

# Die Entwicklungsgeschichte eines Schiffahrtsknotenpunktes

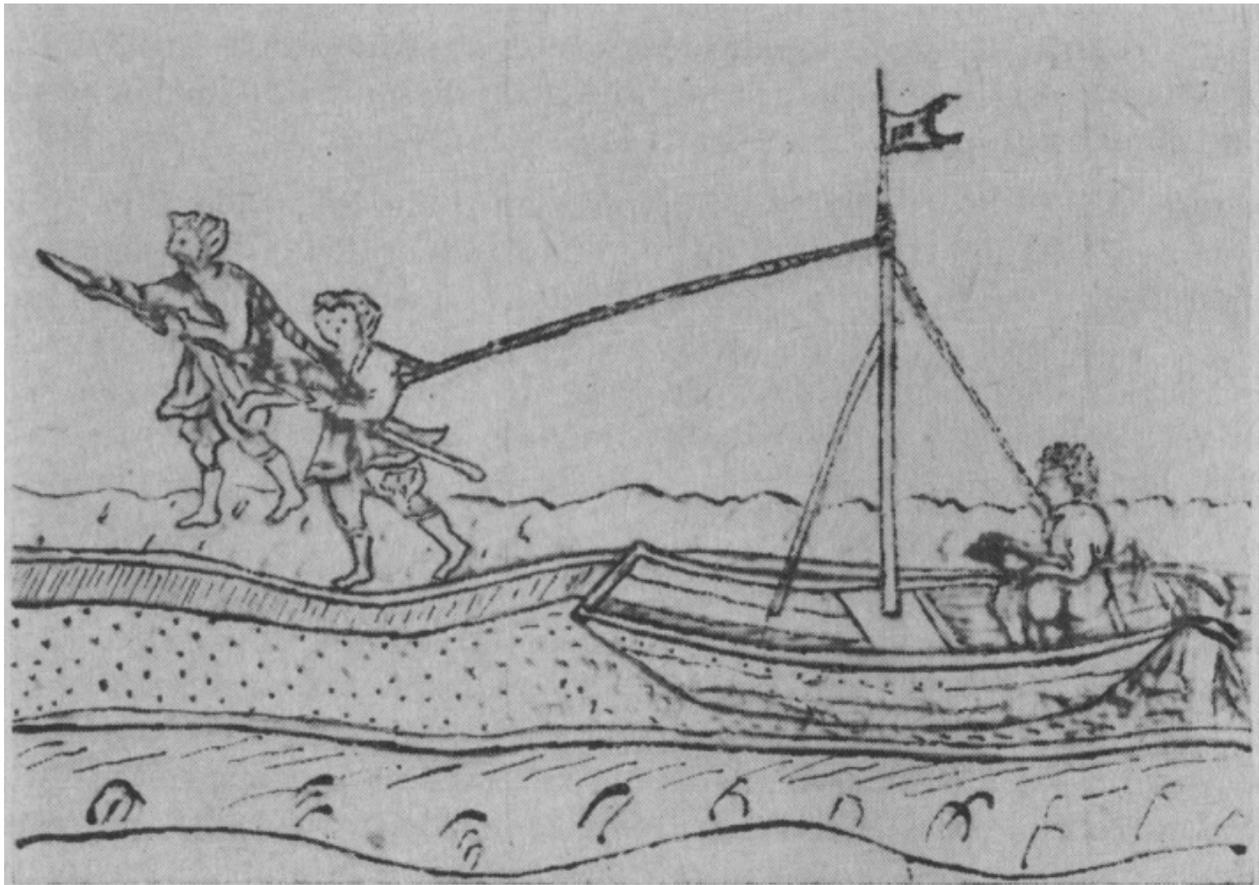
Friedrich Rosenfeld (1969)

Unter den Ortschaften unseres Heimatkreises Bad Freienwalde nimmt Hohensaaten als Schiffahrtsknotenpunkt eine besondere Stellung ein. Wohl ein jeder Straßenpassant wird beim Überqueren des Oder-Havel-Kanals unwillkürlich seinen Blick auf die beiderseits der Brücke weit ausgedehnte Wasserfläche lenken. Wenn nicht gerade Winterruhe herrscht, ist das Bild, wie es sich hier dem Beschauer bietet, dem ständigen Wechsel unterworfen. Vom Schubbehälter bis zum Großplauer-Maßkahn, Motorgüterschiffe, Motorschlepper, Schubboote und vereinzelt auch noch Dampfschiffe, die nach und nach von der Bildfläche verschwinden, beleben den Dorfhafen. Ohne die ruhenden Fahrzeuge, passieren im Durchschnitt täglich 70 Schiffseinheiten die Hohensaatener Schleusen. Ein wechselvolles Bild, aber eine noch wechselvollere Entwicklungsgeschichte. Denn nicht nur die Schiffstypen verändern sich ständig, verändert wurden auch die Wasserstraßen. Einmal durch Fließregulierungsarbeiten, zum anderen aber auch durch den Bau zusätzlicher Kanäle. Bereits im grauen Altertum spielten die natürlichen Wasserläufe als Verkehrsadern eine nicht unbedeutende Rolle. Nach Mitteilungen älterer Forscher, wird die Oder schon zur Wendenzeit als große Handelsstraße bezeichnet. Wie der erste Oderkahn ausgesehen hat, ist leider nicht bekannt. Abgesehen von den vorliegenden Forschungsergebnissen einiger Wissenschaftler, die den Bau der Kleinboote des frühgeschichtlichen Zeitalters ergründeten, wissen wir wenig über die Bauweise der Frachtschiffe.

