

## BINNENSCHIFFFAHRT

► HANS-WALTER KEWELOH

### Der Ausbau der Wasserstraßen zwischen Havel und Weichsel im 20. Jahrhundert und deren Auswirkungen auf die Flößerei im Flussgebiet der Oder

*Zwischen Frankfurt und Stettin ist während der Sommermonate ein ziemlich reger Dampfschiff-Verkehr. Schleppschiffe und Passagierboote gehen auf und ab und die Rauchsäulen der Schloten ziehen ihren Schattenstrich über die Segel der Oderkähne hin, die oft in ganzen Geschwadern diese Fahrt machen.*

*Von besonderer Wichtigkeit sind die Schleppdampfer. [...] Sie sind dann, was der Führer für den Verirrten, was der Zuzug für die Geschlagenen ist, und beherrschen natürlich die Situation. Diese Situation ist fast immer dieselbe: entweder hat der Rettung erwartende Kahn sich festgefahren und müht sich umsonst ab, wieder flott zu werden, oder aber, er ist in ein mit Flößen verfahrenes Defilee geraten, so daß jeden Augenblick ein Zusammenstoß zu gewärtigen steht.<sup>1</sup>*

So schildert Theodor Fontane 1879 in dem Band »Das Oderland« seiner »Wanderungen durch die Mark Brandenburg« anschaulich die Schiffsverkehrsverhältnisse auf der Oder, wie sie sich mit der Industrialisierung und der damit einhergehenden Zunahme des Verkehrs auf der Wasserstraße darstellten. Diese Zunahme und die schwierigen Verhältnisse auf den Wasserstraßen hatten zu einem spannungsgeladenen Verhältnis zwischen Schifffahrt und Flößerei geführt. Die Schifffahrttreibenden sahen in der Flößerei und in den großen Flößen ein außerordentliches Hindernis, das sie in ihrem Gewerbe stark behinderte, und die Frachtflößer, Floßführer und Flößer<sup>2</sup> fühlten sich ihrerseits durch die Schifffahrttreibenden in ihrer Existenz bedroht.

Dieses gespannte Verhältnis macht Fontane noch anschaulicher, wenn er weiter schreibt: *Die Schiffer blicken [...] mit geteilter Empfindung auf die Schleppdampfer; nicht so die Floßführer. Diese geben sich ungeschwächt einer einzigen Empfindung, und zwar ihrem polnischen, oder böhmisch-oberschlesischen Hasse hin. Sie können es wagen. Das Floß, das an manchen Stellen die halbe Breite der Oder deckt, kann wohl den Schleppschiffen, aber das Schleppschiff kann nie und nimmer dem Floße gefährlich werden. Wenigstens nicht ernstlich. Es liegt also kein Grund vor, weshalb sie mit ihrer Abneigung hinter dem Berge halten sollten. Und zu dieser Abneigung mangelt es nicht an triftigen Gründen. Die Schleppdampfer nämlich, weil sie den Flößen in Wahrheit weder nützen noch schaden können, begnügen sich damit, die reizbare slawische Natur zu nörgeln und zu ärgern. Wie Reiter, die lustig durch einen Tümpel jagen, alles, was in der Nähe ist, nach rechts und links hin mit Wasser und Schlamm bespritzen, so jagen hier die Dampfer an dem schwerfällig zur Seite liegenden Floß vorüber und unterhalten sich damit, das Floß unter Wasser zu setzen. Die zur Seite gedrückte Welle eilt, immer höher werdend, auf das Floß zu; jetzt trifft sie den ersten Balken und spritzt hoch auf. Aber nicht genug damit; die Hälfte der Welle gleitet unter dem Floß hin fort und überall da, wo eine Lücke sich bietet, nach oben*



Abb. 1 Der Stich »Schifferleben auf der Spree« nach der Zeichnung des Berliner Genremalers Walter Busch veranschaulicht die Differenzen zwischen Flößern und Schiffern, die der zunehmende Verkehr auf den Flüssen im Odergebiet nach sich zog und die Theodor Fontane in seinen »Wanderungen durch die Mark Brandenburg« beschrieb. (Archiv DSM)

*tretend, setzt sie, an sechs, acht Stellen zugleich, das Floß unter Wasser. Nun sollte man glauben, die Flößer müßten gleichgültig sein gegen ein solches Fußbad; aber, als wär' es Feuer, sieht man jetzt die Besatzung des Floßes auf den Bäumen und Querbalken hin und her springen, als gält' es vor ihrem bittersten Feinde zu fliehen. Diese Zickzacksprünge nehmen sich ebenso komisch wie malerisch aus. Mit vielem Geschick wissen sie immer eine Stelle zu treffen, wo ein Querbalken, ein Holzblock, oder am liebsten einer jener Erd- und Rasenhügel sich vorfindet, deren viele sich nicht nur über das Floß hin ausbreiten, sondern auch einen wesentlichen Teil der häuslichen Einrichtung desselben bilden.<sup>3</sup>*

