



Leseprobe



Treptow - Köpenick

2016

Ein Jahr- und Lesebuch



Treptow - Köpenick

2016

Ein Jahr- und Lesebuch

Herausgegeben von der
Kunstfabrik Köpenick GmbH

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	4
Kalendarium	6

Ein Blick zurück

Fontane auf der Dahme / <i>Dr. Kurt Wernicke</i>	10
Melde jehorsamst, et jibt wiede wat zu meldn! / <i>Ulrich Stahr</i>	13
C'est la guerre / <i>Andreas Netzeband</i>	18
Das Olympische Dorf im Südosten Berlins / <i>Monika Hänel</i>	25

Adlershof

Petticoat und Elvis-Tolle / <i>Frank Hinsacher</i>	30
„Rockabilly“ – Der etwas andere Lebensstil / <i>Axel Praefcke</i>	32
Das blaue Fenster / <i>Wolfhard Besser</i>	38 Leseprobe
Die Wassertester vom ifp / <i>Tobias Hein</i>	41
Bildung an der längsten Straße Berlins / <i>Tanja Cyrus</i>	44

Alt-Treptow – Plänterwald

Honigknospe und Pulloverbäume / <i>Carola Fabian</i>	48
Segelschiffrestaurant Klipper / <i>M.W.</i>	52
Das MOSAIK ist ihr Leben / <i>Monika Niendorf</i>	54
Stärke, Gerechtigkeit, Fleiß und Weisheit / <i>Siegrun Drescher</i>	60

Baumschulenweg – Johannisthal

Evangelisch getauft – als Jude verfolgt – nach Auschwitz deportiert / <i>Andreas Freiberg</i>	62
E.B.S. – die fast vergessene Motorradfirma / <i>Stefan Rothe</i>	67 Leseprobe
Der Zirkusblock / <i>Helga Uhlenhut</i>	72
Anders Elegant / <i>Wilma Echzeit</i>	75
Tollkühne Schüler in ihren „rollenden“ Kisten / <i>Eberhard Drescher</i>	78

Bohnsdorf – Altglienicke

Feste auf dem Falkenberg / <i>Günter Schöffler</i>	81
Die Elfenbeinschleiferei F. E. Schlick / <i>Dr. Michael Braun</i>	84
Zum 15. Mal „Miteinander – Füreinander“ / <i>Peter Schulz</i>	87
Mit dem besten Freund über den Parcours / <i>Christiane Jantz</i>	90
Rund um die Uhr einsatzbereit / <i>Brigitte Jochum</i>	94

Ober- und Niederschöneweide

living EQUA / <i>Zeki Kaplancan</i>	98
Über sieben Brücken musst du geh'n / <i>Wolffhard Besser</i>	102
First Sensor – geboren in Oberschöneweide / <i>Diana Nendza</i>	107
Tierschutzzimmer in der Waldorfschule / <i>Ursula Bauer</i>	111

Friedrichshagen – Rahnsdorf

Schilda in Fritzenwalde / <i>Stephan Schulte</i>	113
Vom Ziehbrunnen zur Wasserversorgung / <i>Holger Happel</i>	118
Ein Besuch im norwegischen Ruderclub / <i>Dr. Michael Braun</i>	122
Wer MANITA nicht kennt, hat die Kindheit verpennt / <i>M.W.</i>	124
Die Eichhörnchenbrücke vom Müggelseedamm / <i>Tristan Micke</i>	126
Immer eine Reise wert / <i>Andreas Richter</i>	129
Die Papierwerkstatt / <i>Frauke Grenz</i>	132

Grünau – Schmöckwitz

Leseprobe

Tradition und Zukunft beim Richtershorner Ruderverein / <i>Lothar Gruner</i>	136
Die Brigg Maria / <i>Dr. Helgunde Henschel</i>	139
Luxus auf Rädern / <i>Kai-Uwe Vierbücher</i>	142
Hoch hinaus mit heißer Luft / <i>Frank Hinsacher</i>	145