Die ersten Urkunden aus dem 13. Jahrhundert vermitteln uns Nachrichten über die Oderschale. Das Schiffsgefäß war etwa 12 Meter lang, 4 Meter breit und hatte eine Bordhöhe von etwa 1,20 Meter, während die Segelvorrichtung und der Unterkunftsraum für die Schiffsleute fehlten. Dieses äußert primitive Schiff wurde, wie die Chronisten berichten, meistens für eine Fahrt benutzt. Nach erfolgreicher Talfahrt wurde die Oderschale am Bestimmungsort nach der Entladung abgewrackt und als Bau- und Brennholz am Bestimmungsort verkauft, weil die Rückfahrt stromaufwärts viel zu kostspielig war.

So, wie heute der Steuermann über die Wassertiefen bestens orientiert sein muß, wenn er mit seinem Schiff die Fahrt auf der Stromoder, insbesondere bei Niedrigwasser, ohne Zwischenfälle fortsetzen will, so war ein Befahren, bevor die Stromregulierungsarbeiten einsetzen, mit noch weitaus größeren Schwierigkeiten verknüpft. Durch ein Labyrinth von größeren und kleineren Flussarmen, die nicht nur Sandbänke, sondern auch gefährliche Strudel, wie z.B. das Wolfsloch bei Falkenberg, in sich bargen, mußte sich die Schiffsbesatzung zurechtfinden. Wie die Chronik darüber berichtet, war den Lebuser Mönchen, neben ihren klösterlichen Aufgaben, die Verpflichtung auferlegt, das Fahrwasser der Oder zu kennzeichnen.

Die älteste künstliche Wasserstraße unserer engeren Heimat ist der Finowkanal. Die Bauarbeiten, die im Jahre 1605 ihren Anfang nahmen, bestanden darin, daß ein Verbindungsgraben von der Faulen Havel bei Liebenwalde bis zum Möllensee bei Schöpfung (heute Finowfurt) hergestellt wurde. Weiter unterhalb sollte die Babenfinow bis zur Einmündung in die Oder kanalisiert werden.



*Treidelnder Kahn (Prahm) etwa 15. Jahrhundert*

Copie: Seidel

„Endlich kam es auch soweit, so schreibt der Chronist, daß Ao. 1609 ein beladenes Schiff von der Havel durch 5 Schleusen bis Schöpfung zum ersten Male gehen konnte. Unterhalb waren die Schleusen zwar auch in der Finow angelegt, aber so schlecht und schwach gebaut, daß solche noch nicht gebraucht, sondern sämtlich repariert und verstärkt, der Fluss geräumt und vertieft, auch die Krümmungen durchstochen werden mußten, wozu noch ein Kapital von 15 bis 20.000 Rthlr. ohne Bauholz, Bretter, Eisen und anderen Materialien erfordert wurde. Es ging daher mit dem Bau wegen Geldmangel sehr langsam fort, und er zögerte sich bis Ao. 1617, zumal da die bei Hegermühle angelegte Schleuse schon eine Hauptreparatur erforderte. Der Kanal von der Havel bis an die Finow bei Schöpfung war 2 Meilen lang und war die Flut oder der Trödel, weil nämlich die Schiffe mit einem Seil gezogen oder getrödelt werden mußten, genannt.“

Inzwischen war der Dreißigjährige Krieg ausgebrochen. Der Handelsverkehr erlahmte, und der mit großen Mühen und Kosten erbaute Kanal wurde zerstört. Das Vernichtungswerk war mit so einer Gründlichkeit durchgeführt, daß zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts das Kanalbett verwachsen und fast unkenntlich geworden war. Selbst die Bevölkerung hatte das Gedächtnis an den Kanal verloren. Allein das Auffinden einer Akte beim Eberswalder Magistrat brachte Licht in die Angelegenheit. Die Wiederherstellung des Kanals begann im Jahre 1744. Zwei Jahre später war die Arbeit soweit vorangeschritten, daß am 10. Juni 1746 der erste Kahn mit 100 Tonnen Salz von Staßfurt nach Oderberg fahren konnte. Kurze Zeit darauf erschien ein Mann aus Regensburg, der für den Kanal Schiffe bauen wollte. Über diesen Schiffsbau schreibt der Chronist Thomas Phillip von der Hagen folgendes:

„Es war Ao. 1746 als der von Schwarzmann aus Regensburg nach Berlin gekommen war und sich erbot, mit den nach seiner Art zu erbauenden Holzschiffen, das Brandholz für Berlin und die Magdeburgischen Salz-Cocturen mit geringen Kosten zu transportieren. Da er die Sache sehr wahrscheinlich und vorteilhaft vorstellte, so ward ihm im Jahre 1847 übertragen, 60 dergleichen Schiffe oder Schuten bauen zu lassen, wozu Baumeister und Gesellen aus Regensburg verschrieben wurden.