Als Fontane 1879 diese Zustände auf der Oder beschrieb, hatte die Verkehrsbelastung auf den deutschen Wasserwegen bei weitem noch nicht ihren Höhepunkt erreicht. Waren 1875 auf dem Rhein noch 882 Millionen Tonnenkilometer (tkm) befördert worden, waren es 1895 schon 3,03 Milliarden. Für die Elbe stieg die beförderte Warenmenge im gleichen Zeitraum von 435 Millionen tkm auf 1,952 Milliarden und auf der Oder von 154 Millionen auf 634 Millionen.<sup>4</sup>

Die Zahlen belegen, dass der Warenverkehr auf dem Wasser in 16 Jahren sprunghaft auf das Vierfache angestiegen war. Dies veranlasste Kaiser Wilhelm II. im Januar 1901, seinen Ministern von Miquel, dem Minister für Finanzen, von Thielen, dem Minister der öffentlichen Arbeiten, Freiherr von Hammerstein, dem Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, sowie Brefeld, dem Minister für Handel und Gewerbe, den Auftrag für einen Gesetzentwurf zum Ausbau der Flüsse und des Kanalsystems *im Interesse des Schiffsverkehrs und der Landeskultur* zu erteilen. Schon die Auswahl der Minister belegt, dass das Problem viele Gebiete des Staatswesens betraf und außerordentlich dringlich war.

Den »Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Kanälen und Flußläufen im Interesse des Schiffsverkehrs und der Landeskultur«, sowie die über die Kanalisierung der Weser von Hameln bis Bremen am 15. März 1899 zwischen Preußen und Bremen sowie zwischen Preußen, Braunschweig und Bremen und am 1. April 1899 zwischen Preußen und Lippe abgeschlossenen Staatsverträge mit den zugehörigen Schlussprotokollen legten die Minister einen Tag nach dem offiziellen Schreiben des preußischen Königs dem Haus der Abgeordneten zur Beratung vor.<sup>5</sup>



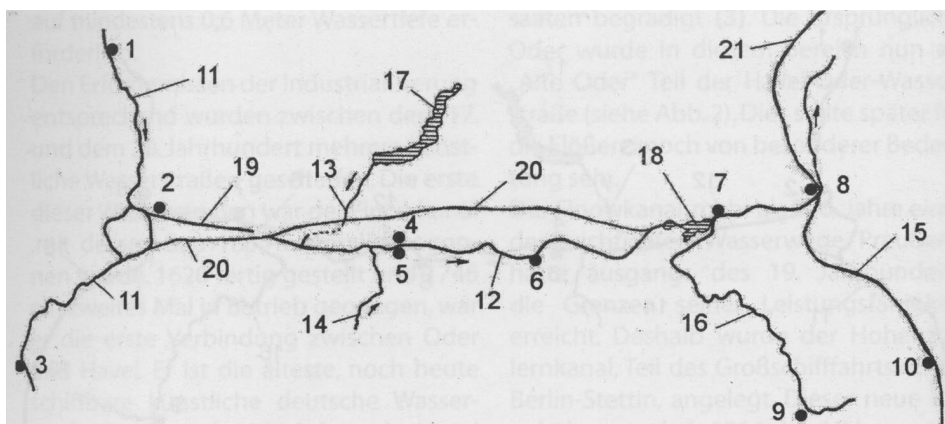


Abb. 2 Schematische Darstellung der Wasserstraßen zwischen Havel und Oder nach der Fertigstellung des Hohenzollernkanals und der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße 1932. (Aus: Mitteilungsblatt Deutsche Flößerei-Vereinigung, Jg. 12, 2005, S. 14 / Zeichnung: Eberhard Seelig, Eberswalde)

Legende:

Ortschaften:

- 1 Zehdenick
- 2 Liebenwalde
- 3 Oranienburg
- 4 Steinfurth
- 5 Schöpfurth (aus Steinfurth und Schöp-  
furth ging 1929 Finowfurt hervor)
- 6 Eberswalde
- 7 Oderberg
- 8 Hohensaaten
- 9 Wriezen
- 10 Güstebiese

Gewässer:

- 11 Havel
- 12 Finowkanal
- 13 Werbellingfließ (ab 1766 Werbellingkanal)
- 14 Finow (Finowfließ)
- 15 Oder (Verlauf ab 1753 nach der Herstellung der direkten  
Verbindung zwischen Hohensaaten [8] und Güstebiese [10])
- 16 Alter Oderverlauf (ab 1753 als Alte Oder bezeichnet)
- 17 Werbellingsee
- 18 Oderberger See
- 19 Sog. Langer Trödel (ursprünglich Teil des Finowkanals, der  
nach der Eröffnung des Oder-Havel-Kanals nur noch von  
der Havel aus erreicht wurde)
- 20 Oder-Havel-Kanal (früher Hohenzollernkanal)
- 21 Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (Teil des Groß-  
schiffahrtsweges Berlin – Stettin)

Welche untragbaren Formen die Behinderungen angenommen hatten, macht das Beispiel des Finowkanals anschaulich: Als am 16. Juni 1746 der Finowkanal mit der Fahrt eines 100-Tonnen-Salzschiefes nach Oderberg zum zweiten Mal seiner Bestimmung übergeben wurde, hatte diese Inbetriebnahme auch dem Warentransport auf dem Wasser im märkischen Raum hervorragende Perspektiven eröffnet. Der neue Schifffahrtsweg machte die Umgehung des schwierigen Landverkehrs möglich und bot die Möglichkeit, die Handelsgüter auf dem günstigeren Wasserweg zwischen Oderberg und der oberen Havel im Raum Liebenwalde zu transportieren.