Köpenick – Müggelheim

Ursula Wiemer / <i>Hans-Erich Franzke</i>	148
Das Zwergenparadies / <i>M.W.</i>	151
Mitten in Europa / <i>Eva-Charlotte Schülke</i>	153
Botschafter der Tiere / <i>Michael Weitz</i>	155
Gaslaternen unter „Artenschutz“ / <i>Dagmar Gleim, Monika Hänel</i>	159
Köpenick in Mosambik / <i>Jutta Pfistner</i>	163
Ein neuer Hafen für die Lebensretter / <i>Melanie Rohrmann</i>	167
Viel mehr als Fußball / <i>Christian Arbeit</i>	170
Handwerkstradition seit 128 Jahren / <i>Heike Dreher</i>	172
Heilung / <i>Uwe Berger</i>	175
FAIR gehandelt – manches bewirkt / <i>Helga Krause</i>	176

Leserecho – Was ist daraus geworden?

Von der Spezialitätenbrauerei zum Brauereimuseum / <i>Hans-Erich Franzke</i>	179
Internetadressen	183
Bild- und Autorennachweis	184

Das blaue Fenster

Gemeint ist damit der Deutsche Fernsehfunk (DFF), der von 1952 bis Ende 1991 aus den Studios an der Rudower Chaussee in Adlershof sendete. Seine Geschichte, sein Werden und Wachsen während der 39 Jahre seines Bestehens sind auf dem Funckerberg im Sender- und Funktechnikmuseum Königs Wusterhausen zu besichtigen. An-



Viele bekannte Gesichter, viele bekannte Titel – eine Reise in die Fernseh-Vergangenheit

schaulich stellt die ständige Ausstellung über das DDR-Fernsehen dar, was in Adlershof über Jahrzehnte hinweg an Unterhaltung, Fernsehspielen und Spielfilmen produziert wurde, welche politischen und kulturellen Sendungen Wissen vermittelten, wie Sportübertragungen sowie Kinder- und Jugendprogramme den Zuschauern Spaß und Spannung brachten. Über einzelne Entwicklungsetappen des DFF ist in den Jahr- und Lesebüchern Treptow-Köpenick schon mehrmals geschrieben worden (2004: S. 23; 2005: S. 34; 2012: S. 26).

In dieser Exposition werden 39 Jahre Deutscher Fernsehfunk kompakt in Dutzenden Bildtafeln, Originalrequisiten, Plakaten, Fotos und Szenenbildmotiven sowie alter und neuerer Fernsehtechnik präsentiert. Soweit der erste Eindruck. Oft wurde und wird in den heutigen Medien das DDR-Fernsehen auf den *Schwarzen Kanal* und die *Aktuelle Kamera* reduziert. Diese politischen Sendungen machten gerade einmal etwa fünf Prozent des Programmangebotes aus. Zwei

Schautafeln sind der *Aktuellen Kamera* gewidmet. Zwar behandelten sie vordergründig die DDR-Politik, beleuchteten aber auch kritisch – nicht immer fein – die Politik von BRD, NATO und den USA. Aber das Programm des DFF war vielfältiger und nicht nur von dröger Berichterstattung über Politik und Planerfüllung geprägt. Auch DDR-Kritisches gab es mit dem Magazin *Prisma*.

In dieser Ausstellung wird die gesamte DDR-Fernsehlandschaft wiedergegeben; vor allem die vielen beliebten – manchmal vergessenen – Unterhaltungssendungen. Auf gut drei Dutzend Darstellungen gibt es ein Wiedersehen mit vielen ehemaligen DFF-Fernsehlieblingen, unter anderen mit Figuren des Kinderfernsehens wie *Frau Pupp doktor Pille*, *Professor Flimmrich*, *Meister Nadelöhr*, *Flax und Krümel*, dem immer noch aktiven, inzwischen 60-jährigen *Sandmännchen* und seinen Freunden. Erinnert wird an die vor allem in den Anfangsjahren ausgestrahlten Opernübertragungen, besonders an die Inszenierungen von Walter Felsenstein. Lebendig werden viele beliebte Fernsehreihen, wie *Zahn um Zahn*, *Aber Vati!*, *Maxe Baumann*, *Zur See*, *Zwischen Frühstück und Gänsebraten*; nicht zu vergessen: *Ein Kessel Buntes* – um nur einige zu nennen. Ein Aufsteller präsentiert den Entertainer, Autor und Redakteur Heinz Quermann, der über zwei Jahrzehnte die Fernsehunterhaltung steuerte. In über 2 500 Radio- und Fernsehsendungen wirkte er mit, förderte junge Talente mit *Herzklopfen kostenlos* und moderierte 36 Jahre lang die Radio-DDR-Schlagerrevue aus dem Funkhaus in der Nalepastraße.