Der von Schwarzmann bekam ein jährliches Gehalt von 400 Rthlr. und den Titel als Ober-Schiffs-Commisarius. In demselben Jahre ward mit dem ersten Schiff welches 56 Klafter (1 Klafter = 3,339m<sup>3</sup>) Holz in der Neumark geladen hatte, der Versuch gemacht, da aber das Schiff 4 Fuß (1 Fuß = 31 2/5 cm) Wassertiefe hatte, so ging die Fahrt sehr langsam. Es mußte ein Teil das Holzes ausgeladen, mehrere Schiffer zum Fortbringen der Schute angenommen und die Brückenjoche weiter gemacht werden. Es konnten die Schuten daher in er Folge nur 30-35 Klafter Brennholz laden. Danach wurde mit den Bau der Schiffe fortgefahren und Ao. 1749 waren schon 45 Stück fertig. Indessen fand sich in der Folge kein Vorteil in diesen Schiffen. Überdem konnten sie sich im Kanal wegen ihrer Breite nicht gut ausweichen, wurden daher abgeschafft und nicht mehr gebraucht.“

Nachdem von 1747-1753 im Zuge der großen Oderbruchmelioration der Neue-Oder-Kanal zwischen Güstebiese und Hohensaaten fertiggestellt worden war, passierte am 5. Juli 1753 das erste Oderschiff die neue Stromstrecke. Der ursprüngliche Hauptstrom über Wriezen, Schiffmühle und Oderberg, zum Unterschied von der Neuen Oder ab 1785 als Alte Oder bezeichnet, verlor an Bedeutung. Im Jahre 1832 erfolgte die Schließung der Deichlücke bei Güstebiese. Der Neue-Oder-Kanal, nunmehr zur Hauptoder geworden, kürzte den Stromlauf um 25 km ab. Eine weitere Oderbegradigung zwischen dem Hohensaatener Zoll und dem Dorfe Lunow begann im Jahre 1788. Der Strom, der bisher am linksseitigen Höhenrand vorbeiging und durch die zahlreichen Krümmungen starke Versandungen verursachte, wurde in ein neues Bett gelenkt. Von drei zusammenhängenden Durchstichen, dem Stahrenort, Plietz und dem Kesselkanal, quer durch die Lunower Bruchgemarkung, entstand ein neuer Wasserlauf, der 40 Jahre später die zehnfache Breite angenommen hatte.

Der linksseitige Hauptdeich endete zu diesem Zeitpunkt bei Neuglietzen. Jedes Hochwasser konnte ungehindert bei Hohensaaten in die Alte Oder nach oberhalb, bis über Wriezen hinaus, zurückstauen. Mit der Verlängerung der Hauptdeiches um 17 km nach unterhalb bis Stützkow, Mitte des vorigen Jahrhunderts, wurde eine Rückstauminderung von etwa 1,50-2,0 m erreicht und damit viel für die Trockenhaltung des Oderbruches gewonnen. Zur Aufrechterhaltung des Schiffahrtsweges zwischen der Stromoder und dem Finowkanal entstand im Zuge dieser Bauarbeiten die erste Hohensaatener Schiffahrtsschleuse (alte Finowschleuse), sowie der Vorflutkanal, ein Teilstück der heutigen Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße. Der erste Kahn, der am 25. Oktober 1853 die Schleuse passierte, war mit Kartoffeln beladen, die für Berlin bestimmt waren. Sämtliche Finowkanal-Schleusen bis nach Hohensaaten, insgesamt 14, hatten eine Kammerlänge von 41,0 m und 5,34 m Torweite, so daß die Finowmaßkähne mit 4,20 m Länge, 4,6 m Breite, 1,40 m Tiefgang und 170 Tonnen Ladefähigkeit unbehindert den Kanal durchfahren konnten.

Es waren:

1829 = 5 200 Kähne

1874 = 11 992 Kähne

1885 = 22 000 Kähne

ohne Fischdrewel und ohne Floßholz. Im Jahre 1906 mußte der Kanal einen Güterdurchgang von annähernd 3 Millionen Tonnen aufnehmen, und damit war die Maximalleistung erreicht. Um