Allgemein verbesserte der Kanal die Verkehrsbedingungen zwischen der Mittelmark und der Neumark sowie Pommern und Polen. Auch der Holztransport in Form der Flößerei profitierte von diesem Verkehrsweg selbstverständlich in gleicher Weise wie die Schifffahrt. Um 1790 passierten im Durchschnitt 4000 Kähne und 1700 Schuten jährlich den Kanal und es wurden 12 000 Stämme Floßholz transportiert.<sup>6</sup>

Im 19. Jahrhundert wuchsen die Zahl der Schiffe und die beförderte Warenmenge auf dem Finowkanal kontinuierlich an. 1841/44, also 50 Jahre später, war die Zahl der Kähne, die jährlich in Eberswalde gezählt wurden, im Jahresdurchschnitt auf 13 334 und die der Floßholzstämme auf 47 975 gestiegen.<sup>7</sup> Das bedeutet, dass zwischen 1790 und 1841 der Schiffsverkehr nahezu um das Dreifache und der Floßverkehr um rund das Vierfache zugenommen hatte.

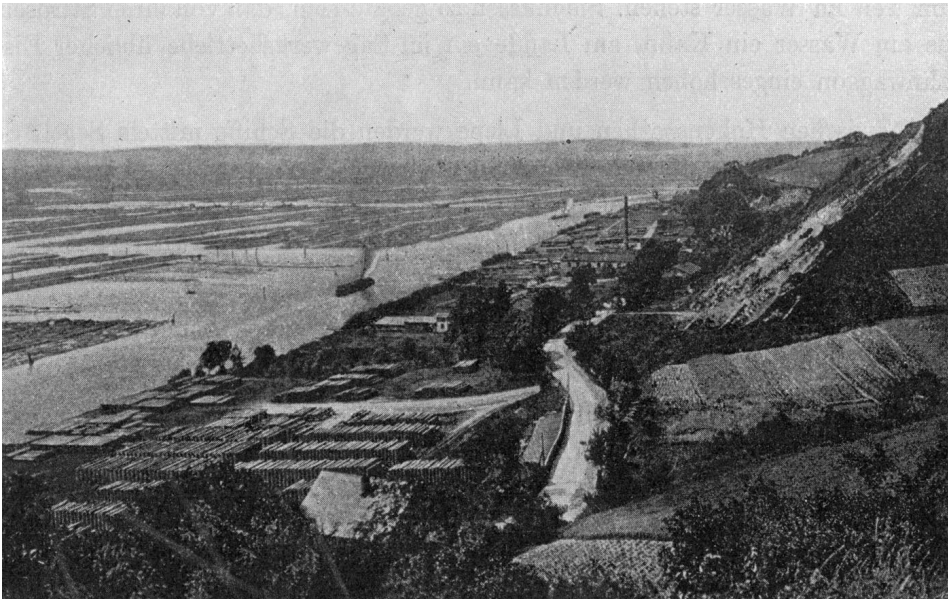


Abb. 3 Ansicht der großen Floßlagerplätze bei Oderberg-Bralitz. Die Wasserfläche des Oderberger Sees (linke obere Bildfläche) ist bedeckt von Flößen. Der Schifffahrtsweg in der Bildmitte ist freigehalten. Am rechten Flussufer sind größere Mengen Floßholz aufgestapelt. (Aus: Karl Ebner: Flößerei und Schifffahrt auf Binnen-gewässern. Wien, Leipzig 1912, S. 233)

Für die Wasserstraße war dies eine außerordentliche Belastung, vor allem wenn man bedenkt, dass auf der Gesamtstrecke von 41,3 km insgesamt 15 Schleusen zu passieren waren. Die Verhältnisse gestalteten sich so schwierig, dass für die fünf Meilen zwischen Liebenwalde und Liepe, für die Schiffe unter normalen Umständen nicht mehr als zwei Tage benötigten, im Mittel 14 Tage, aber auch bis zu drei Wochen gebraucht wurden. Die Schiffe stauten sich vor den Schleusen, obwohl diese in der Regel »rund um die Uhr« arbeiteten. Floßholz musste zum Teil mehr als drei Jahre auf dem Lieper See warten, bis es durchgeschleust werden konnte.<sup>8</sup>

