

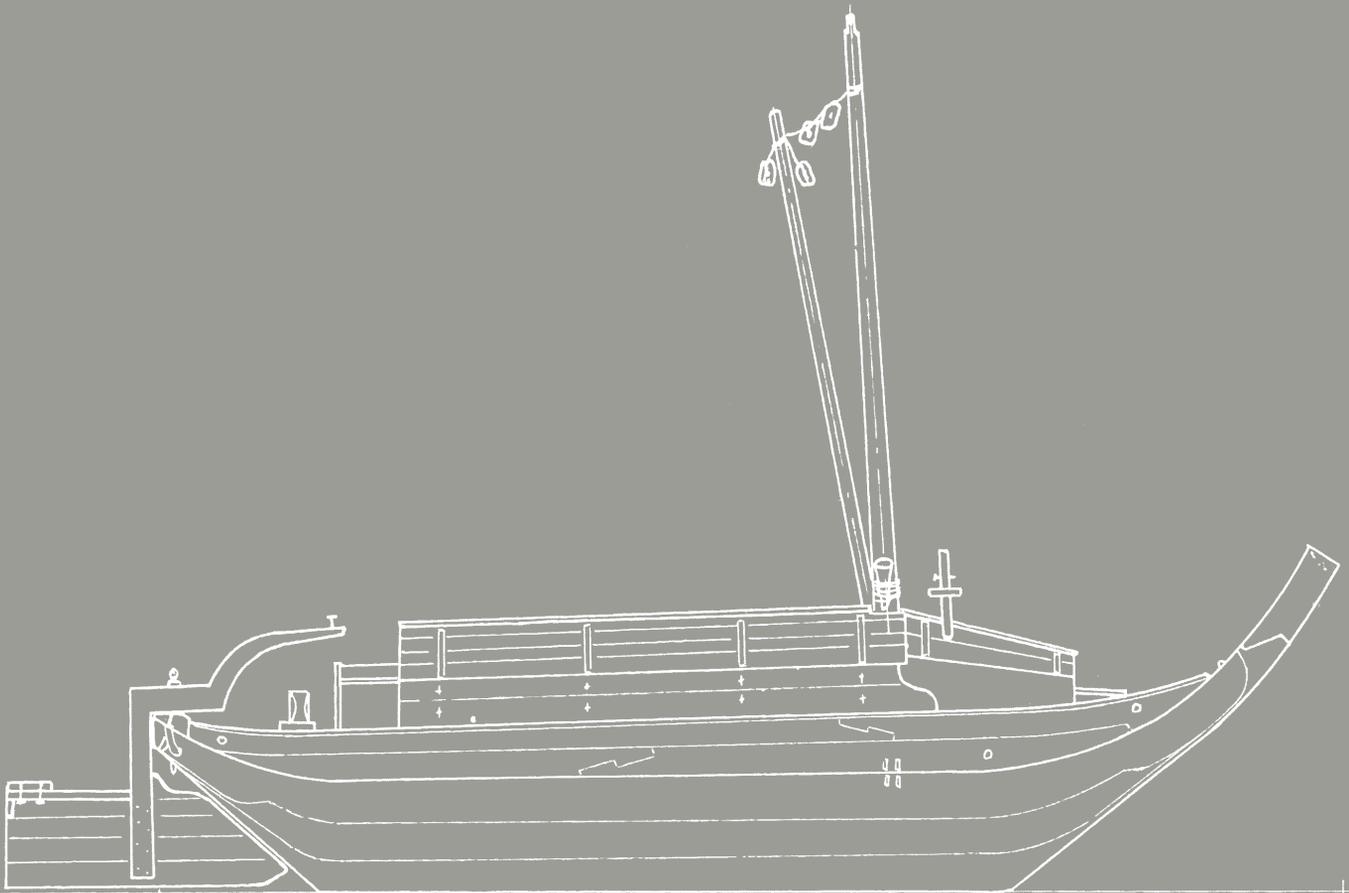


**Michael Sohn**

# Historische Innungsmodelle

*Schätze im  
Regionalmuseum Oranienburg*

**Eigenverlag Sohn-Art**



Basis

4 8187

**Bibliografische Informationen der  
Deutschen Nationalbibliothek**

**Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese  
Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar**

Impressum

© 2019 Eigenverlag Michael Sohn

Vervielfältigung und Nachdruck nur mit  
Genehmigung des Verlags

Verlag: Eigenverlag Michael Sohn, Neuruppin  
Autor: Michael Sohn  
Umschlaggestaltung, Satz und Layout: Michael Sohn  
Fotos, soweit nicht abweichend ausgezeichnet: Michael Sohn  
Zeichnungen Vor- und Nachsatz: Günter Pohlandt