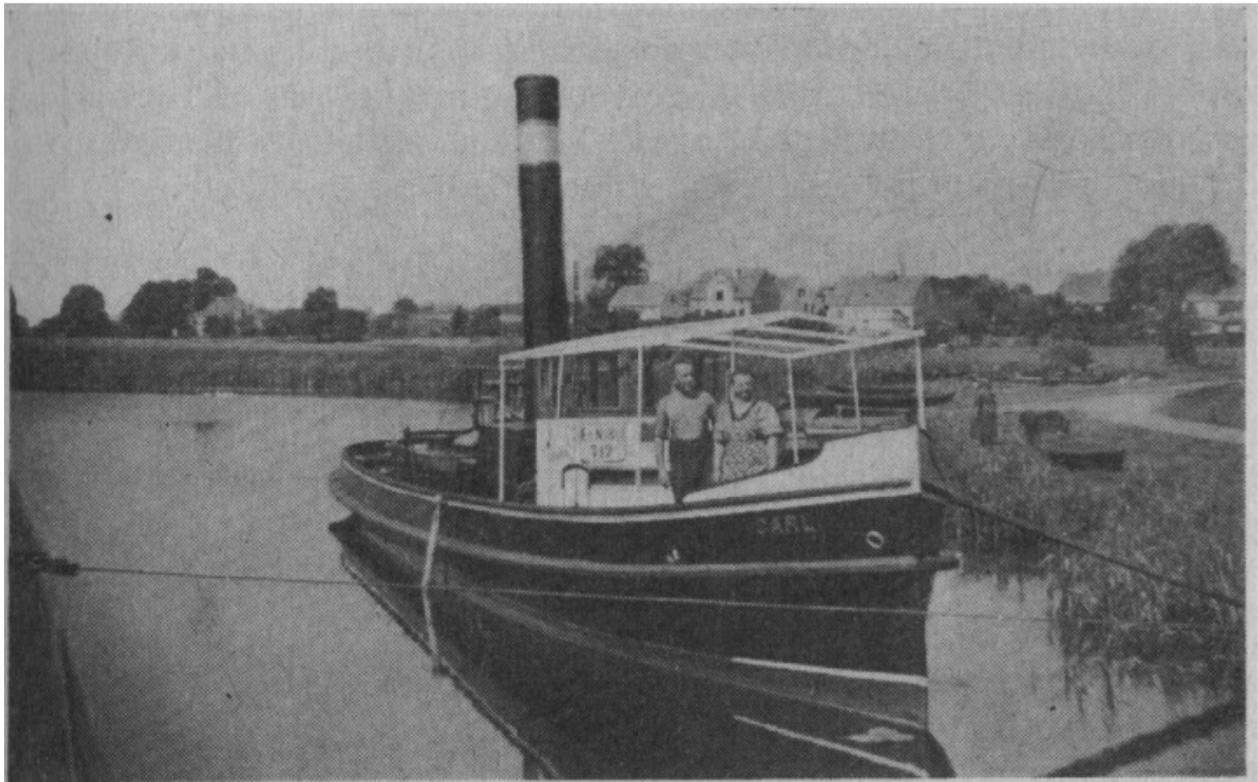
diesen ständig steigenden Verkehr zu bewältigen, wurde in den Jahren von 1873 bis 1888 jede Staustufe mit einer Zwillingschleuse versehen.

Der Finowmaßkahn hatte inzwischen die Schwarzmansche Schute verdrängt. Die Schiffszimmerleute brauchten nicht mehr aus Regensburg herbeigeholt zu werden. Mitte des vorigen Jahrhunderts entsteht auf der Hohensaatener Eichrähne die Schiffbauerei Spiegelberg und 1887 am linksseitigen Ufer der Alten Oder, westlich von Hohensaaten, die Schiffbauerei Hoehne, während sich der Ursprung dieses Unternehmens in Nähe des Saatener Zolls befand, wo auch die erste Mastenhandlung ihren Sitz hatte. Weit voraus war das Schiffbau-Gewerk der Stadt Oderberg. Um die Jahrhundertwende und später befanden sich 7 Schiffbauereien in Oderberg und eine weitere in Liepe. Wie aus Mitteilungen der noch ansässigen Schiffbauleute, die Zeitlebens dieses Handwerk ausgeübt haben, hervorgeht, war dieser Beruf nicht nur eine körperlich schwere Arbeit, sondern auch ein Beruf, der ein handwerkliches Können erforderte. Technische Hilfsmittel, wie Holzbearbeitungsmaschinen, gab es noch nicht und so wie heute der Bau eines Schiffes auf der Grundlage von zeichnerischen Unterlagen erfolgt, andernfalls auch der Bau unmöglich wäre, so arbeitete der Schiffbauer von damals ohne viel Vorbereitungsaufwand. Der Bau eines Finowmaßkahnes nahm für 12 daran Beschäftigte eine Zeitspanne von 8 bis 10 Wochen in Anspruch. Der erste Arbeitsgang war die Herstellung des Schiffsbodens. Auf den Strecken, aus 9 cm starken Fichtenbohlen, wie es der Fachmann bezeichnete, zusammengeklippt, erfolgte daran anschließend nach den Rundungsarbeiten, das Verlegen der Bladen (Kanthölzer 16x16cm), die im Querverband auf den Boden, im Abstand von 0,50 m mittels Befestigung durch Holznägel, zur Auflage kamen. Der nächste Arbeitsgang war das lotrechte Stellen der beiden Steven. Die für die vorderen und hinteren Rundungen erforderlichen Bordplanken aus Eichenholz wurden auf einer eigens dazu hergestellten Vorrichtung befestigt, beschwert, über einem offenen Feuer gedämpft und mit Windehebern in die rechte Biegung gebracht. Nach Befestigung der Rundungen an den Steven, erfolgte die Montage der Seitenborde, die an den Wrangen befestigt wurden. Die Seitenborde oder auch Plankengänge genannt bestanden aus: Brune, Dielengang, Kaffstücksgang, Windlatte und Riesbord. Die letzten der hauptsächlichsten Arbeiten bezogen sich dann auf den Innenausbau des Kahnes. Hierzu gehörte der Einbau des Sitzschemmels (Segelvorrichtung), der Pflicht (vordere Kajüte), sowie der hinteren Kajüte. Handelte es sich dabei um einen Deckkahn, so war noch eine Fülle von Mehrarbeit zu leisten.