Bildhaft beschreibt ein Artikel in einer Eberswalder Zeitung aus dem Jahr 1885 die Situation auf den Wasserstraßen in Oderberg und Liepe. Dort heißt es: *Einen höchst interessanten Anblick gewährt zu Ende des Sommers der große Oderberger und Lieper See wegen seines schwimmenden Kiefern- und Eichenwaldes. Viele Tausend starke Stämme lagern dicht zusammen an seiner Oberfläche. Es ist die Bauholz- und Bretterkammer von ganz Norddeutschland. Wöchentlich bringen die Flößer von der oberen Weichsel, Warthe, Netze und ihren Nebenflüssen 500 bis 700 Triften, deren jede in Gebinden, je nach der Stärke und Länge der Blöcke, 60 bis 80 Stämme zählt.*<sup>9</sup>

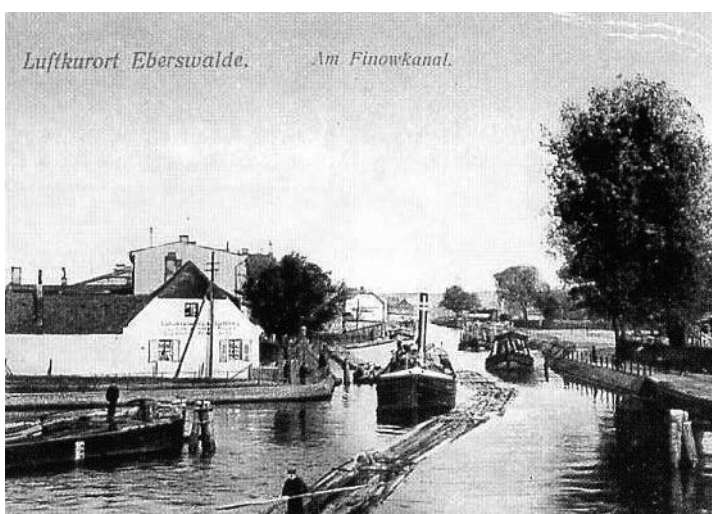
Es ist nachvollziehbar, dass Schiffer und Flößer auf dem Finowkanal in zunehmender Konkurrenz zueinander standen. 1874 war die Zahl der Kähne zwar leicht auf 11 922 zurückgegangen, aber dafür war das Floßholz noch einmal um mehr als das Doppelte auf 111 000 Stämme angewachsen.<sup>10</sup> Zur Jahrhundertwende stieg der Verkehr auf der Wasserstraße rasant weiter an. Gingen 1882 noch 1 002 555 Tonnen durch die Schleuse bei Eberswalde, so waren es in der Folgezeit 2 117 897 t (1896), 2 190 257 t (1901), 2 720 767 t (1906) und 1911 zuletzt 2 712 066 t.<sup>11</sup>

Angesichts des stetig zunehmenden Verkehrs, der nicht zuletzt durch das explosionsartige Wachstum Berlins von einer Großstadt zur europäischen Metropole mit einem immensen

Abb. 4 Holzlager auf den Gewässern bei Oderberg und Liepe. (Aus: Peter Fritz Mengel: Das Oderbruch. Eberswalde 1934)



Abb. 5 Die Postkarte aus der Zeit um 1910 veranschaulicht die Verkehrsdichte auf dem Finowkanal vor der Eröffnung des Oder-Havel-Kanals. Ein Floß und zahlreiche Schiffe fahren vom Unterwasser her auf die Schleuse Eberswalde zu.



Bedarf an Baumaterialien verursacht war, versuchte man die Bedingungen für Schifffahrt und Flößerei auf dem Finowkanal zunächst durch neue Verordnungen und Gesetze sowie durch bauliche Maßnahmen zu verbessern.

1834 wurde eine »Rangfahrt Ordnung für den Finowkanal« erlassen, die eine detaillierte Fahrtregelung für Kähne und Flöße auf der Wasserstraße enthielt. Grundsätzlich war den Flößen die Nutzung des Finowkanals nach dieser Rangfahrt Ordnung nur für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 10. Juni sowie vom 12. September bis zum 31. Dezember gestattet. Die Sommermonate waren allein der Schifffahrt vorbehalten, sofern sich das Floßholz nicht schon auf dem Kanal befand. Außerdem regelte die Ordnung die Reihenfolge, in der Flöße und Kähne in die Schleusen einfahren durften.<sup>12</sup>

Um den stetig steigenden Verkehr auf der Wasserstraße zu bewältigen, reichte diese verkehrsordnende Maßnahme jedoch nicht aus. 1817 hatte man bei Schleusenneubauten und Generalreparaturen auf dem Finowkanal die Anordnung von »versetzten Häuptern« eingeführt, bei der die Schleusentore nicht in der Mittelachse der Schleuse, sondern seitlich eingebaut wurden. Die Schleusen erhielten nun alle eine Kammerlänge von 130' (40,8 m), eine Kammerbreite von 30'





Abb. 6 Finowmaßkähne und ein Floß warten auf dem Kanal auf die Schleusung. Für das Floß machen die Schleusenabmessungen des Kanals ein Auseinanderkoppeln in zwei Teile für den Schleusungsvorgang erforderlich. (Aus: Karl Ebner: Flößerei und Schifffahrt auf Binnengewässern. Wien, Leipzig 1912, S. 230)