[www.sohn-art.de](http://www.sohn-art.de)

ISBN 978-3-00-061887-1



Michael Sohn

# Historische Innungsmodelle

---

*Schätze im Regionalmuseum  
Oranienburg*

Eigenverlag Sohn-Art

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>VORWORT</b> .....	<b>4</b>
<b>SCHIFFERVEREINE UND IHRE INSIGNIEN</b> .....	<b>6</b>
<b>ZUR SPEZIFIK DER INNUNGSMODELLE</b> .....	<b>9</b>
<b>DIE MODELLE DES ORANIENBURGER MUSEUMS</b> .....	<b>10</b>
<b>Modell eines Kaffenkahns von 1900 Inv. Nr. IV-6032</b> .....	<b>10</b>
<b>Modell eines Kaffenkahns um 1870</b> .....	<b>14</b>
<b>Modell eines Kaffenkahns um 1870 Inv. Nr. IV-2243</b> .....	<b>18</b>
<b>Modell eines Kaffenkahns um 1890 Inv. Nr. IV-2303</b> .....	<b>24</b>
<b>Modell eines Kaffenkahns von 1881 Inv. Nr. IV-2166</b> .....	<b>28</b>
<b>Modell eines Kaffenkahns um 1905 Inv. Nr. IV-2304</b> .....	<b>36</b>
<b>Modell eines Stevenkahns im Finowmaß von 1899 Inv. Nr. IV-2168</b> .....	<b>40</b>
<b>Modell eines Stevenkahns von 1901</b> .....	<b>44</b>
<b>GLOSSAR</b> .....	<b>48</b>
<b>WEITERE VERÖFFENTLICHUNGEN IM EIGEN- VERLAG SOHN-ART</b> .....	<b>51</b>
<b>ZUM AUTOR</b> .....	<b>52</b>

# VORWORT

„Oranienburg hat zwei Eigenarten, seine chemische Industrie und die Schifffahrt...“<sup>1</sup>, stellte der Begründer des Oranienburger Museums, Max Rehberg, fest. Bereits drei Jahre nach Eröffnung des Heimatmuseums im Oranienburger Waisenhaus 1932, kam daher im ehemaligen Amtshauptmannshaus, dem neuen Museumsstandort, die Abteilung Binnenschifffahrt hinzu. Das Oranienburger Museum war durch diesen neu gebildeten Ausstellungskomplex das erste Binnenschifffahrtsmuseum in Deutschland; es nannte sich fortan offiziell „Heimat- und Binnenschifffahrtsmuseum Oranienburg“. Oranienburg war als Standort für ein Binnenschifffahrtsmuseum prädestiniert. Die Stadt liegt an Wasserstraßen, auf denen fast sämtliche Binnenschifffahrtstypen verkehrten.

Max Rehberg hat in fleißiger Sammlerarbeit umfangreiches Material zur märkischen Binnenschifffahrt zusammengetragen. Darunter stellten die Schiffsmodelle den besonderen Anziehungspunkt der Ausstellung dar. Hierfür knüpfte Rehberg emsig Kontakte zu Reedereien, Schifferinnungen, Schiffbauern und Schiffseignern, um Modellschiffe für das Museum zu



Stempelabdruck des Museums, um 1937,  
Foto: Archiv Regionalmuseum Oberhavel

<sup>1</sup> Max Rehberg, Ein Binnenschifffahrtsmuseum in Oranienburg, in *Heimat und Welt*, 40/1934, 9. Juni 1934, S. 289.

bekommen. Auf diese Weise gelang es ihm, Modelle von den wichtigsten Binnenschiffahrtstypen, die auf den heimischen Gewässern verkehrten, auszustellen. Viele dieser alten Schiffsmodelle sind gegen Kriegsende leider verloren gegangen. Max Rehberg starb am 5. Dezember 1945.

Unter den schwierigen Bedingungen der Nachkriegszeit bemühten sich die Nachfolger Rehbergs, Willi Westphal sowie Erwin und Liesbeth Muhlak, das Museum mit seiner Binnenschiffahrtsausstellung so gut wie möglich wiederaufzubauen. Ab Anfang der 1950er Jahre konnte Liesbeth Muhlak erste Schiffsmodelle und auch Fahnen von Schifferinnungen erwerben.

Als 1954 mit Willi Wiborny ein wissenschaftlicher Museumsleiter seine Arbeit aufnahm, wurde die Dauerausstellung komplett überarbeitet. Aufgrund permanenten Raum Mangels entschloss sich Willi Wiborny im Jahre 1958, die Abteilung Binnenschiffahrt vorübergehend einzulagern, bis diese in eigenen Räumen präsentiert werden konnte. Seine jahrelangen Bemühungen um Räumlichkeiten für die Binnenschiffahrtsabteilung blieben jedoch ohne Erfolg. Erst 1978, nach Ausbau des Dachgeschosses im Amtshauptmannshaus und Erweiterung der Sammlung, konnte wieder eine Ausstellung zur märkischen Binnenschiffahrt eröffnet werden.

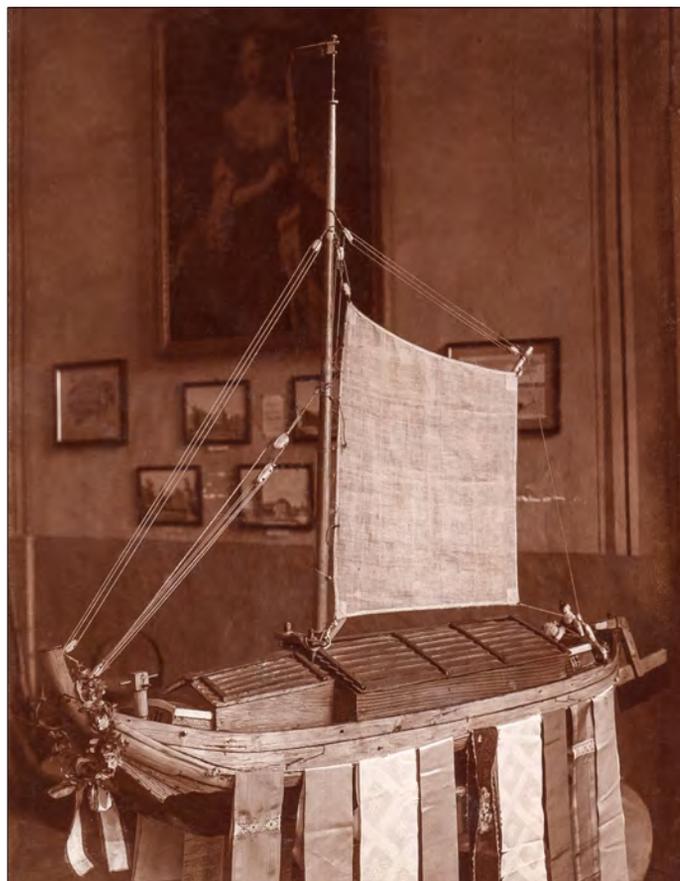
Nach der Generalrekonstruktion des Oranienburger Schlosses und Schaffung von Ausstellungsfläche für das Kreismuseum Oberhavel verbesserte sich die Raumsituation erheblich. Seit dem Jahre 2001 präsentiert dort das Kreismuseum zusammen mit dem Schlossmuseum seine Dauerausstellungen. Der Komplex „Geschichte der märkischen Binnenschiffahrt“ wurde neu konzipiert und ein Jahr später im Schloss Oranienburg eröffnet.

Der Autor Michael Sohn hat sich bei seinen nebenberuflichen Forschungen zur Schiffahrts- und Schiffbaugeschichte seit Jahren intensiv mit den umfangreichen Sammlungsbeständen des Kreismuseums Oberhavel zur Binnenschiffahrt beschäftigt. Als erfahrener Kenner historischer Binnenschiffe hat er sich mit der vorliegenden Arbeit den Modellkähnen verschiedener Schifferinnungen der Region gewidmet. Neben der fotografischen Dokumentation hat Michael Sohn die Schiffsmodelle sorgfältig vermessen und detailliert beschrieben. Zu ihrer Erwerbs- und Baugeschichte hat der Autor in den Archiv- und Inventarbeständen des Museums recherchiert. Hierbei konnte er auf die in den 1980er Jahren dankenswerterweise von Günther Pohlandt ge-

leisteten Untersuchungsergebnisse zurückgreifen.

Für das Kreismuseum Oberhavel stellt die vorliegende Publikation einen sehr wertvollen Beitrag für die Erforschung der Bestände zur Binnenschiffahrt dar. Überdies wird die Arbeit dazu beitragen, die Besonderheiten und den Wert unserer Museumssammlung dem interessierten Publikum nahezubringen. Daher danke ich Michael Sohn sehr, hoffe auf weitere gute Zusammenarbeit und dem Buch möglichst breite Resonanz.

Manuela Vehma  
Museumsleiterin



*Verschollenes Innungsmodell eines Kaffeenkahns, nach 1935  
Foto: Archiv Regionalmuseum Oberhavel*

# SCHIFFERVEREINE UND IHRE INSIGNIEN

Bevor die Innungsmodelle als solche betrachtet werden, lohnt sich ein kurzer Blick auf die zugrunde liegende Berufsständische Körperschaft, in deren kulturelles Umfeld die Modelle einzuordnen sind.