Als im Jahre 1910 das Gelände der Schiffbauerei Spiegelberg auf der Eichrähne in das Eigentum der Wasserstraßen-Bauverwaltung übergang, wurde dieses Unternehmen eingestellt. Der Stapellauf des letztgebauten Kahnes der Schiffbauerei Hoehne erfolgte im Jahre 1928. In der Folgezeit wurden nur noch Reparaturarbeiten durchgeführt, weil dem Eisenkahn mehr und mehr der Vorzug eingeräumt wurde.

Doch nicht nur der Finowmaßkahn belebte die hiesigen Gewässer. Ein Beweis dafür, dass auch die vielgerühmte Zille nicht fehlte, liefert eine Zeitungsnotiz vom 13.4.1898:

„Beim Einfahren von der Oder in den Hafen der Hohensaatener Schleuse bekam die Zille des Schiffers Ruprecht aus Dammhorst ein Leck und ging vor der Schleuse in den Grund. Das Fahrzeug ist mit Melasse beladen. Die Habseligkeiten des Schiffers sind gerettet.“



*Die ersten Dampfschiffe auf der Alten Oder*

Diese und viele andere Havarien waren zu damaliger Zeit keine Seltenheiten. Bevor das Dampfschiff die Wasserstraßen belebte, war das Fortbewegen der Frachtkähne eine äußerst schwierige Angelegenheit, besonders aber, wenn der Segelwind fehlte. Frachtkähne ohne Segelvorrichtung, außer der vorerwähnten Oderschale, hat es wohl kaum gegeben. Die richtige Ausnutzung des Windes erforderte eine Technik, die, wie ältere Binnenschiffer zu berichten wissen, von einer Generation auf die andere durch die Jahrhunderte getragen wurde. Wie es damals verschiedenartige Schiffstypen gab, so bestanden auch Unterschiede in den Segelvorrichtungen der Binnenschiffe. Der Schiffer von der Odermündung, der mit seinem 280 t-Kahn die Fracht über Hohensaaten hinaus stromauf bringen wollte, verfügte über eine weitaus größere Takelung, wie der Finowmaßkahn. Die allgemein übliche Segelvorrichtung des Letztgenannten bestand aus einem Zehnblatt, einem Achtblatt und aus dem Focksegel. Der Großmast hatte eine Länge von 20-22 m. War der Wind hart und kräftig, so wurde das kleinere Achtblattsegel gesetzt. Dem gegenüber, bei nur lauem Wind, kam das Zehnblatt mit Fock oder Vorsegel zur Anwendung. Sobald aber Hohensaaten erreicht war und die Weiterfahrt in Richtung Finowkanal fortgesetzt werden sollte, wurde Segel und Leinenzeug in den Segelkasten verstaut. Mittels eines Kranes, der sich am Liegeplatz im Binnenwasser der Finowschleusen befand, wurde der Mast von Bord gehoben und bis zur Rückreise auf Land gelegt. Von der Fahrtroute durch den Finowkanal dürfte die von Hohensaaten bis Liepe die Beschwerlichste gewesen sein. Konnte ab Lieper Schleuse Pferdezug in Anspruch genommen werden, so war die Möglichkeit infolge der ungünstigen Geländeverhältnisse ab Hohensaaten nicht gegeben. Am linksseitigen Ufer der Alten Oder befand sich ein sogenannter Treidelsteg. Für das Fortbewegen des Schiffes blieb neben dem Staken nur noch der Treidel übrig, den der Schiffer selbst übernehmen musste.