(9,42 m) und eine lichte Torweite von 17' (5,34 m), ein Grundrissmaß, das die Schleusen des Kanals noch heute aufweisen.<sup>13</sup> Weitere Verkehrsverbesserungen versuchte man durch den Ausbau des Kanalprofils und die Anlegung von Treidelpfaden zu erreichen. Ebenso wurden Nachtschleusungen erlaubt. Zwischen 1874 und 1885 wurde mit dem Bau von zweiten Schleusen an allen Staustufen eine weitere, bereits 1846 beschlossene Maßnahme umgesetzt.<sup>14</sup>

Trotz all dieser Verbesserungen war man am Ende des 19. Jahrhunderts dem stetig steigenden Verkehr nicht mehr gewachsen. Die Kanalkapazität hatte zu Beginn des 20. Jahrhunderts ihre Grenzen erreicht, und es wurden Überlegungen angestellt, wie die Warenströme auch in Zukunft bewältigt werden konnten. *Dem weiteren Wachsen des Verkehrs konnte nur durch eine leistungsfähige Wasserstrasse für Schiffe von größeren Abmessungen begegnet werden,* heißt es 1914 in der Festschrift zur Eröffnung des Großschifffahrtsweges Berlin – Stettin.<sup>15</sup>

Am 19. September 1906 erfolgte der erste Spatenstich für den heutigen Oder-Havel-Kanal. Nachdem vorher schon einzelne Kanalabschnitte dem Verkehr übergeben worden waren, wurde dieser neue Großschifffahrtsweg zwischen Berlin und Stettin am 17. Juni 1914 offiziell durch Kaiser Wilhelm II. eingeweiht, der die Wasserstraße auf den Namen Hohenzollernkanal taufte. Ein besonders imposantes Bauwerk dieses Kanals war eine Schleusentreppe, mit der in Niederfinow der Höhenunterschied von 36 m von der Scheitelhaltung des Kanals zur Oderhaltung bewältigt wurde.

Mit diesem Kanal und seinen größeren Schleusen stand nun der Schifffahrt zwischen der Oder und Berlin ein wesentlich leistungsfähigerer Weg zur Verfügung als der Finowkanal. Allerdings sollte der neue Kanal den alten Schifffahrtsweg nicht ersetzen, sondern vielmehr entlasten: *Die alte Finowstrasse bleibt jedoch auch fernerhin für den Verkehr erhalten, teils um*

den neuen Kanal nicht zu sehr zu belasten, teils um der Kleinschifffahrt die billigeren Tarife des alten Wasserweges zugute kommen zu lassen, legte man von Seiten der Aufsichtsbehörden fest.<sup>16</sup>

In die Kleinschifffahrt war auch die Flößerei eingeschlossen, die ihren Weg allein durch den Finowkanal nehmen sollte. Der neue Hohenzollernkanal war für die Flößerei gesperrt. Die Aussperrung von dem leistungsfähigen, schnellen Transportweg mit der Begründung, dass man *die billigeren Tarife des alten Wasserweges* weiterhin dem Floßholzhandel zugute kommen lasse, muss allerdings auf Holzhändler und Flößer wie pure Ironie gewirkt haben. Auch damals schon galt die Devise »Zeit ist Geld«, und der Transport auf dem Hohenzollernkanal war nun einmal bedeutend schneller möglich als auf dem alten Finowkanal. Die großen Oderflöße, die bis zu 120 m lang sein konnten, hätten nicht mehr in die kleineren Einheiten umgebunden werden müssen bzw. hätten an den Schleusen *die immer wiederkehrenden, zeitaufwendigen Abläufe Trennen der Plötzen, Einfahren der einzelnen Plötzen in die Schleusenkammer, nach der Schleusung das Herausfahren der Plötzen und anschließend wieder Koppeln*<sup>17</sup> überflüssig gemacht.

Auch die Industrie entlang des Finowkanals, besonders in Eberswalde, die das Kanalwasser ebenfalls nutzte, wird über das stetige Öffnen der Schleusen nicht gerade glücklich gewesen sein. Die Frage der Wassernutzung hatte über die Jahrhunderte an vielen Gewässern immer wieder zu Diskussionen und Streitigkeiten zwischen Flößern und Mühlenbetreibern geführt. Müller, Sägewerksbetreiber und im 19. Jahrhundert dann Wasserkraftwerke hatten darum gekämpft, dass Flöße kleiner wurden oder nicht so häufig bzw. überhaupt nicht mehr auf dem jeweiligen Bach oder Fluss fahren durften.<sup>18</sup>

Hatte schon die Eröffnung des Hohenzollernkanals mit seiner erheblich geringeren Schleusenzahl die Transportzeit der Güter wesentlich beschleunigt, so wurde diese mit der Einweihung des Schiffshebewerks Niederfinow am 21. März 1934 noch einmal deutlich verkürzt. Mit der Inbetriebnahme dieses technischen Meisterwerks konnten nun Schiffe bis zu 1000 t die Hubhöhe von 36 m in fünf Minuten überwinden. Wie mühsam und wie zeitraubend war dazu im Vergleich die Überwindung dieses Höhenunterschieds auf der Finowkanalstrecke. Die Flößerei blieb aber wiederum gemäß rechtlicher Regelung von den Vorteilen des beschleunigten Transports ausgeschlossen.