Hackenbergstraße 29
12489 Berlin-Adlershof

himbeerfrosch 

Mo-Fr 9-18, Sa+So 9.30-17.30 **Familien- & Spielcafé**
Tel. 030 / 68 81 07 22
www.himbeerfrosch-berlin.de

Täglich frisches Gebäck
Frühstück und Snacks
Angebote für die Kleinsten

Spiel- und Krabbelecke
Stillbereich und Wickelstation

Stillcafé, Frühstückstreff
für werdende Mamis,
Workshops, Babyparties uvm.





Dioramen und Modelle vervollständigen die Ausstellung – mit viel Liebe zum Detail: der Nachbau eines DFF-Studios

Auf dem Funkerberg hat die Schau nun einen festen Platz gefunden, nachdem sie in den vergangenen Jahren schon in 23 Städten des ehemaligen Sendegebietes gezeigt wurde – ausgerichtet von der Fachgruppe DFF im Förderverein „Sender KW e. V.“.

Nach dem Besuch kommt der Betrachter möglicherweise zu dem Schluss: „Schade, dass es den DFF nicht mehr gibt.“ Fernsehmoderator Ulrich Wickert sah dies Anfang der 1990er Jahre auch so. 1992 äußerte er in einem Gespräch mit ostdeutschen Journalisten beim NDR, dass es besser gewesen wäre, den DFF in eine gemeinsame Anstalt der neuen Bundesländer als 3. Programm umzuwandeln. Sie wäre eine ernst zu nehmende Konkurrenz für ARD und ZDF gewesen. Aber die Politik habe dies nicht gewollt. Zum Trost: Viele gute Elemente der DFF-Unterhaltung haben vor allem beim MDR eine Fortsetzung erfahren – auch 25 Jahre nach Abwicklung des Deutschen Fernsehfunks.



Modell eines Übertragungswagens aus frühen DFF-Zeiten

Suizid dem bevorstehenden Abtransport entzogen. Die meisten von ihnen waren die jüdischen Nachbarn unserer Großeltern.

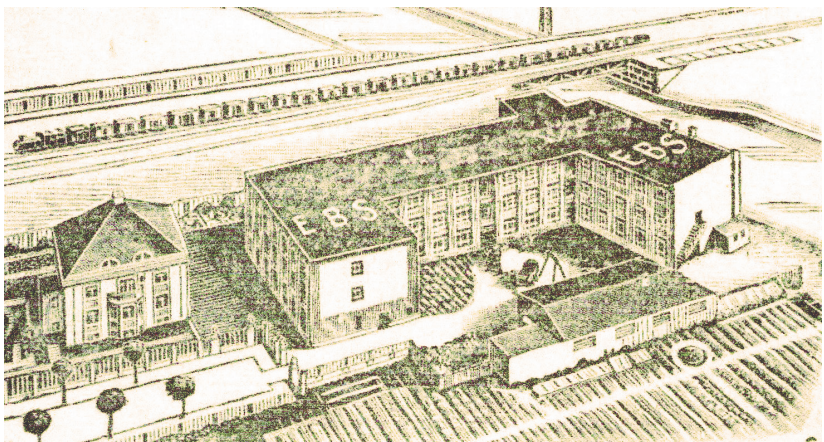
Zu Lerner Lebensweg ließen sich zwar im Laufe der Zeit etliche Puzzlesteine hinzufügen, einige Antworten zu seinem Schicksal warfen jedoch neue Fragen auf. Die aufwühlende Frage jedoch, warum vor rund 80 Jahren auch Bewohner Baumschulenwegs gegen Mitbewohner agierten oder eben nicht reagierten, als ihre Nachbarn spurlos aus dem Haus verschwanden, wird sich nie beantworten lassen – ebenso wenig wie die über das Verhalten eines jeden von uns, hätten wir in der damaligen Zeit gelebt.

