UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Festschrift zur Eröffnung des Grossschiffahrtsweges Berlin-Stettin

Berlin, 1914

I. Geschichtliches

urn:nbn:de:hbz:466:1-79547

Visual Library

I. GESCHICHTLICHES.

Am 21. Oktober 1603 verordnete Kurfürst Joachim Friedrich, der Begründer von Joachimstal, dass ein Kanal von der Havel bei Liebenwalde bis zur Finow bei Schöpffurt gebaut und die Finow unterhalb Schöpffurt kanalisiert werden solle. Unter den grössten Schwierigkeiten wurden die Arbeiten begonnen. Der Landerwerb war nur durch Tausch oder durch freiwilligen Verkauf möglich. Er forderte grosse Opfer an Zeit und Geld. Endlich, im Frühjahr 1605, konnte bei Liebenwalde der erste Spatenstich geschehen. Aber für die Fortsetzung der Arbeiten mangelte es an Arbeitskräften, an Hilfsmaschinen und an Bauverständigen für die Schleusenwerke. Eine Krankheit, die 1606 unter den Kanalarbeitern ausbrach, wurde als Strafe des Himmels angesehen. Doch mit der grössten Energie überwand der Kurfürst alle Schwierigkeiten. Trotzdem war es ihm nicht vergönnt, das Werk zu vollenden. Auch seinem Nachfolger Johann Sigismund war die Vollendung nicht beschieden. Erst unter dem Kurfürsten Georg Wilhelm konnte 1620 der Finowkanal mit 11 Schleusen dem Verkehr übergeben werden.

Inzwischen war der Dreissigjährige Krieg ausgebrochen. Der Handelsverkehr erlahmte. Auf die Erhaltung der Schleusen und des Kanals konnte weder Sorgfalt noch Geld verwandt werden. Die Schweden erkannten sehr bald, dass ihnen der Kanal gute Dienste tat, und sie trachteten, ihn leistungsfähig zu erhalten. Aber die Kaiserlichen und Sachsen arbeiteten nach Kriegsrecht dagegen und machten den Kanal durch Zerstörung der Schleusen und durch Abdämmungen unbrauchbar. Das Wasser der Havel überflutete bei Hochwasser die zugeschütteten Stellen, verwilderte das Bett des Kanals und der kanalisierten Finow. Es versandete sie so, dass zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts das Kanalbett verwachsen und fast unkenntlich geworden war. Die Bevölkerung hatte sogar das Gedächtnis an den Kanal verloren. Der erste Finowkanal war untergegangen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Erst der grosse König Friedrich II. fasste von neuem den Plan, die Havel mit der Oder durch einen Kanal zu verbinden. Die zur Prüfung eingesetzten Beamten erkannten im Jahre 1743 aus alten Archiven der Stadt Eberswalde, deren Inhalt aber dem Magistrat selbst fremd war, dass ein solcher Kanal schon unter dem Kurfürsten Joachim Friedrich bestanden hatte. Es wurde die alte Linie als die zweckmässigste befunden. Sie wurde in den Jahren 1744 bis 1746 neu ausgebaut. Dabei ergab sich, dass die alten Schleusenböden, die man zum Teil aufgrub, so gut erhalten waren, dass sie von neuem benutzt werden konnten. Am 10. Juni 1746 konnte der Finowkanal zum zweitenmal eröffnet werden. Ein Salzschiff führte von Stassfurt 100 Tonnen Salz nach Oderberg.

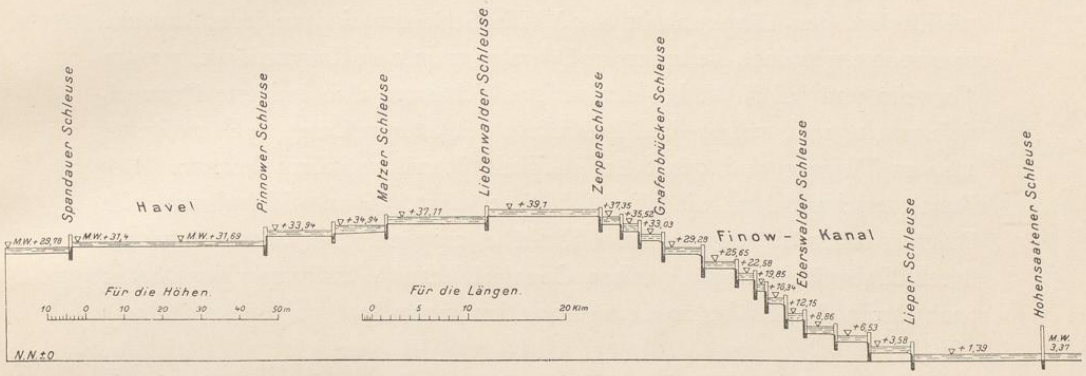
In den späteren Jahren gab Friedrich der Grosse der Scheitelhaltung des Kanals — dem sogenannten „Langen Trödel" — durch den Bau neuer Schleusen bei Liebenwalde und Dusterlake eine Fortsetzung in westlicher Richtung nach der unteren Havel und verlängerte in östlicher Richtung die Odertreppe bis zum Lieper See. So enthielt der Kanal im Jahre 1751 sechzehn Schleusen, denen 1767 noch die Lieper Schleuse zugefügt wurde, um den Rückstau der Oder vom Kanal fernzuhalten. Damals war der Oderdurchstich bei Neu-Glietzen und Hohen-Wutzen (vgl. die Übersichtskarte), das Werk des grossen Königs, welches die Melioration des Oderbruchs einleitete, zwar schon ausgeführt; er hatte sich aber noch nicht zum Hauptstrom entwickelt. Die alte Oder war bei Güstebiese (nahe Carlsbiese) noch nicht gesperrt, grosse Wassermassen flossen noch in dem alten Stromlauf der Oder durch das Oderbruch.