Es ist nicht verwunderlich, dass sich Floßholzhändler bemühten, die verbesserten Transportbedingungen auch für die Flöße in Anspruch zu nehmen. Ein Briefwechsel vom Ende des Jahres 1936 und aus dem Jahr 1937 zwischen der Holzspedition Landschulz aus Liepe und der Wasserbaubehörde, der heute im Archiv des WSA Eberswalde lagert<sup>19</sup>, macht die unterschiedlichen Auffassungen und Argumentationen deutlich.

Am 18. Dezember 1936 stellte die Holzspedition W. Landschulz an das Preußische Wasserbauamt Eberswalde einen Antrag auf Sondergenehmigung eines Floßholztransportes durch das Schiffshebewerk in Niederfinow: *Für die Firma Dav. Francke Söhne habe ich wieder Hölzer, von Polen kommend, nach Marienwerder zu flößen. Ich bemerke ausdrücklich, dass es nur etwa 200 Fmtr. [Festmeter] sind. Der Transport wird morgen, den 19. des Monats, schon in Kreuz durch meinen Floßmeister übernommen, kommt also schon in einigen Tagen nach hier. Ich bitte das Wasserbauamt höflichst, mir wieder die Genehmigung zum Durchnehmen durch das Hebewerk und Weiterflößen im Hohenzollernkanal erteilen zu wollen. [...] Ich konnte das Wasserbauamt nicht früher um diese Genehmigung bitten, da ich nicht wußte, ob die Hölzer wegen Frostes einstweilen im Bromberger Kanal bleiben mußten.*<sup>20</sup> Schon drei Tage später, am 21. Dezember 1936, erhielt Landschulz die Genehmigung zur Benutzung des Schiffshebewerkes mit seinem Floßholztransport.<sup>21</sup>

Ein anderes Gesuch der Holzspedition Wilhelm Grunow jr. vom 10. Mai 1937 *um Erlaubnis zur Flößerei auf dem Hohenzollernkanal von Zerpenschleuse nach Oderberg über das Hebewerk*<sup>22</sup> vermittelt einen Einblick, wie die Flößerei auf dem Hohenzollernkanal zu diesem Zeit-



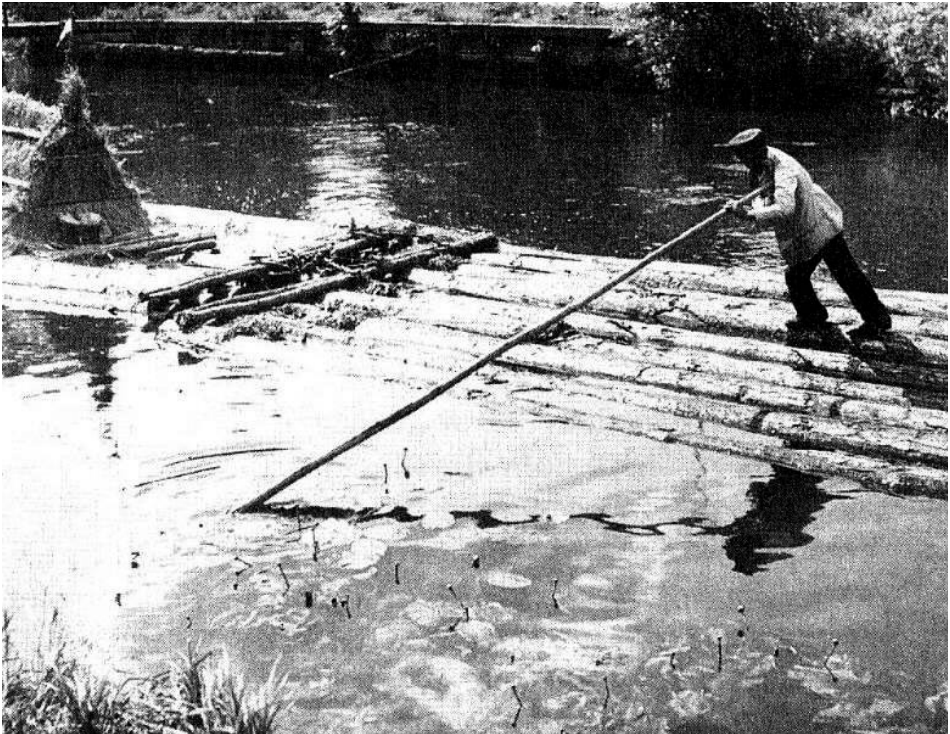


Abb. 7-8 Das geschleppte Floß auf der Oder und das auf dem Finowkanal gestakte Floß machen die Schwierigkeiten des Floßholztransportes zwischen Oder und Havel vor dem Bau des Oder-Havel-Kanals deutlich.



punkt erfolgte, warum der neue Kanal als Transportweg bevorzugt wurde und welche Gründe für einen Ausschluss der Floßholztransporte sprachen.

