können und nicht anonym bleiben wollen, garantieren wir nach Rücksprache eine besondere Überraschung.

Helfen Sie ein Stück historische Binnenschiffahrt für die Nachwelt zu erhalten und erlebbar machen!

Spenden Sie an:

Berlin-Brandenburgische Schiffahrtsgesellschaft – Gemeinnütziger Verein zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschiffahrt

Postfach 141526, 10149 Berlin,
Tel. 030/214 732 57, Fax: 030 517 378 98
www.historischer-hafen-berlin.de,
bbsgev@web.de

Konto: Bank für Schiffahrt, Handel und Gewerbe e.G.

Kto-Nr.: 3121306500, BLZ 250 903 00
Verwendungszweck: Hilfe für Andreas
Helfen Sie mit, ein Stück historische Binnenschiffahrt für die Nachwelt zu erhalten und erlebbar machen.“

Die Spree-Cöllnische Schiffahrtsgesellschaft als Mitglied des Historischen Hafens Berlin e.V. hat spontan für die Erhaltung des Schleppdampfers ANDREAS als „Flaggschiff“ des Historischen Hafens Berlin eine Spende von 5000,00 Euro überwiesen. Ch. Knoll.



Dampfer „Andreas“ am 19. April 2008 beim „Andampfen“
Foto: Knoll

„Trotz der guten Pflege durch unsere Vereinsmitglieder ist ANDREAS jetzt schwer krank und eine große OP ist unumgänglich. Seinem Herzen – der Dampfmaschine, geht es eigentlich noch ganz gut, aber seiner Lunge – dem Dampfkessel, ist die Puste ausgegangen. Der Zahn der Zeit hat 75 Rauchrohre so stark angegriffen, dass diese ausgetauscht werden müssen.

Durch diese Rauchrohre hindurch gehen die heißen Gase, welche im Kessel das Wasser auf eine Temperatur von 194°C bringen, um so den nötigen Dampfdruck erzeugen und das Schiff bewegen zu können.

hungen von der BBSG e.V. und ihren eifrigen Mitgliedern nicht allein aufgebracht werden.

Wie eine „Dampflok“ auf dem Wasser ANDREAS' ist Deutschlands größter noch in Betrieb befindlicher Schleppdampfer. Er wurde zwischen 1944 und 1949 in Brandenburg an der Havel gebaut. Aufgrund der Kriegsumstände wurde statt des ursprünglich geplanten Dieselmotors eine Kesselanlage und Dampfmaschine eingebaut. Mit seiner Dampfkraft schleppte ANDREAS Lastkähne auf Flüssen und Kanälen. Ab 1971 überlebte er als schwimmendes Heizkraftwerk auf dem

Heinz Trost (†)

Letzter Dampfschlepper-Neubau - „Andreas“

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-Expansionsmaschine zur Verfügung, die man aus dem 1925 ebenfalls bei den Gebrüdern 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 vierflügelige 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 m², der Sattldampf mit einem Druck von 14 atü liefert. Zwischen Maschinen- und Kessel-

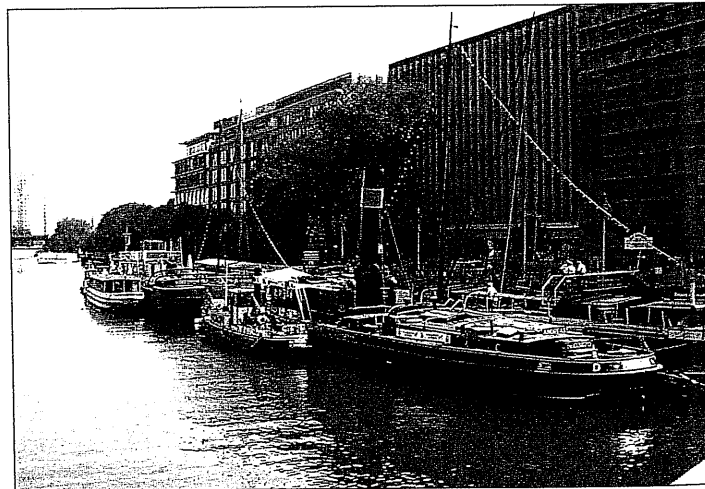


raum wurden Querbunker angeordnet, die durch einen schmalen Verbindungsgang getrennt sind. Dadurch hat der Dampfer einen recht großen Aktionsradius. Maschinen- und Heizraum sind infolge der großen Schiffsbreite sehr geräumig und übersichtlich. Auch die Mannschaftsunterkünfte lassen nichts zu wünschen 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 Oberflächenkondensa-

tor arbeitet die Anlage äußerst wirtschaftlich, und auch mit zwei Anhängerkähnen wird eine Geschwindigkeit von 10 km/h erreicht. Der Dampfer „ANDREAS“ ist aufgrund

raum 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 Oberflächenkondensa-



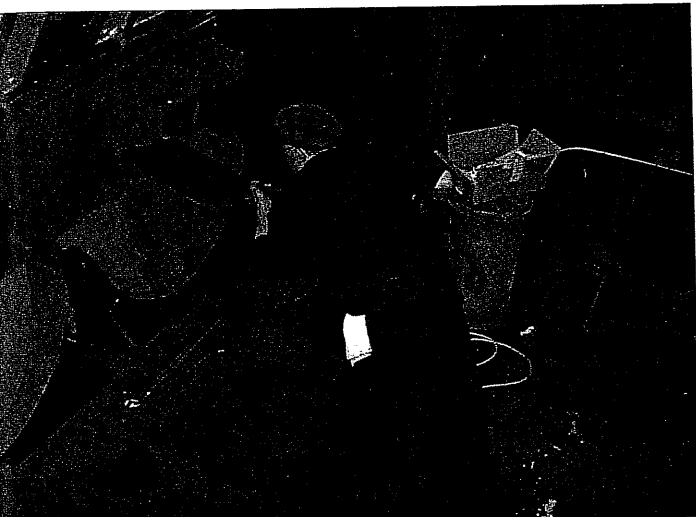
Dampfer „Andreas“ an seinem Liegeplatz im Historischen Hafen Berlin

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,

schleuse 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



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

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 wie-

der in Betrieb genommen werden konnte. Der Historische Hafen Berlin (HHB) ist heute im Besitz von sieben Schleppkähnen, mehreren Barkassen, Stoßbo-

nenschiffahrts-Geschichte und das Schifflerleben.