Im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts erschienen die ersten Dampfschiffe auf der Bildfläche. Der damalige Deichinspektor Scheck betrieb als Unternehmer seit 1872 mit

Genehmigung des Handelsministers und des Deichverbandes zwischen Hohensaaten und Liepe eine Seilschiffahrt. Ein auf dieser Linie ausgelegtes Seil sollte nach Meinung des Unternehmers eine doppelte Aufgabe erfüllen. Das Seil lief über ein seitwärts am Schiff angebrachtes Räderwerk, so dass sich das Fahrzeug am Seil entlang ziehen konnte. Weil das Schiff nicht in der Lage war, nach Beendigung einer Fahrt umzugeben (zu wenden), mußte jedes Mal bei Fahrtantritt das nicht gebrauchte Ruder hochgezogen werden. Zum anderen ließ sich der Unternehmer von dem Gedanken leiten, daß durch das schwere, über der Flußsohle scheuernde Seil, die Krautbildung erschwert würde. So wollte er die Interessen des Deichverbandes, aber auch die eigenen wahren. Das Schiff stammte aus Belgien und trug den Namen „Toueur“. In Hohensaaten wurde es „Uhle“ und in Oderberg „Flötteruhle“ genannt. Bald darauf ging die Seilschiffahrt in den Besitz der Oderberger Schleppschiffahrts G.m.b.H. über.

Am 3.10.1895 erscheint im Oberbarnimer Kreisblatt folgende Notiz:

„Beim Besitzwechsel des Streckendampfers Toueur (Schlepplinie Hohensaaten – Liepe) wurde von den vereinigten Holzindustriellen eine Commandit-Gesellschaft unter der Fa. A. Lotsch, Oderberger-Schleppschiffahrt gebildet. Aus derselben ist die Fa. Grothe ausgetreten.“

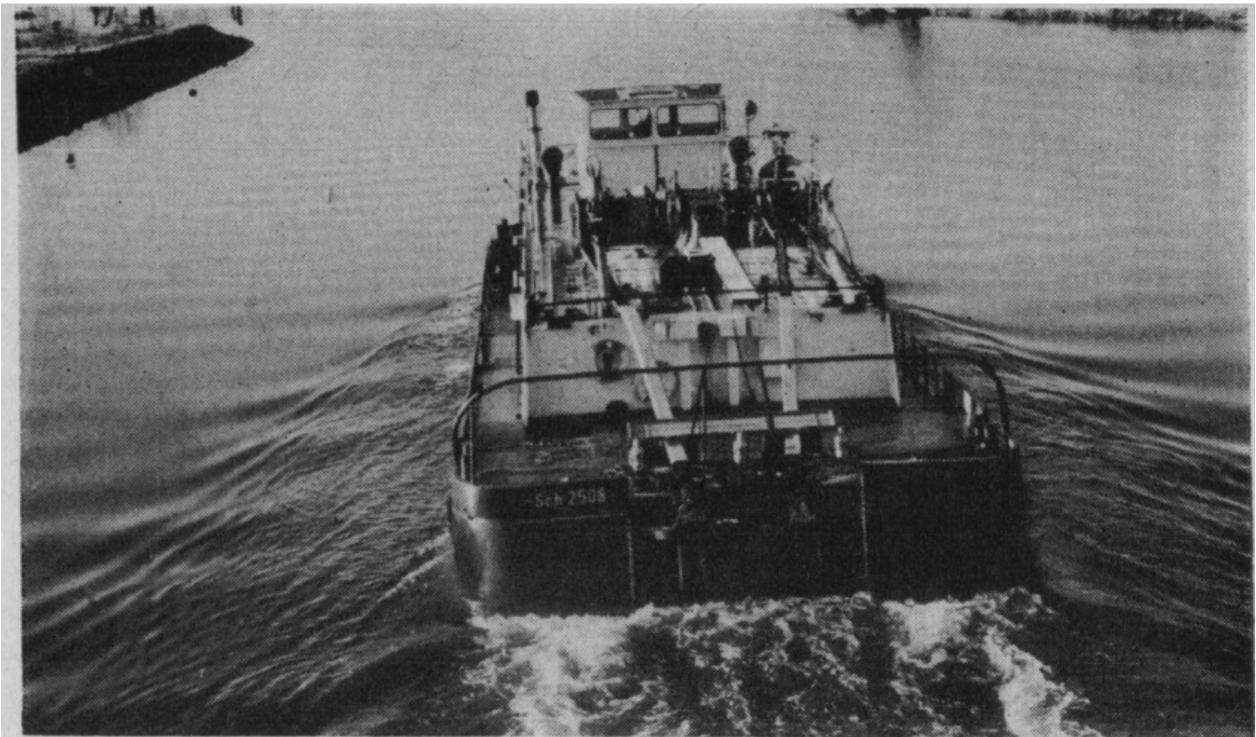
Als nach Beendigung des ersten Weltkrieges die Floßholztransporte aus dem Warthe- und Weichselgebiet ausblieben, war auch das Schicksal der Uhle besiegelt, die 50 Jahre lang die Holztrifte von Hohensaaten zum Oderberger-Lieper-See transportiert hatte. Es soll aber auch nicht unerwähnt bleiben, daß die Holztrifte, bevor sie die Uhle in Schlepp nehmen konnten, von der Stromoder zum Binnenwasser transportiert werden mußten. Die Flößer von Warthe und Netze stellten die Trifte im Raum Neuglietzen an Land. Hier wurden sie von den Saatener Schützern übernommen. Die südliche kleine Finowschleuse war im Volksmund die Holzschleuse, weil dieselbe bevorzugt für das Durchschleusen des Floßholzes zur Verfügung stand. Beim Schleusen wurden die Schützen (Kammerabdichtungen) betätigt, daher der Name Schützer. Nach der Uhle erschien als zweites Dampfschiff im Jahre 1890 der „Kleine Rudolf“. Ihm folgten Carl, Martin, Pfeil und Wilhelm und noch viele andere, die zwischen Hohensaaten und Liepe die Schleppschiffahrt aufnahmen. Der treidelnde Schiffer gehörte bald der Vergangenheit an.