Die Speisung der Scheitelhaltung erfolgte aus der oberen Havel durch den bei Liebenwalde mündenden Vossgraben. Dieser Graben wurde 1823 bis 1828 zum Kanal ausgebaut und später, in den siebziger Jahren, bis Zehdenick verlängert. An der unteren Havel wurde als westliche Verlängerung der künstlichen Wasserstrasse in den Jahren 1827 bis 1828 der Malzer Kanal angelegt und 1838 bis Friedrichstal ausgedehnt. Die guten Erfolge, die bereits mit der ersten Strecke dieses Kanals erzielt wurden, führten dazu, 1832 bis 1837 auch die für die Schiffahrt schwierige Havelstrecke unterhalb Oranienburg mittels eines Seitenkanals, des Oranienburger Kanals, zu umgehen.

Am östlichen Ende des Finowkanals, am Oderbruch, war die von Friedrich dem Grossen in den Jahren 1746 bis 1753 erbaute sogenannte Neue Oder zur Hauptoder geworden; denn sie kürzte den Stromlauf von Güstebiese bis Hohensaaten um 25 km ab. Die zu gleicher Zeit angelegten

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

hochwasserfreien Oderdeiche hatten sich gefestigt, planmässig angelegte Binnengräben sorgten für die Trockenlegung der Niederung; diesen Massnahmen verdankt das Oderbruch seine heutige Gestalt und die in ihm erblühte Kultur. Von Jahr zu Jahr versandete die Mündung der Alten Oder bei Güstebiese mehr und mehr; sie konnte 1832 ganz geschlossen werden. Bei Hohensaaten war die Niederung nach dem Rückstau der Oder offen. Um diesem Übelstande zu begegnen, wurde 1840 bis 1860 das Oderbruch durch einen Deich von



Längenschnitt des Finowkanals.

Querschnitt des Finowkanals. 1 : 500.

der Oder ganz abgeschlossen. Zwei Schiffschleusen in diesem Deich verbanden den Finowkanal mit der Oder. Zur Entwässerung des Bruches führte man 1848 bis 1860 einen neuen, den Hohensaatener Kanal, längs des Höhengeländes am Lunow—Stolper Bruch bis zur Oder bei Stützkow aus. Hierdurch wurde der Rückstaupunkt der Oder von Hohensaaten bis Stützkow, d. h. um 17 km stromabwärts, verlegt und damit viel für die Trockenhaltung des Bruches gewonnen. Später, im Jahre 1892, wurde durch eine Einteilung des Nieder-Oderbruchs in mehrere Sonderpolder und Anlage von Schöpfwerken die Entwässerung des Bruches weiter gefördert. Ähnliche Polder wurden auch im Odertal bei Schwedt und Criewen angelegt.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die Wasserstrasse von Berlin nach Stettin führt durch den Spandauer Schiffahrtkanal oder durch die Spree nach der Havel, verfolgt diese stromauf bis Pinnow, durchzieht den Oranienburger und den Malzer Kanal, und erreicht den Finowkanal bei Liebenwalde. Der Aufstieg zur Scheitelhaltung dieses Kanals erfolgt in fünf Schleusen, der Abstieg von der Scheitelhaltung bis zur Oder geschieht durch 14 Schleusen. Im ganzen sind also von Berlin bis zur Oder 19 oder 20 Schleusen zu durchfahren, je nachdem der Weg durch den Berlin-Spandauer Schiffahrtkanal oder durch die Spree genommen wird. (Vgl. den Längenschnitt S. 3.) Die Schleusen sind an jeder Staustufe paarweise angeordnet, sie haben im Oderabstieg 41,0 m Kammerlänge, 5,34 m Torweite und bei N.W. bei den meisten Schleusen eine geringste Drempeltiefe von 1,57 m, sodass die Finowkähne mit 40,2 m Länge, 4,60 m Breite, 1,40 m Tiefgang und 170 t Ladefähigkeit überall verkehren können. Der Kanalquerschnitt hat, wie die Abb. S. 3 zeigt, 16 m Sohlenbreite, die Brücken haben als kleinste Durchfahrthöhe 2,93 m. Die Gesamtlänge des durch diesen Kanal und die offene Oder gebildeten Wasserweges von Stettin nach Berlin (Mühlendamm) beträgt 194 km, nach Spandau (Spreemündung) 182 km.

Der Verkehr auf dieser Wasserstrasse nahm stetig zu. Durch die Schleuse bei Eberswalde, welche im Jahre 1882 noch 1002555 Tonnen beförderte, gingen

1896 . . .	2117897 t,
1901 . . .	2190257 t,
1906 . . .	2720767 t,
1911 . . .	2712066 t.

Dem weiteren Wachsen des Verkehrs konnte nur durch eine leistungsfähige Wasserstrasse für Schiffe von grösseren Abmessungen begegnet werden. Dies hat dazu geführt, neben dem alten einen neuen Kanal für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit zu erbauen. Die alte Finowwasserstrasse bleibt jedoch auch fernerhin für den Verkehr erhalten, teils um den neuen Kanal nicht zu sehr zu belasten, teils um der Kleinschiffahrt die billigeren Tarife des alten Wasserweges zugute kommen zu lassen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN