

Das Schiffshebewerk Niederfinow



Dank guter Vorbereitung von Lothar und Jürgen konnte am 11.05. die erste Tagesfahrt in diesem Jahr pünktlich um acht vom Vereinshaus starten. Unser Ziel, das Schiffshebewerk Niederfinow. Um die Schleusung durch das Hebewerk hautnah zu erleben, gehörte natürlich eine Schiffsfahrt auf dem Oder-Havel-Kanal dazu. Dafür war das Motorschiff "Barnimer Land" gechartert. In Oderberg gingen wir daher zu einer fünfstündigen Fahrt über Berg und Tal, in Richtung Eberswalde

und wieder zurück, an Bord.

Die Landschaft rund um Oderberg Eiszeit vor ca. 100.000 Jahren bedeckten den Berliner Raum und Brandenburgs. Vor etwa 20.000 während der Abschmelzung eine gaben damit dem Barnim seinen Mengen Schmelzwasser bahnten



wurde wesentlich während der geformt. Riesige Eismassen Teile des heutigen Jahren formten die Eismassen hügelige Moränenlandschaft und letzten "Schliff". Riesige sich ihren Weg. An den

Rändern der abschmelzenden Gletscher entstanden breite Urstromtäler. So auch bei Eberswalde, das bis ins heutige Polen reichende Urstromtal, weiter westlich das Berliner- und noch weiter westlich das Elbe-Urstromtal. Große Teile des Schmelzwassers flossen hier in die Nordsee ab. Im Laufe der Zeit bildete sich eine weitere, weiter nordöstlich gelegene Rinne, in der sich ein kleiner Teil des Schmelzwassers in die Ostsee ergoss. Dies führte zu einer Hauptwasserscheide zwischen Nord- und Ostsee, die sich quer durch das Barnimer Land zog. Mit zunehmendem Handel in Mitteleuropa entstand die Notwendigkeit die Wassersysteme miteinander zu verbinden, um einen Schiffsverkehr zu ermöglichen. Dies wollte man mit künstlichen Wasserstraßen bewerkstelligen, wobei man sich im Hinblick auf die geologischen Besonderheiten in den verschiedenen Regionen etwas einfallen lassen musste. Anfänglich waren Umschlagplätze die einfachste Lösung, doch mit zunehmendem Handel wurde dies unattraktiv. Die Lösung, man belässt die Ladung auf



dem Schiff und hebt oder senkt das Schiff auf das andere Niveau. Bereits im 17. Jahrhundert entstanden zahlreiche auf Veranlassung des Friedrich gebaut, gehörte So war das damalige Berlin mit den Zentren in verbunden. Jedoch Kanal rasch an verhalf der Wasserstraße

um 1743 den Kanal, fast zeitgleich ließ er das nahegelegene Feuchtgebiet des Oderbruchs durch Verlagerung der nördlichen Oder und mit neuen Kanälen trockenlegen, um neue Siedlungsgebiete zu schaffen. Über den wieder schiffbar gemachten Kanal flossen große Mengen an wirtschaftlichen Gütern in eigens für den Kanal gebauten Schiffen mit einem Tiefgang von 1,4 m, einer Breite von 4,6 m und Länge von 40,2 m, in die aufstrebende Region Berlin. Um die Schiffe auf die Höhe des Barnimer Plateaus zu heben bzw. von dort zu senken, wurde eine Schleusenanlage aus vier Schleusenkammer je 9 m Hubhöhe gebaut. Die bisherigen 12 Schleusen auf dem gesamten Wasserweg Berlin - Stettin entfielen damit. Das Heben und Senken der Schiffe, über einem Höhenunterschied von 36 m, erfolgte nun auf ihrer Fahrt an einem Ort. Mitte des 19. Jahrhunderts konnten so jährlich durchschnittlich 14 000 Schiffe geschleust werden. Dieser Vorgang dauerte 90 Minuten. Eine lange Zeit für einen wirtschaftlichen Warenverkehr. Schon 1906 wurde anlässlich der Ausschreibung für den erneuten Ausbau des Oder-Havel-Kanals an einen Bau eines Hebewerkes gedacht, aber von der Preußischen Akademie für Bauwesen verworfen. Erst fast 20 Jahre später wurde vom damaligen Reichsverkehrsministerium ein diesbezüglicher Beschluss gefasst. Ein detaillierter Entwurf eines Schiffshebewerkes nach dem Gegengewichtsprinzip sollte erarbeitet werden. 1927 wurde die Umsetzung des vorgelegten Entwurfs beschlossen. Bereits 1925 liefen die entsprechenden Vorarbeiten mit der Erstellung des Entwurfs am unteren Vorhafen an. Der Bau des Werkes ging zügig



Schleusenanlagen. Auch der Finowkanal, brandenburgischen Kurfürsten Joachim dazu. Er verband die Oder mit der Havel. Preußen, an der Ostsee gelegen, über Sachsen, Böhmen und Schlesien während des 30-jährigen Krieges verlor der Bedeutung. Erst Friedrich der Große wieder zur vollen Bedeutung. Er erweiterte

um 1743 den Kanal, fast zeitgleich ließ er das nahegelegene Feuchtgebiet des Oderbruchs durch Verlagerung der nördlichen Oder und mit neuen Kanälen trockenlegen, um neue Siedlungsgebiete zu schaffen. Über den wieder schiffbar gemachten Kanal flossen große Mengen an wirtschaftlichen Gütern in eigens für den Kanal gebauten Schiffen mit einem Tiefgang von 1,4 m, einer Breite von 4,6 m und Länge von 40,2 m, in die aufstrebende Region Berlin. Um die Schiffe auf die Höhe des Barnimer Plateaus zu heben bzw. von dort zu senken, wurde eine Schleusenanlage aus vier Schleusenkammer je 9 m Hubhöhe gebaut. Die bisherigen 12 Schleusen auf dem gesamten Wasserweg Berlin - Stettin entfielen damit. Das Heben und Senken der Schiffe, über einem Höhenunterschied von 36 m, erfolgte nun auf ihrer Fahrt an einem Ort. Mitte des 19. Jahrhunderts konnten so jährlich durchschnittlich 14 000 Schiffe geschleust werden. Dieser Vorgang dauerte 90 Minuten. Eine lange Zeit für einen wirtschaftlichen Warenverkehr. Schon 1906 wurde anlässlich der Ausschreibung für den erneuten Ausbau des Oder-Havel-Kanals an einen Bau eines Hebewerkes gedacht, aber von der Preußischen Akademie für Bauwesen verworfen. Erst fast 20 Jahre später wurde vom damaligen Reichsverkehrsministerium ein diesbezüglicher Beschluss gefasst. Ein detaillierter Entwurf eines Schiffshebewerkes nach dem Gegengewichtsprinzip sollte erarbeitet werden. 1927 wurde die Umsetzung des vorgelegten Entwurfs beschlossen. Bereits 1925 liefen die entsprechenden Vorarbeiten mit der Erstellung des Entwurfs am unteren Vorhafen an. Der Bau des Werkes ging zügig

voran. Im März 1934 war mit dem Ende des Testbetriebes die Einweihung. Jetzt konnten Schiffe in 20 Minuten gehoben bzw. gesenkt werden.

Da die Zeit nicht still steht und die Anforderungen überall stetig stiegen, ist auch das weit über 90 Jahre alte Hebewerk in die Jahre gekommen. Zwar funktioniert es immer noch anstandslos, hat es niemals eine Havarie gegeben, auch im zweiten Weltkrieg ist es verschont geblieben, stand niemals längere Zeit still, außer nach Ende des zweiten Weltkrieges, da hatten die Russen den Dieselmotor samt Generator mitgenommen. Als Ersatz beschafft war, wurde der Betrieb wieder aufgenommen. Doch auf Grund der baulichen Engpässe, der Baulänge und -höhe kann es heute keine Schubverbände mit zweilagiger Beladung in einem Hebe- bzw. Senkvorgang aufnehmen. Das neue Hebewerk, fast ganz aus Beton, einer Kathedrale ähnelnd, 38% länger und 10% breiter, bei einer Wassertiefe des Troges von 4,0 m statt 2,5 m, hat nun eine



Tragfähigkeit für Schiffe bis 2300 t. Die Schleusung, mit einer Geschwindigkeit von 25 cm/s, dauert nur noch ca. 16 Minuten, und wird von einer Person pro Schicht bedient. Es hat 520 Mio. Euro verschlungen und ging nach 14 Jahren Bauzeit in Betrieb. Dagegen benötigte man für das alte Werk eine Bauzeit von 8 Jahren und investierte 27,7 Mio. Reichsmark.

Und nun zu unserer interessanten Nach Eberswalde fuhren wir, nach über das alte Hebewerk. Danach beschauliche Landschaft, und an erneut verbreiterten Kanal, außer höchsten der Welt, durch dem eine Während der Fahrt gab es ein



und zur betreffenden Zeit Kaffee und Kuchen, aber auch reichlich andere Erfrischungen. Vor Eberswalde wendet unser Dampfer und es ging zurück über das neue Hebewerk nach Oderberg. In Oderberg angekommen, fand der fünfstündige Ausflug zu Wasser ein Ende. Mit dem Bus, der dort bereits auf uns wartete, fuhren wir ganz gemütlich über Brandenburgs Landstraßen zurück nach Berlin. Ein schönes erlebnisreiches, sonniges Tag hatte ein Ende.

und unterhaltsamen Reise. der Einschiffung in Oderberg, schipperten wir über eine einigen Stellen in einem bereits am Ragöser Damm, dem Städtebahnlinie hindurchführt. schmackhaftes Mittagessen,

(Es lag diesem Bericht Informationsmaterial des Besucherdienstes vor. Dafür herzlichen Dank.)

dkr