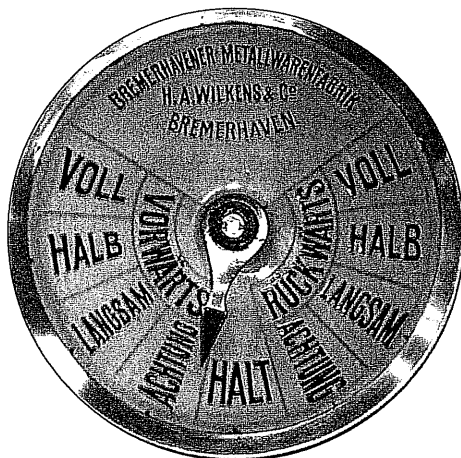
Schon im Mai 1993 ging Dampfer „ANDREAS“ erstmals wieder auf Fernfahrt und kam zu Besuch nach Hamburg zum 804. Hafengeburtstag. Eine besonders erfolgreiche Reise unternahm der Berliner Schleppdampfer im Sommer 1999. Eingeladen hatten die Stadt Dortmund anlässlich des hundertjährigen Bestehens des Dortmund-Ems-Kanals 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 Leinen gelöst und sich mit dem Schleppkahn „RENATE-ANGELIKA“ im Anhang zusammen mit den Dampfern „NORDSTERN“ und „SEIMA“ und dem Motorschlepper „AURORA“ 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: Dieses Manuskript hatte unser im vergangenen Jahr verstorbene Ehrenmitglied des Historischen Hafen Berlin e.V., Heinz Trost, 2002 für eine Schriftenreihe des Vereins angefertigt, die damals in einer ganz kleinen Auflage erschienen war. Deshalb bringen wir sie hiermit auch noch dem „navalis“-Leserkreis zur Kenntnis. Ch.Knoll

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 e.V.“ (BSBG) 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 Mühlendamm-



ten 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 Bin-



20 Jahre Historischer Hafen Berlin

Offener Brief

Am 22. August 1990 wurde die Berliner Schiffahrtsgesellschaft e.V., 1996 umbenannt in Berlin-Brandenburgische Schiffahrtsgesellschaft e.V., als Trägerverein für das Projekt Historischer Hafen Berlin gegründet. Forschung zur preußisch-brandenburgischen Binnenschiffahrtsgeschichte, 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 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 der Zukunft.

In den ersten 10 Jahren nach der Gründung nahm das Projekt Historischer Hafen Berlin eine sehr erfolgreiche Entwicklung, zahlreiche historische Binnenschiffe, wie der Dampfschlepper „Andreas“, das historische Fahrgastschiff „Heinrich Zille“, das kleine historische Fahrgastschiff „Eintracht“, der Heckrad-

Von Anfang an aber konnte der Verein die vielfältigen Aufgaben nicht ausschließlich auf der Basis ehrenamtlicher Tätigkeit seiner Mitglieder bewältigen. Früh



Diese kolorierte Schwarz-Weiß-Aufnahme aus dem Jahre 1907 zeigt rechts das heutige Märkische Ufer, dahinter den Turm des Märkischen Museums, halblinks im Hintergrund die im Kriege zerstörte Waisenbrücke. Im Vordergrund befindet sich heute unser Historischer Hafen Berlin.

Foto: Sammlung Manfred Grande

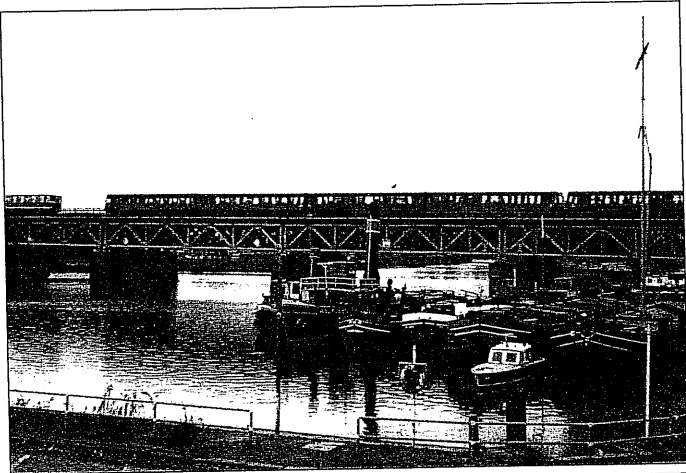


Bild vom ersten Hafenfest 1991. Die Zahl der teilnehmenden Schiffe ist noch bescheiden. Neben den Dampfern „Seima“ und „Andreas“ liegen von links nach rechts vier Schleppkähne.

Foto: HHB



seit 1992
Yachthafen Potsdam
Armin Burchardi sen.

Kastanienallee 22 c
14471 Potsdam
(Potsdamer Havel
km 23 rechtes Ufer)

Tel.: 0331/90 10 90
Fax: 0331/9 51 38 42

info@yachthafenpotsdam.de
www.yachthafenpotsdam.de

schlepper „Jeseniky“ und zahlreiche historische Schleppkähne, konnten erhalten werden und in attraktiven Veranstaltungen wie jährlichen Hafenfesten und traditionellen Segelregatten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Eine ständige Ausstellung zur Binnenschiffahrtsgeschichte und Sonderausstellungen zu besonderen Aspekten der Binnenschiffahrtsgeschichte fanden reges Interesse in der Öffentlichkeit. Bald zählte der Verein mehr als 350 Mitglieder.

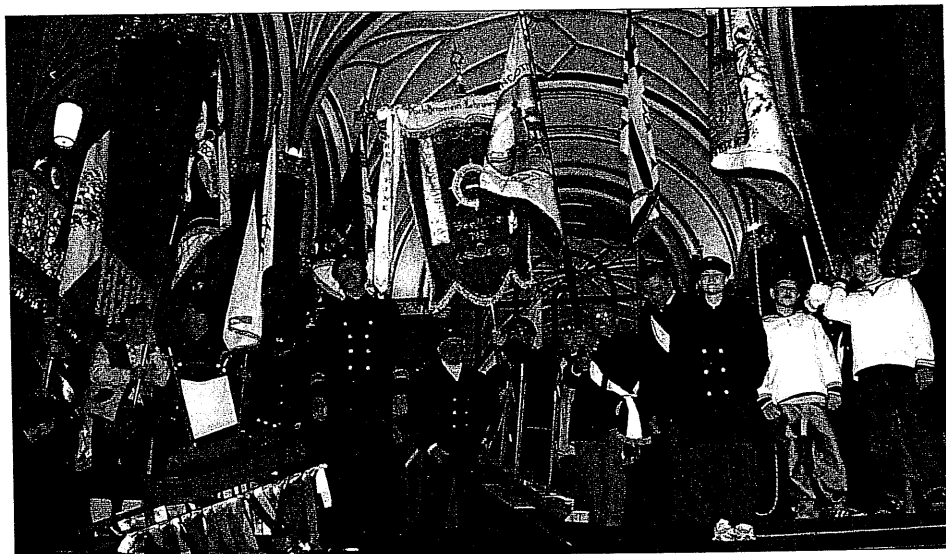
wurden daher Körperschaften gegründet (1992 Spree-Cöllnische Schiffahrtsgesellschaft mbH, 1993 L.i.S.A. (Land in Sicht Ausbildungsprojekte e.V.), die mit angestellten Mitarbeitern eine leistungsfähige Ergänzung zur ausschließlich ehrenamtlichen Arbeit der Vereinsmitglieder bildeten.

Um die Jahrtausendwende befand sich der Historische Hafen auf dem Höhepunkt seiner Entwicklung. In den folgenden Jahren begann durch divergierende Interessen bei der Nutzung des Historischen Hafens für die dort liegenden Schiffe und Boote ein langsam einsetzender kontinuierlicher Niedergang, der sich nach der Wahl des derzeitigen Vorstandsvorsitzenden der Berlin-Brandenburgischen Schiffahrtsgesellschaft e.V. beschleunigte. Die ursprünglich attraktiven Veranstaltungen, wie die traditionellen Hafenfeste, die traditionellen Segelregatten für historische Schleppkähne, die traditionellen Fischerfeste u. a., haben sich zurück entwickelt



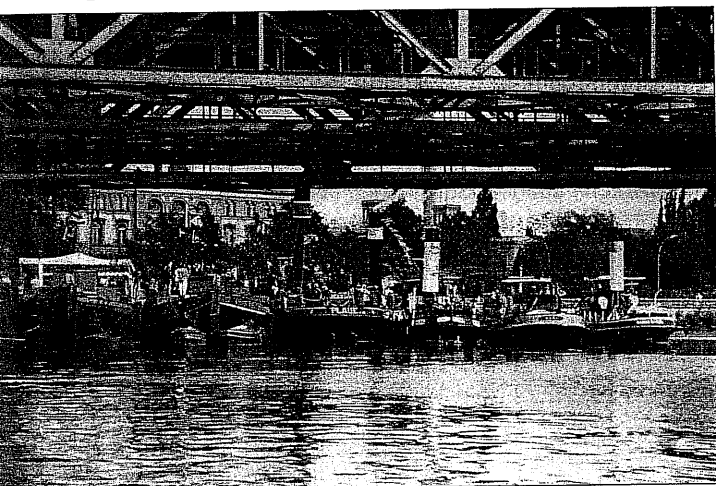
oder finden überhaupt nicht mehr statt. Kreativität und Tatkraft der früheren Jahre sind Perspektivlosigkeit und Alltagsroutine gewichen. Das begrenzte Potential ehrenamtlicher Arbeit wird durch ein sinnloses Gegeneinander verschlossen. Die kooperative Zusammenarbeit zwischen den Partnern im ersten Jahrzehnt hat sich zu einer Kräfte raubenden Gegnerschaft zwischen den beteiligten Gruppen gewandelt.

Ein mit den Jahren wachsender Teil der Vereinsmitglieder hatte private Sportboote in den Hafen gebracht, zunächst waren es kleine historische Schiffe bis 15 m Länge, die mit Unterstützung des Vereins von den jeweiligen Eignern unter Beachtung denkmalpflegerischer Kriterien rekonstruiert und instand gesetzt wurden, „Aurora“ und „Phönix“ zum Beispiel. Wegen der äußerst günstigen



Schifferfest Ende Januar 2002 im Roten Rathaus. Nach dem Auftritt des Schiffschors Berlin und den Begrüßungsansprachen von acht aus ganz Deutschland teilnehmenden Schiffervereinen setzte sich das Fest am Historischen Hafen fort.

Fotos: HHB



Hafenfest 1992 am Humboldthafen. Über 5 000 Besucher nahmen teil. Neu hinzugekommen waren die Dampfer „Meteor“ und „Volldampf“.

Bedingungen der Liegeplätze im Hafen fand diese Möglichkeit ein reges Interesse bei Mitgliedern und solchen, die es werden wollten und dann auch wurden. Mit den Jahren fanden so auch zahlreiche private Sportboote einen Liegeplatz im Hafen, die den Kriterien der Satzung in keiner Weise gerecht werden konnten. z.B. eine holländische Tjalk mit nicht

historischen Aufbauten, eine holländische Segeljacht und zahlreiche Kleinschiffe mit eigenwillig rekonstruierten Aufbauten.

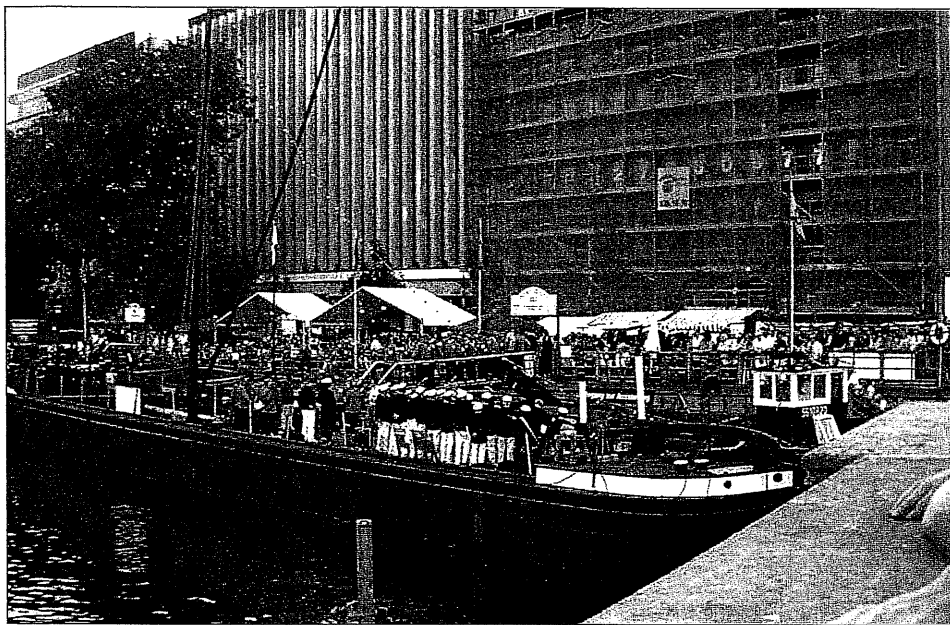
Die wachsende Gruppe von Sportbootbesitzern, zur Zeit ca. 35 – 40 Mitglieder mit 16 Booten, verfolgt vorrangig persönliche Ziele und bildete in den letzten Jahren bei Abstimmungen regelmäßig mit dem Selbstverständnis eines Motorsportvereins, gesteuert durch den Vorstand, die Mehrheiten bei Abstimmungen.

Mittlerweile sind letztinstanzliche Gerichtsurteile ergangen, die die in Kooperationsverträgen vereinbarten Grundlagen der Zusammenarbeit der am Projekt

ne^e dufte Stadt is mein Berlin
Zille-Revue auf dem Museumsschiff – „Heinrich Zille“ –
jeden Freitag, 19.30 Uhr ab Fischerinsel
Berlin Mitte, Märkisches Ufer, Ecke Inselstraße



Information und Kartenverkauf:
Theaterkassen und unter • Tel.: 030 213 80 41 • www.Zille-Revue.de
Charter von Museumsschiffen



August 2002: Hafenfest mit dem Charakter eines Volksfestes am Märkischen Ufer mit dem Auftritt des Shanty-Chores Berlin. Rund 12 000 Besucher haben das Fest miterlebt. Die Vereinsarbeit befand sich auf dem Höhepunkt.

Foto: HHB

beteiligten Gruppen bestätigen. Hatte bis zur Jahrtausendwende der Historische Hafen einen gewissen Stellenwert im kulturellen Leben Berlins und Teilen Brandenburgs, so ist mittlerweile sein ursprünglich positives Bild in der interessierten Öffentlichkeit verblasst.

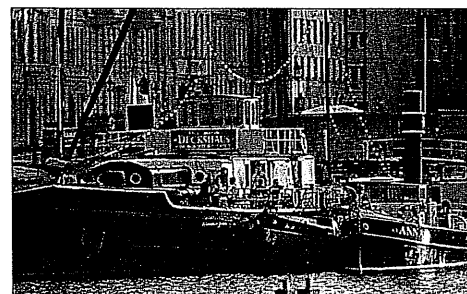
Das Innenverhältnis wird bestimmt von Missgunst und Kampf gegeneinander, das negative Bild des Hafens in der Öffentlichkeit stößt auf Unverständnis und ein gewisses Bedauern über den erkennbaren Niedergang des Projektes. Die jahrelangen Prozesse und Streitigkeiten verärgern zunehmend die Mitgliedschaft im Innenverhältnis und bewirken nach außen Abwendung und Desinteresse bei Kulturinstitutionen, Verwaltungen und

potentiellen Unterstützern des Projektes. Heute gehören zum Historischen Hafen Berlin folgende Gruppen und Körperschaften, deren Zusammenwirken auf der Basis gemeinsamer Satzungen durch gerichtlich bestätigte Verträge und Vereinbarungen geregelt sind:
 Berlin-Brandenburgische Schiffahrtsgesellschaft e.V.
 Horst und Rainer Röper GbR
 Spree-Cöllnische Schiffahrtsgesellschaft mbH
 L.i.S.A. – Land in Sicht-Ausbildungsprojekte e.V.
 Historischer Hafen Berlin gGmbH
 Historischer Hafen Berlin e.V.
 Die zukünftige Entwicklung im Historischen Hafen Berlin wird leider zunehmend geprägt von den Zielvorstellungen

und der Haltung einzelner Personen aus den Vorständen der beteiligten Vereine und Institutionen. Von ihnen hängt die Entwicklung hin zu Destruktion und weiterem Niedergang oder aber zu kooperativer Partnerschaft und kreativer Bündelung aller vorhandenen Kräfte auf der Basis der gemeinsamen Satzungen ab. Wo aber sind verantwortungsbewusste Personen in der Berlin-Brandenburgischen Schiffahrtsgesellschaft e.V., denen man noch eine zukunftsweisende Entwicklung des Historischen Hafens anvertrauen kann? Zum Beispiel solche, die nicht unaufhörlich vom Fehlverhalten anderer oder angeblichen Schulden reden und getrieben von den Schlammschlachten der gerichtlicher Prozessniederlagen weiter Hass und Zwietracht sähen? Wo sind die, die sich Ziele der Satzung zu eigen machen und realisieren, statt beschränkt auf ihre privaten Interessen persönlichen Eigennutz zu praktizieren? Wo ist eine Führungsriege, die den Historischen Hafen Berlin wieder zu einem Ort lebendiger Tradition in der Stadt werden lässt?

Am 19. März 2010 fand die Jahreshauptversammlung der Berlin-Brandenburgischen Schiffahrtsgesellschaft e.V. statt. Auf ihr hätten die Weichen für einen weiteren Niedergang des Historischen Hafens Berlin oder aber einen durch partnerschaftliche Kooperation aller beteiligten Gruppen möglichen kreativen Neuanfang gestellt werden können. Das Ergebnis der neuen Vorstandswahl macht leider wenig Hoffnung, dass es zwischen der Berlin-Brandenburgischen Schiffahrtsgesellschaft e.V. und den anderen Vereinen und Körperschaften im Historischen Hafen Berlin in Kürze wieder zu einem vertrauensvollen Miteinander kommen könnte. Aber die Hand der Unterzeichnenden dafür bleibt ausgestreckt:

Horst und Rainer Röper GbR
 Spree-Cöllnische Schiffahrtsgesellschaft mbH
 L.i.S.A. – Land in Sicht-Ausbildungsprojekte e.V.
 Historischer Hafen Berlin gGmbH
 Historischer Hafen Berlin e.V.



Café ★ DECKSHAUS ★ Bistro
 Das kleine Hafenrestaurant „Deckshaus“ auf dem Heckradschlepper „Jeseniky“ bietet ganzjährig ein zünftiges Angebot an Speisen, ergänzt durch wechselnde Tagesangebote, saisonale Gerichte und Kuchen.