Stefan Rothe

E.B.S. – die fast vergessende Motorradfirma

Ich denke, den meisten Lesern wird das Kürzel E.B.S. kein Begriff mehr sein. Diese Abkürzung steht, im Zusammenhang mit dem Ortsteil Baumschulenweg, für eine ehemalige Motorradfabrik. Die Firma Ernst Bauermeister und Söhne – so der vollständige Name – wurde um 1923 bekannt.

Der Ingenieur Ernst Bauermeister war schon im Jahre 1912 Betriebsleiter und Mitinhaber der „Berliner Motorenfabrik Wiedeck und Bauermeister“. Die hatte ihren Sitz in der Köpenicker Straße 18/19



Das E.B.S.-Gebäude in der Behringstraße – eine Darstellung aus der Zeitschrift „Der Reichsmechaniker“ von 1925

Baumschulenberg – Johannisthal

in Kreuzberg und fertigte Motoren verschiedenster Art, das heißt Rohöl-, Petroleum-, Benzol- und Benzinmotoren, sowohl für den stationären als auch für den mobilen Einsatz.

Am 6. September 1917 erwarb Bauermeister das noch brachliegende Grundstück in der heutigen Behringstraße 50-56, um dort ein neues und größeres Fabrikgebäude für seine Firma zu errichten. Im selben Jahr plante man einen viergeschossigen Bau. Aber im Juli 1918 wurde kriegsbedingt beschlossen und baupolizeilich beantragt, nur zwei Stockwerke zu realisieren. Wahrscheinlich spielten auch die Kosten bei der Planungsänderung eine erhebliche Rolle. Die restlichen beiden Geschosse sollten später folgen. Bereits 1919 konnte das Büro-, kurz danach das Fertigungsgebäude zur Nutzung übernommen werden.

In den Plänen ging man auch auf die zu erwartende Zahl an Arbeitnehmern ein. Diese gaben die Planer mit 60 bis 75 Beschäftigten je Etage an. Auch mussten schon im Jahre 1917 behördliche Vorschriften bezüglich der Waschmöglichkeiten und Toiletten für die Arbeitnehmer erfüllt und in der Produktionsstätte bereitgestellt werden. Während des noch tobenden Krieges sollte rund um die Uhr, in Friedenszeiten in zwei Schichten gearbeitet werden.

Die „Berliner Motorenfabrik“ wurde ab 1920 nur noch unter dem Namen Ernst Bauermeister geführt und produzierte jetzt als „E.B. Berliner Motoren- und Maschinenfabrik“ stationäre sowie Fahrrad-einbau-Motoren eigener Konstruktion. Demzufolge müsste Bauermeister zu dieser Zeit ungefähr 250 bis 300 Mitarbeiter beschäftigt haben und wäre somit ein recht großer Arbeitgeber in Baumschulenberg gewesen. Ab 1924 arbeiteten seine Söhne Ernst und Rudolf im Unternehmen mit. Aus diesem Grunde wurde der Firmenname in „Ernst Bauermeister und Söhne“ kurz „E.B.S.“ geändert.

Am 12. Juli desselben Jahres brachte Bauermeister zwei Maschinen eines neu entwickelten Motorradmodells mit einem 200-Kubikzentimeter-Motor, mit im Kopf hängenden Ventilen (Seitenventiler), bei einem Motorradrennen in Swinemünde an den Start. Die Fahrer waren Fritz Putins und Otto Flick aus Berlin. Von Flick ist bekannt, dass er aus Johannisthal stammte. Beide blieben jedoch sieglos. Die erreichte Leistung der Motorräder dieser noch recht jungen Firma war aber dennoch beachtlich, wenn man bedenkt, dass Putins drei



E.B.S. Motordreirad mit auswechselbarem Aufbau – hier mit offener Personenkarosserie

von sechs zu fahrenden Runden an der Spitze lag und nur wegen eines Reifenschadens aufgeben musste.