Innungen (etymologisch verwandt mit Ver-Einigung)<sup>2</sup> waren die Nachfolger der mittelalterlichen Handwerkszünfte und Gilden. Interessanterweise ist die älteste bekannte Zunft, eine der Fischer und Schiffer in Frankfurt am Main aus dem Jahre 945. In der Gründungsurkunde wird der Zweck der Bruderschaft definiert als: „Den Fischfang genemiglich auszuüben, um Fehde und



Fahne der Schifferinnung Zehdenick im Kahnschiffahrtsmuseum Zehdenick

*Zwistigkeiten zu lassen und die Bevölkerung von Frankfurt mit Fischen als Nahrung zu versehen.“<sup>3</sup>*

Die Gründung der Zünfte und Gilden unter feudalistischen Verhältnissen diente dazu, gegenüber machthabendem Adel

<sup>2</sup> R. Schmidt-Wiegand, *Die Bezeichnungen Zunft und Gilde in ihrem historischen und wortgeographischen Zusammenhang*, in *Vorträge und Forschungen*, Band 29, Jan Thorbecke Verlag, Stuttgart, 1985, S. 39

<sup>3</sup> Adolf Klein, *Die Urgeschichte der Frankfurt-Sachsenhäuser Fischerzunft*, 1951, in <http://www.frankfurter-fischerzunft.de/geschichte-der-zunft/>, Link vom 01.08.2018

oder Klerus die Selbstständigkeit im städtischen Umfeld abzusichern und Konkurrenz in die Schranken zu weisen. Dieser am Anfang förderliche Effekt wandelte sich mit fortschreitender technischer und sozialer Entwicklung im 17. Jh. zu einer hemmenden, fortschrittsfeindlichen Wirkung. Die nach den Napoleonischen Kriegen einsetzende bürgerliche und frühkapitalistische Entwicklung führte schließlich Mitte des 19. Jh. als politische Konsequenz zur weitgehenden, staatlich garantierten Gewerbefreiheit. Die Zünfte verloren mit ihren Privilegien ihre Existenzgrundlage. An ihre Stelle traten die Innungen, die dem zunehmenden Wettbewerb in einer Branche Regeln für das Zusammenarbeiten und -leben verliehen. Der Staat erließ dazu umfangreiche Gesetzeswerke.<sup>4</sup>

Das Leben der selbstständigen Mitglieder war diversen Risiken ausgesetzt, für die es damals keine allgemeine Absicherung gab. Kahn- wie auch Seeschiffer waren wie viele andere Gewerbetreibende im Berufsleben mit existenzbedrohenden Ereignissen wie Naturkatastrophen, Krankheit, dem Tod, beruflichen Fehlschlägen oder der sozialen Isolierung konfrontiert. Ein Überleben, auch als soziales Wesen mit Frau und Kindern, brauchte die Gemeinschaft und genossenschaftliche Absicherung.

*„Der Zweck der Gilden und Innungen war zunächst gegenseitige Hilfe und Unterstützung in Sterbefällen und im Unglück. [...] Später kamen die Förderung der Berufsausbildung (Schifferschulen) und die wirtschaftliche Hebung des Standes hinzu.“<sup>5</sup>*

Damit eine solche Gemeinschaft funktioniert, muss sie gelebt werden. Neben der Beitragszahlung in eine gemeinsame Kasse, ist daher für das Ausüben der benötigten Solidarität eine Kultur des Miteinander und Zusammengehörens unabdingbar. Dabei spielen Riten und wiederkehrende Veranstaltungen eine wesentliche, identitätsbildende Rolle. Die Modelle spielten bei solchen festlichen Anlässen eine zentrale Rolle

Wolfgang Rudolph schrieb dazu: *„Das modellhaft gestaltete Schiffsfahrzeug - der Flußkahn vom jeweils aktuellen Typ - war verständlicherweise schon in früherer Zeit das erstrangige, im Brauchtum der Schiffergilden zeichenhaft verwendete Sachgut. Zwar sind die ältesten Umtragemodelle der Schiffervereinigungen*

<sup>4</sup> *Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund*, *Bundesgesetzblatt des Norddeutschen Bundes* Band 1869, Nr. 26, Seite 245 - 282

<sup>5</sup> Max Rehberg, *GROSSDEUTSCHER VERKEHR*, 37. Jg. der *VERKEHRSTECHNISCHEN WOCHE*, Heft 7/8, Nachdruck des Kreismuseum Oranienburg, 1992

im Stromrevier zwischen Oder und Elbe nicht datiert, doch beweisen die mit Jahreszahlen bestickten Stiftungsbänder, die mit der Präsentation dieser Modellgattung untrennbar verbunden sind, daß solche Fahrzeugdarstellungen zumindest schon in den beiden letzten Dezennien des 18. Jahrhunderts hier in Gebrauch gewesen sein müssen.“<sup>6</sup>