Dem weiteren Wachsen des Verkehrs konnte nur durch eine leistungsfähigere Wasserstraße für Schiffe von größeren Abmessungen begegnet werden. Diese Lösung wurde mit dem Bau des Großschiffahrtsweges herbeigeführt. Zu den wesentlichsten Bauarbeiten, die in Hohensaaten, sowie ober- und unterhalb von 1910-1914 zur Ausführung kamen, gehört der Schleusenbau, die Ausbaggerung der Alten Oder mit dem Durchstich durch die Eichrähne und die Schiffbarmachung des Hohensaatener Vorflutkanals. Die beiden Schleusen, die den Verkehr mit der Stromoder und der Westoder vermitteln, haben eine Länge von 215 m und eine Breite von 19 m, so daß sie einen Schleppzug, bestehend aus dem Schleppfahrzeug und 6 Anhängeschiffen von je 600 t in sich aufnehmen. Als kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges der neue Kanal dem Verkehr übergeben wurde, war der Großschiffahrt der Weg geöffnet. Ein Zeugnis dafür legen folgende Zahlen ab:

| Bezeichnung des Schiffes | Länge m | Breite m | Ladefähigkeit t |
|--------------------------|---------|----------|-----------------|
| Die Oderschale           | 12,0    | 4,0      |                 |
| Schwarzmannsche Schute   | 31,4    | 4,7      |                 |
| Finow-Maßkahn            | 40,2    | 4,6      | 210-220         |
| Großfinow-Maßkahn        | 42,0    | 5,1      | 250-310         |
| Berliner-Maßkahn         | 45,0    | 6,6      | 300-380         |
| Saale-Maßkahn            | 52,0    | 6,0      | 350-400         |
| Oder-Maßkahn             | 55,0    | 8,0      | 450-600         |
| Plauer-Maßkahn           | 65,0    | 8,0      | 500-600         |
| Großplauer-Maßkahn       | 65,0    | 8,0      | 500-600         |

Von dieser Größenordnung konnten die Schiffe bis zum Großfinow-Maßkahn die alte Finowwasserstraße befahren. Letztere jedoch nur unter der Voraussetzung, daß das sogenannte Helmholzsteuer mit einer Klappvorrichtung versehen war. Einen völlig anderen Wandel brachte die Eröffnung des Großschiffahrtsweges. Schiffe aller Gattungen bis zum 900 Tonnen Kahn reihten sich in die Schleppzüge ein. Zu den Hohensaatener Schleppdampfern gesellten sich noch weitere aus den Havelgewässern. Die VSG (Vereinigte-Schleppdampfer-Genossenschaft) trat nunmehr als Verkehrsträger auf der Linie zwischen Hohensaaten und Spandau in Erscheinung. Allein 36 Dampfer dieser Genossenschaft waren in Hohensaaten beheimatet. Die Maschinenstärke der Dampfer lag zwischen 75-200 PS. Neben der VSG gab es noch die TGB als Befrachtungs-Genossenschaft. Die Schiffsliegeplätze vor den Hohensaatener Finowschleusen verloren an Bedeutung. Der Schwerpunkt hatte sich vor den Einfahrten der großen Schleppschleusen in unmittelbare Nähe des Dorfes verlagert.

Ein Bild der Verwüstung hatte der unheilvolle 2. Weltkrieg an den Wasserstraßen hervorgerufen. Wenige km unterhalb vom Ortsteil Neuen Zoll befand sich im Hauptdeich eine Lücke, die durch Sprengung von der faschistischen Wehrmacht verursacht worden war. Die gewünschte Überflutung der Oderniederung, die im Frühjahr 1945 eintreten sollte, blieb infolge des niedrigen Wasserstandes aus, trat aber dafür im Spätherbst ein. Zwar hatte der Deichverband mit der behelfsmäßigen Verfüllung der Sprengstelle sofort nach Kriegsende begonnen, doch die plötzlich einsetzende Kälte brachte auf der Oder gegen jede Regel einen Eisstand, dessen Hauptursache allein in den Hindernissen, der im Strom liegenden Brückentrümmer lag. Der darauf einsetzende Eisabgang führte unterhalb der Baustelle zu einer Eisversetzung, verbunden mit enormem Wasseranstieg, und zum Durchbruch der Neuschüttung. Dieser Durchbruch hatte wiederum zur Folge, daß ein Rückstau in der Alten Oder bis nach Oderberg und weit darüber hinaus eintrat. Völlig lahm gelegt war auch die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße. In diesem Wasserlauf lagen nicht nur sämtliche Brücken auf Grund, der vorerwähnte Durchbruch hatte auch zu starken Versandungen geführt. Ein weiteres Unheil brachte das Frühjahr 1947. Die Wassermassen, die zuvor von unterhalb zuströmten, hatten sich in den letzten Märztagen durch eine Deichlücke vom oberen Oderbruch aus in Bewegung gesetzt und stauten bald darauf vor den Brückentrümmern der Hohensaatener Kanalenge. Nach Überwindung all dieser Nachwehen des Krieges war erst an eine Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs zu denken.