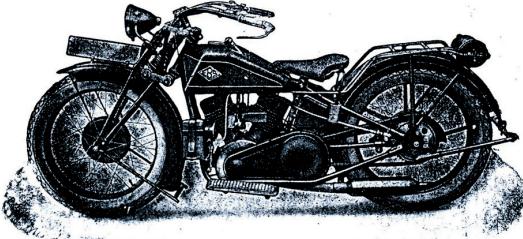
Der Firmeninhaber erkannte zu dieser Zeit, dass die Qualität eines Produktes allein nicht immer ausreicht, um es verkaufen zu können. So setzte er auf Werbung, und man konnte seit 1925 zahlreiche Reklameanzeigen in verschiedenen Presseerzeugnissen finden. Ab 1926 gewährte Bauermeister auf die Fahrgestelle seiner Motorräder bereits fünf Jahre Garantie gegen Rahmenbruch. Bei den Motoren wurde auf die besonders ausgewählten Materialien sowie deren Haltbarkeit hingewiesen. Auch die ergonomisch günstige Form des Lenkers und der Bedienhebel hob der Hersteller besonders hervor.

E.B.S. baute neben Touren- und Sportmotorrädern auch so genannte Lastenräder, die die Firma mit unterschiedlichen Motoren und Aufbauten anbot. Es gab Dreiräder von 200 bis 600 Kilogramm Nutzlast. Der Preis im Jahre 1926 betrug für ein Pritschen-Dreirad 1 600 Reichsmark. Für eine EBS Motordreirad-Droschke mussten bis zu 3 200 Reichsmark aufgebracht werden.

Als Antriebseinheit verwendete Bauermeister bei seinen Fahrzeugen bis zum Ende des Jahres 1928 nur Viertaktmotoren eigener Kon-



Dies schnellste u. zuverlässigste Maschine



bei der Belziger
Dauer-Prüfungsfahrt 1929

Modell 800
die Maschine für den verwöhntesten Fahrer. 800 ccm Zweizylinder, Viertakt mit Dreigang-Getriebe, Tigergabel, Doppelrohrrahmen, Zündlicht, Horn, Tachometer, Fußbretter **1600.—**

Modell 200 steuer- u. fährerscheinfrei **775.—**

Modell 400 u. 500 **997.50**

Berliner Motoren- und Motorfahrzeug-Fabrik

Ernst Bauermeister & Söhne

Fabrik und Vertrieb: Berlin-Baumschulenweg, Behringstraße 50–56

Tel.: Sammelnummer F3, Oberspree1017Tel.: Sammelnummer F3, Oberspree1017

Ausstellungsraum: Berlin, Wallstraße 76, Nähe Spittelmarkt, Telefon: F 7, Jannowitz 1359

Bauermeister erkannte, dass Qualität allein nicht genügt, so setzte er auf Werbung, die damals noch Reklame genannt wurde.

struktion von 200 bis 800 Kubikzentimetern. Die größte gebaute Maschine war Anfang 1929 die „EBS 800“ mit einem 800 Kubikzentimeter-Zweizylindermotor. Dieses Modell 800 wurde in der Werbung als die schnellste und zuverlässigste Maschine bei der Belziger Dauerprüfungsfahrt beschrieben und kostete 1 600 Reichsmark. Im Kaufkraftvergleich läge der Preis heute wahrscheinlich zwischen 5 600 und 6400 Euro. In anderen Vergleichsrechnungen spricht man sogar von 16 000 Euro, weil die Maschinen als Luxusartikel betrachtet werden müssten.

Als weitere Ergänzung wurde ein Seitenwagen aus eigener Fertigung für die Motorräder angeboten. Die 200er Modelle waren nach den damaligen rechtlichen Vorschriften steuer- und fährerscheinfrei. Dasselbe galt natürlich auch für die Lastenräder vom Typ LR 200.

Ende des Jahres 1928 erscheint die erste Werbung für EBS-Motorräder mit zugekauften Einbaumotoren von den Firmen Villiers und Blackburne aus England. Diese gab es als Zwei- oder Viertakter. Sie kamen ab 1929 in den Verkauf. Die „EBS 200“ mit Zweitaktmotor, Dreiganggetriebe und Tigerfedergabel kostete 775 Reichsmark, die Ausführung mit dem 200 Kubikzentimeter-Viertaktmotor von Black-

burne 825 Reichsmark. Dieser Zukauf hatte seinen Grund möglicherweise in den hohen Kosten der eigenen Motorenfertigung und sollte die rentable Fertigung der Fahrzeuge weiterhin gewährleisten. Auch andere Teile, wie Laufräder und Federgabeln, wurden, wie heute noch üblich, von Zulieferern bereitgestellt. Doch die 1929 ausgebrochene Weltwirtschaftskrise und der damit verbundene Kaufkraftverlust sorgten auch bei E.B.S. für finanzielle Probleme. Vermutlich gegen Ende des Jahres 1930 musste Bauermeister einen Teil seines Fabrikgebäudes an die Firma Krone und Co. vermieten. Im Juni 1931 veräußerte er den Bau endgültig an den Kaufmann Josef Simon. Bauermeister konnte aber noch bis zur Aufgabe der Firma in seiner ehemaligen Produktionshalle weiterarbeiten. So endete im Jahre 1934 die Geschichte von E.B.S. in der Behringstraße 50-56 in Baumschulenweg.

Aufgeben wollte Bauermeister aber nicht und zog mit seiner neu gegründeten Firma „Favorit“ in die Bodelschwingstraße 22-24, um dort einen Neuanfang mit so genannten Kleinmotorrädern und seinen bereits bekannten „Favorit Seitenwagen“ zu beginnen. Das ist aber eine andere Geschichte. Es sind nur sehr wenige Fahrzeuge der Firma E.B.S. erhalten geblieben und so auch nur selten auf Oldtimer-Veranstaltungen oder -Ausfahrten zu bestaunen.

Ich hoffe, mit diesem kleinen Bericht etwas Licht in das Dunkel um diese Berliner Motorradfirma gebracht zu haben. Vielleicht besitzt ja ein Leser oder eine Leserin noch weitere Informationen oder sogar



Unterlagen über diese Firma. Eine Kontaktaufnahme wäre über die Redaktion möglich und würde den Autor freuen.

Das Modell E.B.S. 400 wurde in den Jahren 1926 bis 1927 gebaut und hatte 12 PS.

Und in den 1970er Jahren begann man sogar mit dem Marathonrudern. Die Bezeichnung ist etwas irreführend. Richtiger wäre wohl die Bezeichnung „Super-Langstrecke“, denn bei solchen Veranstaltungen geht es oft über die 42 Kilometer hinaus. Da kein offiziell vorgeschriebenes Reglement des Deutschen Ruderverbandes für diese Strecke existiert, legt jeder veranstaltende Verein die Regeln selbst fest. Das längste Rennen findet jährlich in Berlin statt. Die Herausforderung ist, eine maximale Strecke innerhalb von 24 Stunden zurück zulegen. Der Rekord liegt bei 268 Kilometer.

In Richtershorn geht es heutzutage weniger um das Rennrudern, sondern vielmehr um das beliebte Fahrten- und Wanderrudern. So trifft man Boote dieses Vereins auf Gewässern rund um Berlin und Potsdam und sogar auch in anderen Bundesländern. Mit anderen Worten, ob alt oder jung, ob Männlein oder Weiblein, alle sind herzlich eingeladen, am Sport und am Vereinsleben aktiv teilzunehmen. Die heutige Ausrichtung entspricht also mehr dem Familien- und Freizeitsport. Das ist gut so, denn dadurch kommen immer mehr Wassersportfreunde in den Genuss dieses Sports.

Besondere Höhepunkte im Vereinsprogramm waren und sind das An- und Abrudern, das Ostertrainingslager, das Hamburger Staffeldrudern sowie verschiedene gesellige Zusammenkünfte wie Preisskat, der Frühjahrspatz, die Weihnachts- und Silvesterfeiern.

Wer also Interesse an diesem Sport hat, kann sich im „Richtershorner Ruderverein“ anmelden, dort trainieren und vielleicht sogar an Wettkämpfen teilnehmen. Hier sind alle Interessenten gern gesehen. Bleibt allen zu wünschen: Stets gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Dr. Helgunde Henschel

Die Brigg Maria

Gab es die Brigg Maria wirklich oder ist sie nur eine Legende, die bisweilen immer noch durch Grünau geistert? Der Marinemaler Willy Stoewer (1864-1931) hat sie gezeichnet, aber wir können das Bild nicht als Beweis vorlegen. Belege für ihre Existenz sind neben Presseberichten zeitgenössische Ansichtskarten, die das „schwimmende Schiffsrestaurant in Grünau bei Berlin“, so die „Berliner Illustrierte(!)