In seiner dreiteiligen, im Deutschen Schifffahrtsarchiv 1991 erschienenen Betrachtung zur Schifffervolkskunst im Stromrevier zwischen Oder und Elbe, widmet er sich im zweiten Teil auch den Umtragemodellen der Schifferinnungen:

„Als Erbauer der Innungs-Umtragemodelle kommen zünftige Kahnbauer in Frage, aber auch die Schiffer selbst. Die mündliche Überlieferung aus der Zeit nach 1880 belegt in vielen Fällen die Herstellerschaft der Kahnschiffer. Dafür spricht außerdem die Ausstattung einiger (insgesamt neun) Modelle mit geschnitzten und bemalten, mitunter sogar zeitgenössisch modern gekleideten Holzfiguren von Schiffseignern und Bootsleuten sowie von ihren Bordhunden. Dies sind die seltenen Selbstdarstellungen von Angehörigen des Schiffsvolkes in der Traditionslinie der zünftigen Selbstdarstellungen von Handwerkern auf den Repräsentationsgegenständen der Zunftämter.“

Doch wie der Name es schon andeutet, wurden diese Modelle bei festlichen Anlässen durch den Ort getragen. Dafür gab es ein spezielles Konstrukt, das den Stakrudern entlehnt war und Rudel hieß.

„Als durchaus zeichenhaft haben die Schiffergilden, -innungen und -vereine nicht allein die eigentlichen Modelle angesehen, sondern auch deren Tragevorrichtungen, die das öffentliche Vorzeigen der gruppeneigenen Bildzeichen erst möglich machten. Im Stromgebiet zwischen Oder und Elbe verwendete man dazu offenbar schon um 1800 die sogenannten »Rudel«. Das waren zwei bis drei Meter lange, also etwas kleiner gehaltene Nachbildungen der im Original häufig doppelt so langen eisenbeschlagenen Stakruder, mit denen die Schiffsleute bei Windstille ihre Flußfahrzeuge fortbewegten. Diese Instrumente stellen mithin das primäre Antriebsmittel für die alten Binnenschiffe dar; sie rangieren typologisch noch vor dem Segel. An den Tragerudeln, die meist grün, gelegentlich aber auch in den Landesfarben gestrichen waren, wurden die Schiffsmodelle mittels Flügelschrauben befestigt. In einigen Orten



Stifterband aus Fürstenberg aus dem Jahr 1797

Foto: Museum Seefahrerhaus Sellin – Archiv Wolfgang Rudolph

gab es anstelle der Tragerudel auch gabelförmig gearbeitete hölzerne (z.B. Hohenwutzen) oder eiserne (z.B. Müllrose) Tragestangen. Andere Schiffervereinigungen besaßen Tragen mit Standbeinen, zum Absetzen der Gemeinschaftszeichen vor und nach dem Umzug.“<sup>7</sup>

Die Modelle hatten nicht nur sich selbst als zeichenhafte Abbilder zu repräsentieren, sondern wurden mit sogenannten Stifterbändern behängt, bzw. verziert. „Entlang beider Bordwände des Umtragemodells wurden auf starken Drähten, die an vielen Exemplaren noch vorhanden sind, die schmalen, etwa 2 m langen Seidenbänder aufgereiht, die alljährlich von denjenigen jungen Mädchen und Frauen gestiftet wurden, die erstmals am Schifferball teilnehmen durften. Zu Beginn des Ballabends hefteten sie in einer feierlichen Zeremonie ihre Bänder an das (nach dem dritten Tanz) von der Saaldecke herabgefierte Schiffchen.

In den Wochen vor dem Ball hatten die jungen Damen diese far-

<sup>6</sup> Wolfgang Rudolph, Schifffervolkskunst im Stromrevier zwischen Oder und Elbe. Teil 2 Amtsladen und Bartücher, Umtragemodelle und Stifterbänder. In: Dtsch. Schifffahrtsarchiv 14 (1991), S. 395.

<sup>7</sup> Ebenda, S. 399



Geschmücktes Innungsmodell eines Kaffeenkahns von 1839,  
Dorfkirche Bredereiche

bigen Seidenstreifen mit ihren Namenszügen oder Monogrammen sowie mit der Jahreszahl bestickt. Zwei Stifterbänder, das eine aus Rietz bei Brandenburg, das andere aus Fürstenberg (Havel), zeigen mit den Angaben 1791 bzw. 1797 die ältesten Datierungen aus unserem Gebiet. Nach dem Fest verwahrte man die glatt gebügelten und zusammengerollten Bänder entweder in speziellen Kästen oder als »Ladung« des Kahnmodells.