RESERVIERUNGEN: 030 21791404 UND
 0176 64677220
www.deckshaus.de

★DECKSHAUS★ IM HISTORISCHEN HAFEN BERLIN
 MÄRKISCHES UFER 1z • 10179 BERLIN

Höhepunkte aus den 20 Jahren des Historischen Hafens Berlin

Segelregatten der Finowmaßkähne

Nachdem 1993 mit den Finowmaßkahn „Adonis“ auf der Berliner Regattastrecke ein Probesegelein erfolgreich stattge-

rück, sowohl, weil einigen delegierenden Unternehmen der Aufwand auf die Dauer zu hoch war. Als auch, weil es in der BBSG-Führung zu Unstimmigkeiten gekommen war, die nicht bereinigen wer-

Jahren von 42 000 Besuchern angesehen wurde. Berlins Bevölkerung war in der Zeit von 1850 bis 1930 von 400 000 auf vier Millionen Einwohner gewachsen. Begleitet wurde dieses Bevölkerungs-

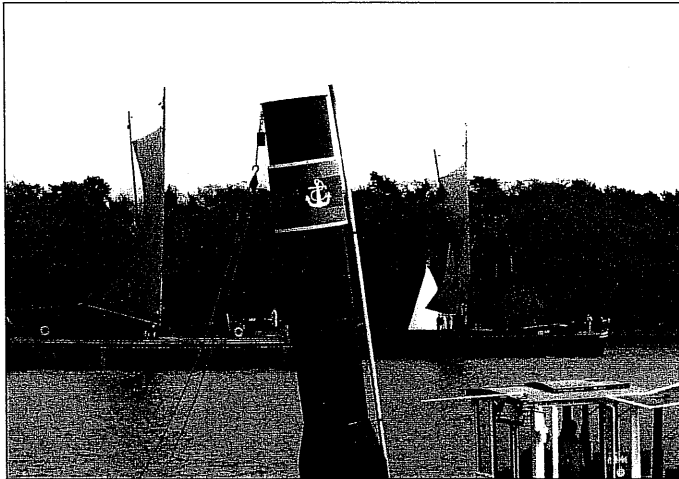
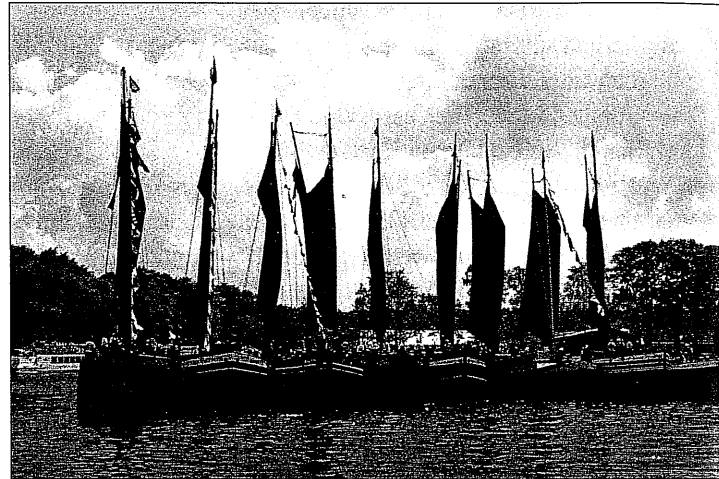


Bild von der ersten Regatta am 17. April 1994 auf dem Langen See bei Grünau. Im Vordergrund Schornstein und Steuerhaus des Dampfers „Seima“ als Schidsrichterschiff bis 2008.



Vor dem Start der Regatta 2001. Mit neun Schiffen höchste Beteiligung. Die Schiffe hießen: „Adonis“, „Ruth“, „Horst“, „Triton“, „Bastei“, „Heimat“, „Hans-Wilhelm“, „Horst-Günther“ und „Bärbel-Marlies“.

funden hatte, fand am 17. April 1994 die erste offizielle Regatta mit der „Ruth“ für die deutsche Binnenreederei und der „Adonis“ für die Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft (BBSG) auf dem Langen See bei Berlin-Grünau statt. Ein Jahr später kam mit dem Finowmaßkahn „Horst“ mit einer BEHALA-Crew ein drittes Schiff hinzu. Fast jedes Jahr kam ein neues Schiff und eine neue Crew hinzu. Auch auf dem Wannsee fand 1995 eine Regatta statt. Doch wegen des hohen Aufkommens an Berufs- und Sport-schifffahrt wurde sie dann später auf den Müggelsee verlegt.

In den Jahren 2000 und 2001 erreichte die Regatta mit der Beteiligung von jeweils neun Finow- und Großfinowmaßkähnen und jeweils etwa 5000 Besuchern, die das Fahren auf Begleitschiffen nutzten, den kulturellen Darbietungen beiwohnten und sich an Nautiquitäten erfreuten, ihre größte Ausstrahlung. Dann ging die Beteiligung zu-

den konnten und letztlich dazu führten, dass 2008 die letzte Regatta ausgetragen wurde.

wachstum durch einen bis dahin nie da gewesenen Bauboom, dessen Bedarf an Ziegelsteinen und Bauzuschlagstoffen nur durch die Binnenschifffahrt gedeckt werden konnte. Von dieser Tatsache leitete sich auch das Motto der Ausstellung ab.



Ein Reporter des „Tagesspiegels“ interviewt Manfred Pflitsch zum Hafenfest 2009 auf dem „Kurier“.

Viel beachtete Ausstellungen

„Berlin ist aus dem Kahn gebaut“ hieß die erste Ausstellung, die von der BBSG auf dem Ausstellungsschiff „Helene“ organisiert wurde und innerhalb von zehn

Mit der Ausstellung „Preussisches Militärzentrum Spandau am Zusammenfluss von Spree und Havel“, die am 16. August 2007 auf dem neu als Ausstellungsschiff hergerichteten ehemaligen Gütermotorschiff „Kurier“ eröffnet wurde, hat der Historische Hafen Berlin e.V. nach einer immensen historischen Forschungsarbeit eine Ausstellung mit höchstem wissenschaftlichen Anspruch erarbeitet, deren Inhalt er auch in einer begleitenden 56-seitigen Broschüre zusammengefasst hat. Über diese Ausstellung haben auch Berliner Tageszeitungen berichtet. c.k.