Grünau – Schmöckwitz

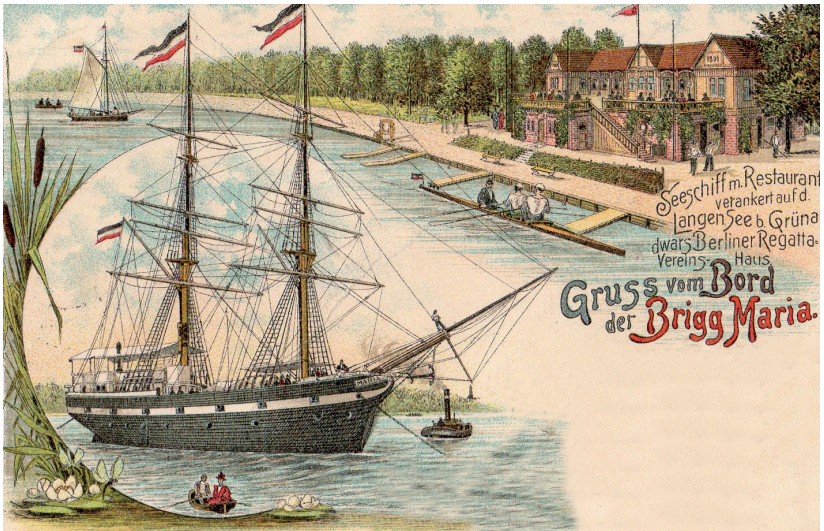
Zeitung“ vom 29. September 1895, abbilden. Weder hatte sie mit dem in Grünau zu der Zeit bereits etablierten Wassersport zu tun, noch zählte sie zu den bedeutenden Grünauer Lokalen, die damals schon von sich reden machten. Sie war ein spektakuläres Zwischen-spiel von kaum mehr als fünf Jahren. Ihr Geheimnis liegt möglicherweise in dem ständigen Standortwechsel, den Sensations-meldungen in den Zeitungen und – im Nachhinein – dem lücken-haften Wissen über die Geschichte.

Die Brigg Maria wurde 1835 in Rostock als zweimastiges Segelschiff mit Rahmensegeln und zusätzlichem Gaffelsegel am Großmast ge-baut. Nachdem es seeuntüchtig geworden war – manche sagen, sie wäre in Wolgast gestrandet – wurde es 1888 nach Kolberg verkauft.

Zu Beginn des Jahres 1895 meldet die „Berliner Illustrierte Zeitung“, dass ein Berliner Kaufmann namens Schröder die Brigg Maria ge-kauft hätte, um sie als Wirtshaus umzubauen. Das Schwierigste war der Transport nach Berlin. Um das Schiff befördern zu können, wur-de es zunächst von Masten und Takelage befreit, anschließend hori-zontal durchgeschnitten und so über Oder und Spree an seinen neuen Bestimmungsort „in Grünau bei Berlin“ geschafft. Näheres erfahren wir nicht. Hier nun wurde das Schiff so geschickt zusam-mengesetzt, dass von der vorgenommenen Durchtrennung nichts mehr zu sehen war. Anschließend erfolgte zeitgleich mit einer sorg-fältigen Reparatur die Umgestaltung der Räume für den neuen Zweck: Das Zwischendeck verwandelte sich in einen Tanzsaal, unter Deck wurden Gästezimmer eingerichtet, und auf dem Deck entstand eine große Küche. Der Kostenaufwand für Transport und Herrichtung betrug 23 000 Mark.

Das schwimmende Wirtshaus nahm noch zur Saison 1895 den Betrieb auf und erfreute sich schnell großer Beliebtheit. Die beson-dere Attraktion war, dass es nicht direkt am Ufer lag: „Unaufhörlich fahren zahlreiche Boote hin und her, die Landratten an Bord des schmucken Schiffes zu bringen oder die mit Speise und Trank Ge-labten ans Ufer zurückzuführen“, heißt es in der Lokalpresse.