Max Rehberg schildert den Ablauf eines Schifferfestes in Birkenwerder in einem Beitrag von 1943 wie folgt:

„Schon am frühen Morgen herrschte im Dorfe ein lebhaftes Treiben. Musikanten nahmen vor dem Dorfkrüge Aufstellung und bliesen das große Wecken. Wer von den Schiffern noch nicht erschienen war, der setzte sich nun in Bewegung. Die Pferde des Krugwirtes wurden vor den Wagen gespannt, einige junge Männer schwangen sich hinauf, und fort ging es zur Havel, um ein paar Masten zu holen. Inzwischen hoben ältere Schiffer vor dem Krüge die zur Aufnahme der Masten bestimmten Löcher aus. Unter Musikbegleitung richtete man die Masten auf, und mit einem Tusch wurden an Ihnen Flaggen und Wimpel gehißt. Gegen 10 Uhr traten die Schiffer zum Umzuge an. An der Spitze marschierte der Schiffergesell. Er trug ein zierliches Stoßruder in der Hand. Damit dirigierte er den ganzen Zug. Hinter der Musik trugen zwei Schiffer den Modellkahn, das Werk eines Oderberger Schiffbauers, auf einem Ruder. An dem Kahn waren zahlreiche bunte Seidenbänder befestigt, die zarte Hände bestickt hatten. Der Zug bewegte sich durch den ganzen Ort. Vor dem Hause des Gemeindevorstehers wurde haltgemacht. Dort sagte der Schiffergesell ein Sprüchlein auf und brachte ein Hoch auf die Schifffahrt und die Anwesenden aus. Nach dem Umzuge wurde der Modellkahn im Krüge an der Decke aufgehängt, und nun begann der Tanz, der meist bis früh 7 Uhr dauerte. Nach einer kurzen Ruhepause bis um 10 Uhr, während der man die müden Glieder ein wenig ausstreckte, luden die Bläser zur Fortsetzung des Festes ein. Wer nicht pünktlich erschien, den holten zwei junge Schiffer auf der vorderen Hälfte eines Wagens unter Begleitung einiger Musikanten ab. Noch einmal ging es bis zur Mitternacht durch. Dann holte man den versäumten Schlaf gründlich nach. Am nächsten Sonntag wurden Fahnen, Wimpel und Masten fortgenommen.“<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Max Rehberg, GROSSDEUTSCHER VERKEHR, 37. Jg. der VERKEHRSTECHNISCHEN WOCHE, Heft 7/8, Nachdruck des Kreismuseum Oranienburg, 1992

# ZUR SPEZIFIK DER INNUNGS- MODELLE<sup>9</sup>

„Zum Verständnis der nachfolgenden Beschreibungen muß auf eine Eigenart fast aller dieser Kaffenkahnmodelle eingegangen werden: Sie sind in ihren Dimensionen maßstabverzerrt dargestellt! Oft wird versucht, von historischen Schiffsmodellen auf das naturgroße Fahrzeug zu schließen und hiervon alle Abmessungen abzuleiten. Und nach einiger Zeit merkt man dann, daß irgendwo irgendetwas nicht stimmen kann. Dabei soll nicht auf solche Kleinigkeiten wie Nägelköpfe und Seildicken eingegangen werden, die sich einfach nicht soweit verkleinern lassen, daß sie dem Modellmaßstab entsprechen würden.

Wer hier ernsthaft arbeiten will, muß zunächst die Zweckbestimmung bzw. Herkunft dieses Modells in Erfahrung bringen - bei einigen ist es offensichtlich.

Dabei gibt es als grobe Einteilung vier Gruppen:

1. Werftmodelle
2. Votivschiffe (Gildezeichen, Tischzeichen, Vereinssymbole)
3. Nachbildungen mit groben Vereinfachungen
4. reine Phantasieprodukte.“

[...] „Die größte Zahl der in den Museen, auf einigen Binnenwerften bzw. bei den Schiffern noch vorhandene Binnenschiffsmodelle sind sog. Votivschiffe. Diese Modelle, zwischen 1800 und 1910 gefertigt, waren die Tisch- und Gildezeichen der Schiffer und Schiffbauer. Sie standen im Vereinszimmer und wurden bei festlichen Anlässen bei den Umzügen vorangetragen, geschmückt mit Namensbändern; bei der Innungsfesten wurden diese Bänder von den neu hinzukommenden Damen gestiftet. Oft hatten die Modelle ein abnehmbares Deck und dienten als Sammelbüchse!