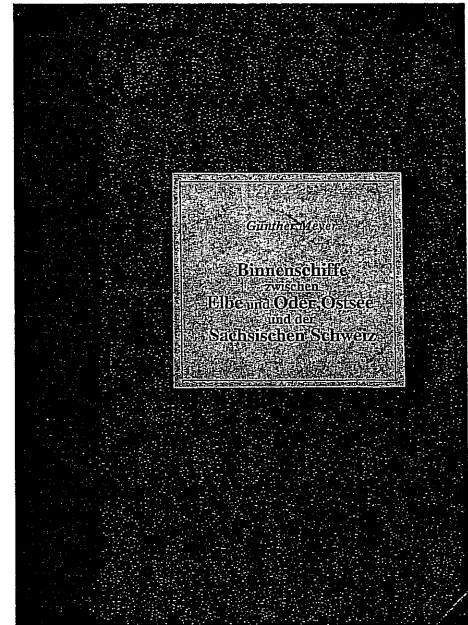
Eine großzügiges Geschenk für die Erweiterung unserer Bibliothek

An erster Stelle gilt Hans-Georg Rammelt aus Berlin-Lankwitz unser Dank. Durch ihn ist der Verein in den Besitz eines wahren Schatzes gekommen, der jetzt, wie alle anderen Bücher und Textsammlungen auch, den Mitgliedern und allen Interessierten zugänglich ist. Es handelt sich um das von Dr. Günther Meyer verfasste und 1994 im Elbe & Spree Verlag Hamburg-Berlin als Nachschlagwerk „Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee und der Sächsischen Schweiz“ erschiene Buch. Es versteht sich als ein Versuch, alle maschinen und betriebenen Schiffe in der Zeit von 1816 bis 1990 in dem genannten schiffbaren Bereich zu erfassen. Es ist eine Sammlung geworden, die Respekt

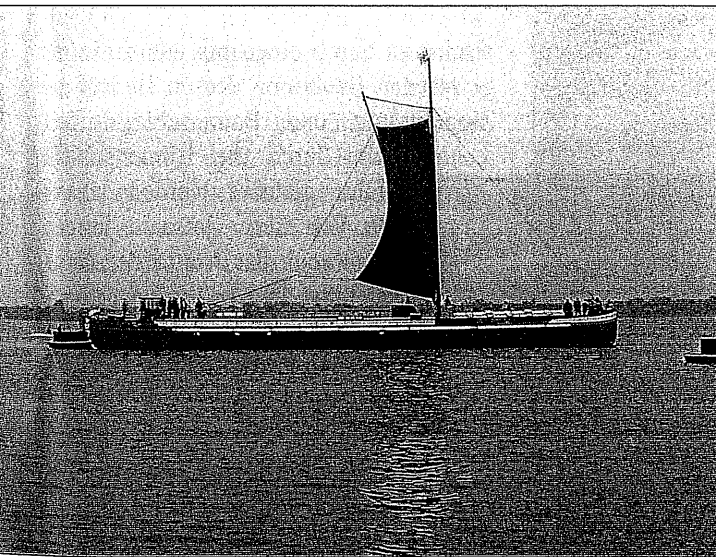
abverlangt. Klangvolle Namen füllen die Seiten, mit Herstellungsdaten, Besitzern und dem endgültigen Verbleib.

Also liebe Freunde der historischen Binnenschiffahrt – macht Gebrauch von der Möglichkeit, euch dieses und über 300 weitere Titel (einschließlich des kompletten Nachlasses von Heinz Trost mit 57 Schriften und Bänden) in der Bamberger Straße 58 anzusehen und eventuell auszuleihen. Das Spektrum ist weit gefächert, von Schlachten, Schiffen, Museen, Bauwerken, Gewässern, Jahrbüchern, Technik und Fachliteratur zur aktuellen Gesetzeskunde. Die gesamte Liste aller Bücher und Schriften ist in Kürze auf unserer Homepage www.hhberlin.de einzusehen

M. Pflitsch



„Horst Günther“ - schwimmende Jugendausbildungsstätte



Kies, Steine etc. benutzt.

Der ehemalige Schiffsbesitzer hatte zwei Söhne: Horst und Günther, deshalb trägt das Schiff bis heute den Namen „Horst Günther“.

Innerhalb von 10 Jahren wurde das Schiff zu einer „schwimmenden Jugendausbildungsstätte“ um- und ausgebaut. „Horst Günther“ wurde

zudem regattatauglich ausgestattet. Seit 1997 nahm L.i.S.A. e.V. an der jährlich stattfindenden Segelregatta für historische Schleppkahnsegler auf dem Müggelsee teil.

Als „Mädchenschiff“ gewann L.i.S.A. e.V. 1998 diese Regatta.

Aufgrund der Hilfe von 80 Sponsoringen, Spenderinnen und Unterstützerinnen konnte das Schiff im Mai 2005 feierlich eingeweiht werden und verfügt heute über Zwei- und Vierbett-Schlafkabinen mit insgesamt 30 Betten, einer Küche, Toiletten, Duschen und einem großen Aufenthaltsraum.

„Horst-Günther“ bei einer der jährlichen Segelregatten Berliner Finowmaßkähne
Fotos: HHB

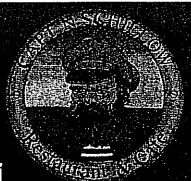
Im November 1993 erwarb der Verein „Land in Sicht Ausbildungsprojekt“ ein altes Schiff, einen Finowmaßkahn. Dieser „Kahn“ wurde 1920 gebaut, ist 42 Meter lang und wurde bis zum Verkauf an L.i.S.A. e.V. als Transportschiff für

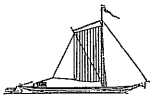


Willkommen an Bord

Berlin-Tiergarten
Straße des 17. Juni
am Charlottenburger Tor

Tel.: 31 50 50 15
www.capt.schillow.de





Termine

April:

24.: 10. Uhr: Andampfen der Schiffe der Vereine des Historischen Hafens Berlin, Märkisches Ufer
24.: Eröffnung der Ausstellung „Geschichte der Binnenschifffahrt auf Spree und Havel“ der BBSg am Märkischen Ufer in Berlin
29.: Jahreshauptversammlung des Fördervereins BS-Museum Oderberg, 18. 00 Uhr auf der „Riesa“

Mai:

14.-15.: 56. Schiffertag in Alsleben - Programm siehe unter www.schiffverein.com

Juni:

18.-20.: Hafenfest Duisburg - Ruhrort
19.-21.: Havelfest in Brandenburg/Havel
19.: Schifferfest in Oderberg (Stadtbollwerk) - weitere kulturelle Veranstaltungen in Oderberg siehe: www.bs-museum-oderberg.de
26.: Hafenfest in Zehdenick

Juli:

2.-4.: FHS*-Nostalgieschiffstreffen in Muckendorf/Österreich
22.-29.: Nostalgieschiffstreffen 2010 in Linz. Programm siehe: www.fhs-austria.com
09.-11.: 14. Brandenburger Wasserfest in Fürstenberg/Havel
10.-11.: Oderschiffahrtstage in Stettin, Oldtimertreffen

August:

28.-29. 20. Hafenfest im Historischen Hafen Berlin (Märkisches Ufer - BBSG; Humboldthafen - HHB)

September:

10.-12.: 16. Historische Schleppkahn-Regatta auf dem Müggelsee vor Gaststätte „Rübezahl“
11.-12.: 9.00 Uhr: 6. Hafenfest in Korneuburg-Museumswerft*

Oktober:

2.: 10.00 Uhr: Abdampfen der Schiffe der Vereine des Historischen Hafens Berlin, Märkisches Ufer

November:

11.-12.: Elbschiffahrtstag in Wittenberge
27.: 19.00 Uhr: Schifferball in Aken im „Fährhaus“
27.-28.: Schifferverein Beuel 1852 e.V.: Nilolausmarkt in Bonn-Beuel mit Schifferreibekuchen, Schiffergrog etc.

* FHS = Freunde historischer Schiffe, siehe: www.fhs-austria.com

Themen für die nächsten Ausgaben

Schifffahrt

- Historische mundartliche Ortsbezeichnungen am Elbelauf
- Aus der Geschichte des Schlepppampfers „Andreas“
- Dampfer „Vorher-nachher“
- Auch kleine Schiffe haben ihre Schicksale
- Raddampfer „Stadt Wehlen“ - ältestes aktives Dampfschiff der Elbe
- Über die ständige Ausstellung „Rogätzer Schiffer und Werft“
- Leserbrief: „Die Hungersteine“ und Schiffererinnerungen; Deichbruch durch Eisversetzung 1909 bei Berge/Elbe
- Nachrichten/Mitteilungen aus dem Historischen Hafen Berlin

Schiffbau

- Die Geschichte der Schiffswerft Caesar Wollheim, Cosel(1)

Wasserstraßen

- Jubiläumsbricht: 150 Jahre Elbing-Oberländischer Kanal
- 300 Jahre Stromelbe und Pegel in Magdeburg

Veranstaltungen

- Bericht von der 16. Segelregatta historischer Lastensegler

Alle bisherigen Ausgaben der Zeitschrift „navalis“ seit der Nr. 1/04 sind noch lieferbar

Ja, ich möchte die Zeitschrift „navalis“ abonnieren.

Nr. 1/04

Nr. 2/04

Nr. 1/05

Nr. 2/05

Nr. 1/06

Nr. 2/06

Nr. 3/06

Nr. 1/07

Nr. 2/07

Nr. 1/08

Nr. 2/08

Nr. 2/08

Nr.1/09

Nr. 2/09

Bitte senden Sie das/die Exemplar(e) an folgende Adresse

Name, Vorname (Institution, Unternehmen, Verein).....

Straße, Hausnummer.....

Postleitzahl.....Ort.....

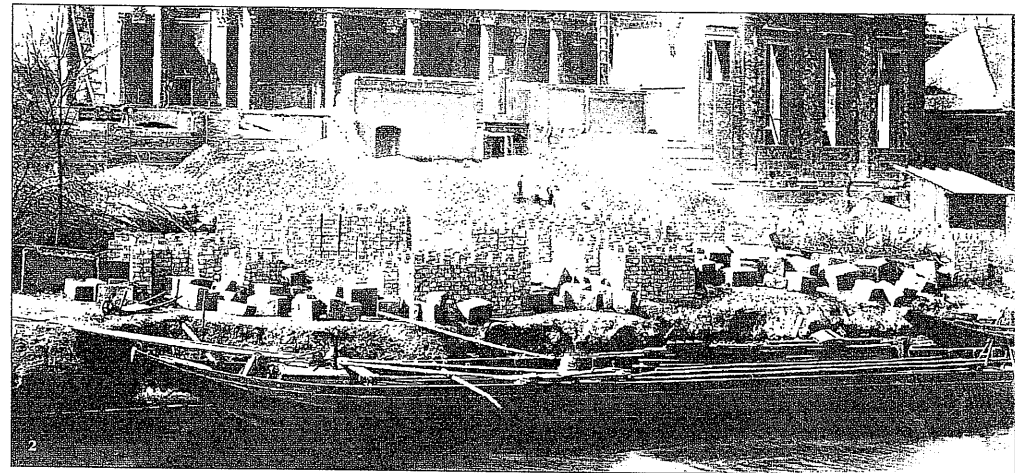
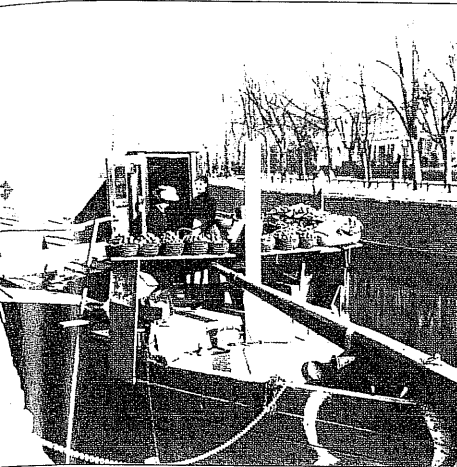
Zahlbar gegen: Rechnung, Überweisung.....

Unterschrift:

Märkische Kaffenkähne des 19. Jahrhunderts

Photoanalyse Historischer Aufnahmen

- Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz -



Im Bildarchiv der Staatlichen Museen Preußischer Kulturbesitz befinden sich ebenfalls eine ganze Reihe Fotos der Berliner Gewässer und Uferbereiche aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Die hier schon ein großer Teil digitalisiert und online über das Internet einsehbar ist, war eine Bildrecherche und anschließende Bestellung der Originaldaten relativ problemlos.

Am auffälligsten sind auf den Fotos wiederum die zwei Haupttypen von Kaffeekähnen erkennbar, einmal mit gerader langer Kaffe und zum Zweiten mit kreisförmig aufgebogener kurzer Kaffe.

Sehr anschaulich werden auch die Frachten deutlich, die diese Fahrzeuge beförderten, vom Obst über Ziegel bis zum Holz in jeglicher Form.

1 Verkauf von Böhmischem Obst auf einem Kahn am Königin-Augusta-Ufer; Foto: F. A. Schwartz, 1890

2 Abrissarbeiten am Alten Dom; Foto: F. A. Schwartz, März 1893

3 Am Alten Packhof am Kupfergraben; Ausschnitte mit Flucht- und Hilfslinien zur Rekonstruktion; Foto: F. A. Schwartz, 1888

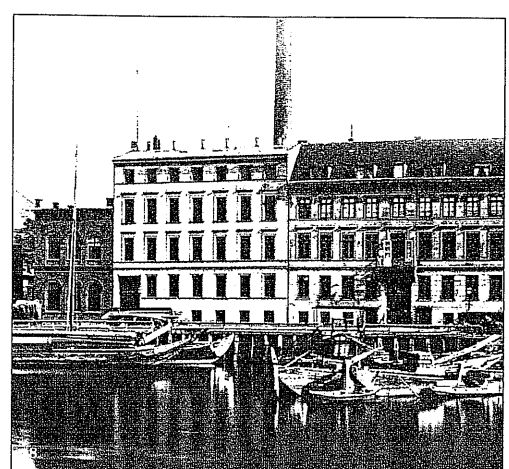
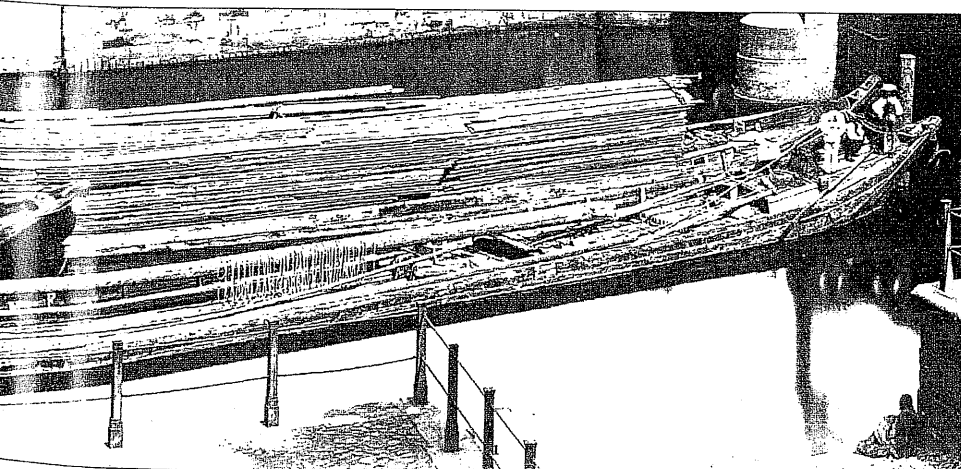
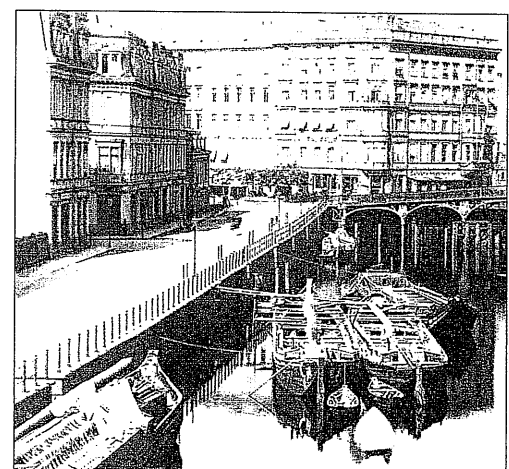
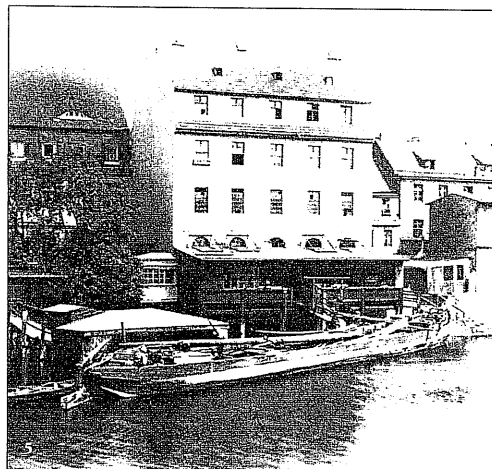
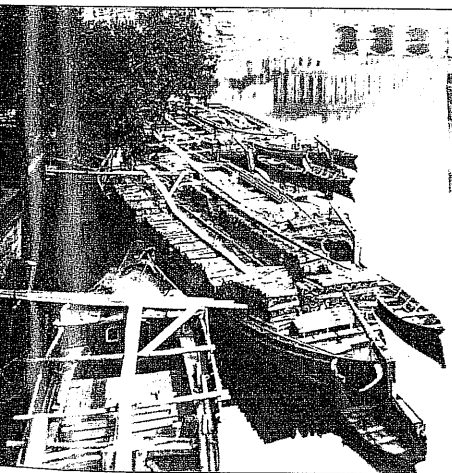
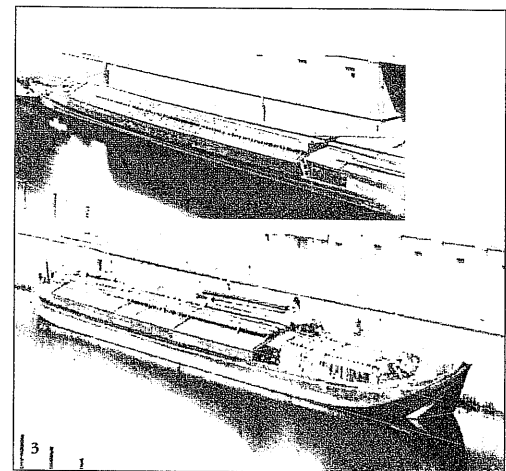
4 An der Museumsinsel; Foto: H. Rückwardt, 1882

5 Blick vom Schinkelplatz auf die Rückseite der Häuser an der Schloßfreiheit; Foto: F. A. Schwartz, 1890

6 Weidendammbrücke - Blick von der Stadtbahnbrücke zum Schiffbauerdamm; Foto: F. A. Schwartz, 1887

7 An der Schloßbrücke; Foto: H. Rückwardt, 1881

8 Neukölln am Wasser; Foto: F. A. Schwartz, 1881





Kanalbau-Magazin am Finowkanal befindet sich kurz vor der Fertigstellung

Wer sich noch an die Titelseite der „navalis“ 2/2007 und den Bericht auf den Seiten 45 und 46 über die beginnende Rekonstruktion des vermutlich ältesten Gebäudes der königlich-preußischen Wasserstraßeninspektion aus der Kanalbauära zur Zeit Friedrichs des Großen erinnern kann, wird dieses Gebäude kaum

wiedererkennen. Seine Rekonstruktion steht kurz vor dem Abschluss. Im Juni soll es eröffnet werden. Da in werden ein Ausstellungsraum, eine Gaststätte und eine Einliegerwohnung Platz finden. „navalis“ wird i Nr. 2/2010 über die Einweihung berichten.

Foto: Knc