Offensichtlich wurden zumindest 1937 die Flöße in der Region im Wesentlichen getreidelt. Wilhelm Grunow schreibt: *Zwangsläufig kommen dadurch [durch den Verkauf kleinerer Holz-mengen der Staatlichen Forstämter an private Interessenten] nur sehr kleine Floßtransporte für die jeweiligen Mühlen zur Beförderung. Diese müssen nun durch Flößer, (mit Treidelei) – also ohne Dampfschleppkraft befördert werden, da die kleinen Mengen eine Belastung durch Maschinenkraft nicht gestatten.*<sup>23</sup>

Den Transport von 1800 Festmetern Rundholz aus dem Bereich der Schorfheide und aus den Forstämtern am Werbellinsee und am Werbellinkanal nach Oderberg/Bralitz und nach Hohensaaten durch den alten Finowkanal über Ruhlsdorf – Liepe empfand Grunow als eine große Härte, von der das Wasserbauamt in Eberswalde mit der Erlaubnis zur Nutzung des Schiffshebewerks Niederfinow in der Lage ist, auf Ansuchen für die Flößerei auch Erleichterungen zu genehmigen.<sup>24</sup> Und weiter führt Grunow aus, warum die Verbotsgründe zur Befahrung des Hohenzollernkanals mit Flößen in dem genannten Fall zumindest nicht stichhaltig seien: *Es bedarf wohl keiner Begründung, daß ein Floß von 120 m Länge und 4,5 m Breite an den Kanalböschungen keine Beschädigungen verursachen kann, die Fortbewegung durch Menschenkraft keine große Geschwindigkeit möglich machen kann. Der Verkehr in Richtung Hohensaaten am Hebewerk wird im Range nicht beeinträchtigt.*<sup>25</sup>

Diese Einschätzung der Floßholzhändler wurde allerdings von den Verantwortlichen am Schiffshebewerk nicht geteilt. Am 19. Juni 1937 klagte der 1. Maschinenmeister Schlegel im Schreiben an das Wasserbauamt in Eberswalde: *Bei der Beförderung von Floßholz im Schiffshebewerk hat sich herausgestellt, daß durch ins Wasser fallende Borke stets der Trog, die Tornischen sowie der Einlauftrichter für die Spaltwasserleitungen stark verunreinigt werden. Er führt detailliert aus, welche technischen Störungen durch die Borke im Betrieb des Schiffshebewerks verursacht werden und schließt: Das Heranbringen der Floßholztransporte an das Hebewerk ist bei stärkerem Schiffsverkehr in den Vorhäfen sehr störend für die anderen Fahrzeuge, ebenso ist das Herausbringen solcher Transporte aus dem Hebewerk, besonders noch bei ungünstigem Wind, für die auf Beförderung wartenden Fahrzeuge oft recht hinderlich. Aus diesen Gründen leitet er die Bitte ab, die Beförderung von Floßholztransporten im Schiffshebewerk nur in besonders dringlichen Fällen zu erteilen und die regelmäßige Beförderung solcher Transporte im Hebewerk abzulehnen.*<sup>26</sup>

Offensichtlich waren die Flößerei auf dem Hohenzollernkanal und die Vermeidung des Finowkanals entgegen aller Vorschrift stark verbreitet. Dies bestätigt auch ein weiteres Schreiben an das Wasserbauamt in Eberswalde vom 19. Juni 1937. Darin heißt es:

*Die bisher durch besondere Genehmigung erteilten Holztransporte durch die Dichtungstrecke des Hohenzollernkanals haben zur Folge, daß sich daraus allmählich ein Gewohnheitsrecht herausbildet, welches im Interesse des Schiffsverkehrs und der Unterhaltung der Strecke nicht befürwortet werden kann. Der ständig zunehmende Schiffsverkehr und die Förderung der Eilgut- und Fahrgastschiffahrt durch Erhöhung der Geschwindigkeiten würden durch die Holztransporte eine wesentliche Behinderung erfahren.*

Wenn irgend anhängig bitte ich die Holztransporte auf die Benutzung des Finowkanals zu verweisen:

- 1.) Weil die Vorhäfen des Hebewerks auch nur auf vorübergehende Lagerung des Floßholzes nicht eingerichtet sind und bei starkem Schiffsverkehr das Floßholz eine Behinderung der ein- und ausfahrenden Schiffahrt zur Folge hat.
- 2.) Weil beim Überholen durch Selbstfahrer durch Ausgieren des Floßes und Benutzung von Schreckbäumen eine Beschädigung der Uferbefestigung unvermeidlich ist.