Diese Modelle sehen gedrunken aus - wirken massig; demonstrativ verkörpern sie ein Binnenschiff - wie es in maßstabgerechter Verkleinerung nicht ausgesehen hätte! Würde man z.B. ein Oder-schiff in Finow-Maßgröße (ca. 40 m lang; 4,6 - 5 m breit; 1,8 - 1,9 m Seitenhöhe) maßstabgerecht verkleinern, also die Länge auf 0,8 m festlegen, entspräche dies dem Maßstab 1 : 50. Die Modellbreite wäre dann 10 cm, die Seitenhöhe 3,8 cm. Das ist ein langes, schmales und flaches Ding, das ‚mickrig‘ aussieht und wegen der geringen Höhe keine Details zuläßt.

Auch bei einer Modelllänge von ca. 1,5 m ‚wirkt‘ das Modell nicht. Und so machte man den Kunstgriff und verwendete für Länge, Breite und Höhe jeweils einen anderen Maßstab! Und nun komme man mal dahinter, in welchem Maßstab jeweils verkleinert wurde. Denn wenn einem kein Anhalt auf das naturgroße Schiff gegeben ist, steht man recht hilflos da.

Die ‚Maßstabverzerrung‘ wurde ja auch nicht einheitlich vorgenommen. Durch Aufmaße und Vergleiche an mehreren solchen ‚Votivschiffen‘ konnte ermittelt werden, daß die Maßstäbe für L, B und H in folgenden Verhältnissen ‚verzerrt‘ wurden:

	<b>a</b>	<b>b</b>	<b>c</b>	<b>d</b>	<b>e</b>	<b>f</b>
<b>L</b>	3	4	5	5	5	3
<b>B</b>	2	3	4	4	2,5	3
<b>H</b>	1	2	3	2	1	1

Um im Klartext zu sprechen: bei der ‚Maßstabverzerrung‘ nach **c** würde

der Längenmaßstab	1:25
der Breitenmaßstab	1:20
der Höhenmaßstab	1:15

betragen.

Wenn hier eine Wertung über den Eindruck, also das ‚Aussehen-Empfinden‘ gegeben werden soll, so bringt des Verzerrungsverhältnis 3 - 4 - 5 bei den flachen Binnenschiffen die schönste Form!

Eine besondere Schwierigkeit bietet dann noch die Takelage, denn fast alle Schiffe waren damals besegelt - und nicht einmal knapp! Denn solche Details, wie Größe der Blöcke oder Dicke von Mast und Sprietbaum bzw. die Breite der Segeltuchbahnen (Blatt) kann man nicht immer als Ausgangswert nehmen.“



Günter Pohlandt auf dem VIII. Oderschiffahrtsforum, Oderberg, 2015

<sup>9</sup> Günter Pohlandt, Betrachtungen zu einigen historischen Binnenschiffsmodellen, in PANORAMA MARITIM 20/1986, S. 5-7