Ein Jahr später, 1896, wurde die Brigg Maria zur Gewerbeausstellung nach Treptow gebracht, wo sie ebenfalls als Gaststätte diente, kehr-te dann aber wieder nach Grünau zurück. Hier hatte sie in kürzester Zeit drei Liegeplätze. Zunächst ankerte sie in Wendenschloß in einer



Die Brigg Maria wurde 1835 gebaut – eine zeitgenössische Ansichtskarte

Ausbuchtung unweit des heutigen Strandbads. Der zweite Liegeplatz befand sich schon auf der Grünauer Seite des Langen Sees in der Nähe des Regattahauses, heute Haus Mitte. Laut „Cöpenicker Dampfboot“ war auch die Bammelecke als Ankerplatz im Gespräch, wurde aber nicht genehmigt. Schließlich machte die Brigg Maria an den Hellaswiesen (nach der Rudervereinigung Hellas benannt) fest, einem bis heute unbebauten Gelände zwischen der Regattastraße 251 (heute Ruderverein Empor) und 267 ff. (Regattapark), in der Nähe der 1 000-Meter-Marke der Regattastrecke. Dort war 1898 gerade das Sportdenkmal eingeweiht worden. Das Schiffsrestaurant lag inzwischen so nahe am Ufer, dass die Gäste über einen Steg hinübergelangten. Wegen der hohen Besucherzahl wurden zusätzlich Tische und Stühle am Ufer aufgestellt.

Im Juli 1899 meldete die Presse einen Besitzerwechsel. Der durch die originelle Bauernschänke auf der Gewerbeausstellung bekannte Max Kaufmann hatte offensichtlich Gefallen an dem ebenfalls originellen schwimmenden Wirtshaus gefunden, um auch hier „das Beste aus Küche und Keller für Sportsmänner“ zu bieten. In der Zeitschrift „Wassersport“ annonciert er:

„Brigg Maria. Kaiser-Wilhelm-Sportdenkmal Grünau/Mark. Meinen werten Freunden die Mitteilung, daß ich das Kommando der See-

Grünau – Schmöckwitz

brigg ‚Maria‘ übernommen habe vom April d. J. und demnächst die Reise um die Welt antrete (sobald ich die Anker raushabe). Passagepreise und Verpflegung à la Norddeutscher Lloyd, billigst. In der ersten Kajüte noch 400 Plätze disponabel. Telefon auf der ganzen Weltreise an Bord. – Max Kaufmann, Kapitän zur Spree, Sommerfiliale der Berliner Bauernschänke.“

Und im Sommer belustigte die Berliner folgende Anzeige im „Cöpenicker Dampfboot“: „Als Verlobte empfehlen sich Brigg Maria, Grünau – Max Kaufmann, Kapitän zur Spree, Berlin.“

Doch die Euphorie währte nicht lange. Der neue Wirt konnte sich offenbar nicht halten, denn schon ein Jahr später, im März 1900, hatte Carl Wilhelm Ohlrich, der Besitzer des Gesellschaftshauses Grünau, die Brigg übernommen. Seit 1899 war Ohlrich zugleich Betreiber der „Waldschänke“ (bald „Waldrestaurant am Sportdenkmal“ von Paul Jende, danach der Gebr. Wich).

Nur einen Monat später, im April 1900, stellten Sachverständige die Baufälligkeit der Brigg Maria fest, und im Jahr darauf wurde das bei Grünau verankerte Wirtshausschiff laut „Cöpenicker Dampfboot“ vom 4. März 1901 meistbietend versteigert. Innerhalb von 14 Tagen fand sich ein Berliner Händler, der es für 450 Mark kaufte und innerhalb einer Woche abholte. Wohin? Was ist daraus geworden? Gerne wüssten wir es. So bleibt die Brigg Maria eine etwas undurchsichtige, ein wenig geheimnisvolle Episode.

Kai-Uwe Vierbücher

Luxus auf Rädern

Es sind die ersten schönen Tage im Frühling. Ein strahlendes Brautpaar schreitet die Treppe des Rathauses Köpenick hinunter und wird von seinen Gästen mit Rosenblättern und Reis beworfen. Unter die romantische Stimmung mischt sich der Klang eines Achtzylindermotors. Anstelle der bei solchen Anlässen beliebten weißen Kutsche fährt eine über elf Meter lange Stretchlimousine vor. Der Chauffeur, natürlich in Uniform, steigt aus und öffnet dem Brautpaar die Fahrzeugtür. Die Brautleute besteigen mit einem großen Teil ihrer Hochzeitsgesellschaft das monströse Gefährt. Unter den Blicken der