*Modernes Schubboot*

Als Vorläufer der DSU (Deutsche Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale) wurde durch Mithilfe und Unterstützung der SMAD im Frühjahr 1946 eine Arbeitsgemeinschaft mit Sitz in Berlin ins Leben gerufen. Aus dieser Institution ist im Jahre 1953 die Deutsche Binnen-Reederei hervorgegangen. Die Außenstelle Hohensaaten, die anfangs behelfsmäßig untergebracht war, verfügt heute über ein betriebseigenes Grundstück mit Bürogebäude und Lagerräumlichkeiten. Zur Erfüllung des gesamten Transportwesens steht eine umfangreiche Flotte zur Verfügung. Mit Sicherheit ist jedoch zu erwarten, daß die gegenwärtigen Kapazitäten den Güterverkehr der Zukunft nicht befriedigen, neue Wege müssen erschlossen werden. Wie in vielen anderen Zweigen unserer Volkswirtschaft, so tritt auch in der Schifffahrt der Arbeitskräftemangel in Erscheinung. Die Transportfahrzeuge der Zukunft werden Schubboote mit Schubbehältern sein. Für das Fortbewegen eines Gütervolumens von 3600 t mittels Schlepper und 6 Anhängefahrzeugen von je 600 t Ladefähigkeit und darüber, ist eine Mindestbesatzung von 22 Arbeitskräften erforderlich. Demgegenüber werden für die Beförderung der gleichen Gewichtsmenge im Schubverfahren nur 9 Mann benötigt. Diese Zahl soll noch um ein Drittel verringert werden. Neben den Kanalschubbooten mit 200 PS, gibt es auch Stromschubboote mit doppelter PS-Zahl. Eine Serie mit noch stärkeren Maschinen wird hinzukommen. Wie heute im befreundeten polnischen Nachbarland gut erhaltene Schleppkähne als Umrüster für die Schubschifffahrt Verwendung finden, so ist auch das gleiche Verfahren bei der Deutschen Binnen-Reederei in Aussicht genommen. Eine gewisse Aufmerksamkeit ist aber auch den Motorgüterschiffen beizumessen. Diese Schiffstypen, in Länge und Breite eines Großplauer-Maßkahnes, mit dreiteiligem Schiebedeck und weiteren Bequemlichkeiten ausgestattet, tragen zum überwiegenden Teil Städtenamen aus unserer engeren Heimat, wie Eberswalde, Freienwalde, Bernau und viele mehr. Aber auch das Motorschiff Hohensaaten fehlt in dieser Reihe nicht.

Zu den verkehrstechnischen Aufgaben der Deutschen Binnen-Reederei gehört in erster Linie die Versorgung der Fahrzeuge mit Kohle und Treibstoff, sowie mit allen anderen Materialien. Auch über dergleichen Einrichtungen verfügt der Dorfhafen.

Ein so reger Verkehr setzt natürlich voraus, daß auch die ständig steigenden Anforderungen an die Wasserstraßen mit den dazugehörigen Bauwerken volle Berücksichtigung finden. Diese Aufgabe obliegt dem Wasserstraßenamt Eberswalde. Neben vielen bereits fertiggestellten Baumaßnahmen wird gegenwärtig das Objekt „Erweiterung Koppel- und Liegestelle“ durchgeführt. Nach Fertigstellung dieses Vorhabens wird Liegeraum für 60 Großplauer-Maßkähne vorhanden sein, ohne daß dadurch die Fahrstraße beeinträchtigt wird.

Wie auf den Landstraßen zur Sicherheit des Verkehrs Vorsorge für den Winterdienst getroffen wird, so besteht auch für die Wasserstraßen eine straffe Organisationsform in bezug auf Eis- und Hochwasserabwehr. Die Zahl der Eisbrecher hat sich im letztvergangenen Jahr mehr als verdoppelt. Die Eisbrecherflotte, die neuerdings ihren Liegeplatz am Endpunkt des Oder-Havel-Kanals, neben der Westschleuse hat, bürgt dafür, daß in Zukunft die so gefürchteten und stets unheilbringenden Eisversetzungen gebannt werden.

Gar oft hat sich das Landschaftsbild im Laufe der Zeit, infolge der vielen Wasserbauten, in und um Hohensaaten verändert. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, daß alle wasserbaulichen Maßnahmen einen doppelten Zweck im allgemeinen erfüllt haben. Einmal die angrenzenden Fluren vor Überschwemmungen zu schützen und zum anderen die Fahrwassertiefen, auch bei Niedrigwasser zu gewährleisten.