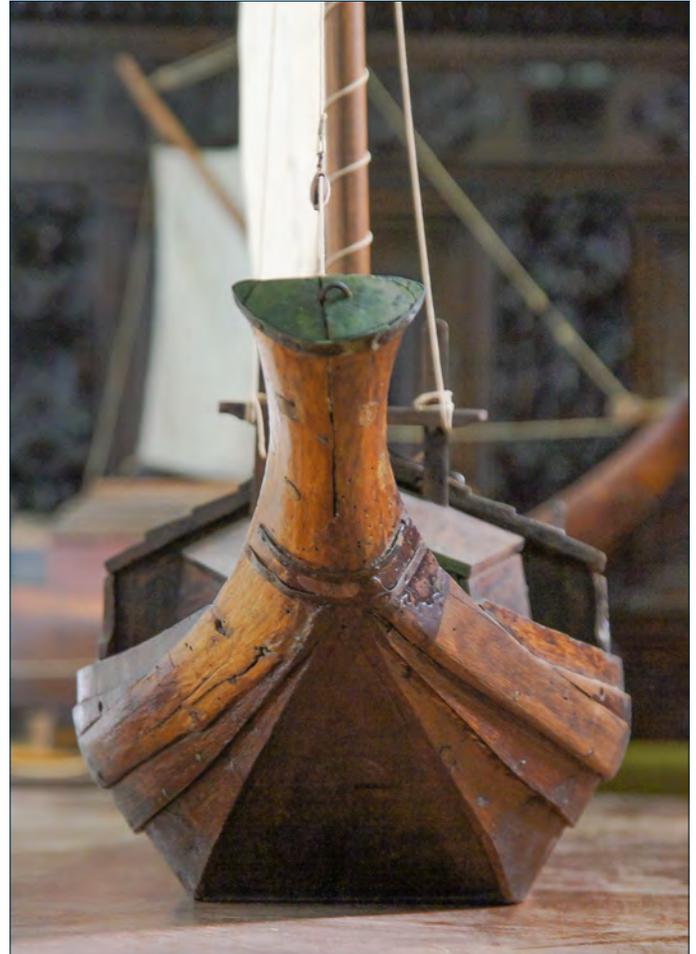
DIE MODELLE DES  
ORANIENBURGER MUSEUMS

*Modell eines Kaffenkahns von 1900*  
*Inv. Nr. IV-6032*



<i>Modell</i>	<i>Kaffenkahn</i>	<i>Bemerkung</i>
<i>Inv. Nr.</i>	<i>IV-6032</i>	
<i>Entstehungszeit</i>	<i>1900</i>	<i>nach Kahnbauart eher um 1860</i>
<i>Entstehungsort</i>	<i>Friedrichsthal</i>	
<i>Größe</i>	<i>135 cm x 25 cm</i>	<i>L x B</i>
<i>Erwerbsart</i>	<i>Ankauf</i>	<i>1976 von Privat</i>
<i>Hersteller</i>	<i>unbekannt</i>	

Das vermutlich älteste Modell der Sammlung war bisher nicht Teil der ständigen Ausstellung. Das Fehlen von Gegensparren auf dem Bretterdeck lässt ein recht kleines Vorbild eines Spitzkahns um die Mitte des 19. Jh. vermuten. Das widerspricht allerdings der offiziellen Zuordnung in das Jahr 1900. Das sehr neu wirkende Tauwerk der Takelage deutet auf eine Ergänzung oder Reparatur jüngeren Datums hin. Unbekannt ist ebenfalls der Erbauer des Modells.







*Modell eines Kaffenkahns um 1870*



# WEITERE VERÖFFENTLICHUNGEN IM EIGENVERLAG SOHN-ART

## **Kaffenkähne - Eine vergangene Binnenschiffsform**

Autor: Michael Sohn  
29,7 x 21 cm, 144 Seiten, Hardcover  
Durchgängig Vierfarbig  
Bestellungen unter [office@sohn-art.de](mailto:office@sohn-art.de)  
oder in Ihrer Buchhandlung  
ISBN 978-3-00-041659-0  
Buchhandelspreis: € 19,00



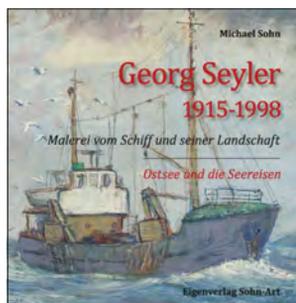
## **Von Polten und Quatzen - Pommersche Fischerei- und Händlerfahrzeuge**

Autoren: Helmut Olszak, Michael Sohn  
21 x 21 cm, 48 Seiten Softcover  
Durchgängig Vierfarbig  
Bestellungen unter [office@sohn-art.de](mailto:office@sohn-art.de)  
oder in Ihrer Buchhandlung  
ISBN 978-3-00-052098-3  
Buchhandelspreis: € 10,00



## **Georg Seyler 1915-1998 - Malerei vom Schiff und seiner Landschaft**

Autor: Michael Sohn  
21 x 21 cm, 48 Seiten, Softcover  
Durchgängig Vierfarbig  
Bestellungen unter [office@sohn-art.de](mailto:office@sohn-art.de)  
oder in Ihrer Buchhandlung  
ISBN 978-3-00-049526-7  
Buchhandelspreis: € 10,00



# ZUM AUTOR

## *Michael Sohn*

- Geboren 1957 in Berlin
- Designstudium an der Kunsthochschule Berlin 1979 - 1984
- Seit 1990 Designer bei LEW/AEG/Adtranz/Bombardier in Hennigsdorf
- Seit 2006 Leiter der Designabteilung
- 2012 Gründung des Eigenverlag Sohn-Art
- Mitglied im Arbeitskreis für Schifffahrts- und Marinegeschichte der DDR, 1979 -1992
- Verband Bildender Künstler der DDR, 1984 - 1990
- Gründungsmitglied der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V.,
- Mitglied im Förderverein  
Stiftung Museumshafen Berlin e.V.
- Mitglied im Netzwerk europäischer Binnenschifffahrts-  
museen (ENoRM)





*Innungsmodelle zählen zu den wenigen zeitgenössischen Artefakten der historischen Kahn-schiffahrt. Das Regionalmuseum Oberhavel in Oranienburg hat durch seine spezifische Geschichte als erstes deutsches Binnenschiff-fahrtsmuseum eine ganz außergewöhnliche Auswahl in seiner Sammlung.*

*Diesen wertvollen Bestand mehr in die Öffent-lichkeit zu rücken ist das Ziel der vorliegenden Veröffentlichung.*

*[www.sohn-art.de](http://www.sohn-art.de)*

*ISBN 978-3-00-061887-1*

*€ 12,-*