3.) Bei Übernachtung auf freier Strecke durch Einschlagen von Befestigungspfählen die Tondichtung gefährdet ist.<sup>27</sup>

Die Interessen der Schifffahrt, die einer Ausnahmegenehmigung vom Verbot der Flößerei auf dem Hohenzollernkanal gemäß § 174 Absatz 1 der Wasserpolizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen entgegenstanden, wurden als Argument auch von der Wasserbaudirektion Kurmark in einem Schreiben vom 20. August 1937 an das Preußische Wasserbauamt in Eberswalde ins Feld geführt. Der Verfasser des Schreibens, Dr.-Ing. Schmidt, gibt an, dass er solche Anträge auf Freigabe des Hohenzollernkanals für den Floßholztransport abschlägig beschieden habe, *weil ich eine Mehrbelastung des Hebewerkes Niederfinow und der Schleuse Lehnitz durch Floßschleusungen mit Rücksicht auf den Schiffsverkehr für untragbar halte.*<sup>28</sup>

Der Mitarbeiter des Wasserbauamtes antwortete, dass der Firma David Francke Söhne in Marienwerder die Benutzung der Schleusentreppe und später dann des Schiffshebewerks in Niederfinow für das von Stettin gelieferte Floßholz gestattet worden sei, *weil im Falle der Firma David Francke bei Benutzung des Finowkanals die Flöße bei Zerpenschleuse hätten wenden müssen und damit das Fahrwasser für lange Zeit gesperrt hätten. Auch wenn diese Bewegung ausgeführt würde, wären nachts fahrende Selbstfahrer nicht ausreichend gesichert.*<sup>29</sup>

Seit dem 17. Juli sei die Ausnahmegenehmigung aber auch nur noch ausnahmsweise erteilt worden, da sich herausgestellt habe, *daß Floßholz auf der Dichtungsstrecke des Hohenzollernkanals gefährlich ist, weil selbst beim Zug durch Schlepper die Steuerfähigkeit der Flöße gering ist. Außerdem gelte: Die nicht stark bemannten Flöße fahren Krümmungen des Kanals oft nicht recht aus, engen das Fahrwasser zu sehr ein und gefährden dadurch die Schifffahrt. Die Hölzer sind oft nicht dauerhaft genug miteinander verbunden; möglicherweise lösen sich bei der Fahrt einzelne Stämme, auf die Schiffe auflaufen und sich stark beschädigen können.*<sup>30</sup>

Die Holzspedition Landschulz aus Liepe argumentierte noch einmal mit Schreiben vom 5. September 1937 gegen den Erlass des Wasserbauamtes Eberswalde, der im August 1937 den Floßholztransport auf dem Hohenzollernkanal und die Benutzung des Schiffshebewerks aus wasserpolizeilichen Gründen untersagt hatte. Landschulz verwies darauf, dass eine Kahnfracht das Holz furchtbar verteuern und dass die Flößerei durch den Finowkanal *wesentlich mehr Wirrwarr im Großschiffahrtsweg verursachen würde, als wenn die Transporte durch das Hebewerk genommen und nachts geschleppt und durch den Dampfer in den Pechteich hereingedrückt werden.*<sup>31</sup>

Letztlich aber lehnte nun die Wasserbaudirektion Kurmark in Berlin im Oktober 1937 die Ausnahmegenehmigungen für Floßholztransporte auf dem Hohenzollernkanal ab, da sich gezeigt habe, *daß die Betriebssicherheit des Hebewerkes Niederfinow in Frage gestellt ist, wenn es von Flößen benutzt wird, und daß die glatte Abwicklung des Verkehrs am Hebewerk, wenigstens während der Betriebszeit durch Flöße beeinträchtigt wird.*<sup>32</sup>

Die Eingaben von Flößereiinteressenten und die Antworten der Behörden lassen erkennen, dass angesichts des Drucks von Seiten der Wirtschaft rechtliche Regelungen nur bedingt aufrechtzuerhalten waren, vielmehr immer wieder umgangen bzw. durch Sondergenehmigungen außer Kraft gesetzt wurden. Es ist zu vermuten, dass die Flößerei auf dem Oder-Havel-Kanal nicht nur in dem dargestellten Zeitraum, sondern vielleicht auch schon früher genehmigt wurde, sofern wirtschaftliche Erfordernisse den Floßholztransport auf der leistungsfähigeren Wasserstraße dringlich erscheinen ließen. Konjunkturelle Hochzeiten in der Industrie können für solche Genehmigungen ebenso eine Rolle gespielt haben wie schwierige Situationen, in denen beispielsweise andere Transportmittel, wie Schiffe oder Eisenbahn, nicht zur Verfügung standen und nur der Floßholztransport übrig blieb, wollte man benötigtes Holz aus den Produktionsgebieten zum Verbraucher bringen.

Dies verdeutlicht ein Blick auf die Weser nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges. Zerstörte



Abb. 9-10 Flößer des Flößereibetriebes Hans Schenke O.H.G. Bernöwe bei Einbindearbeiten an einem Floß, um 1965. (Fotos: Sammlung Eberhard Seelig)



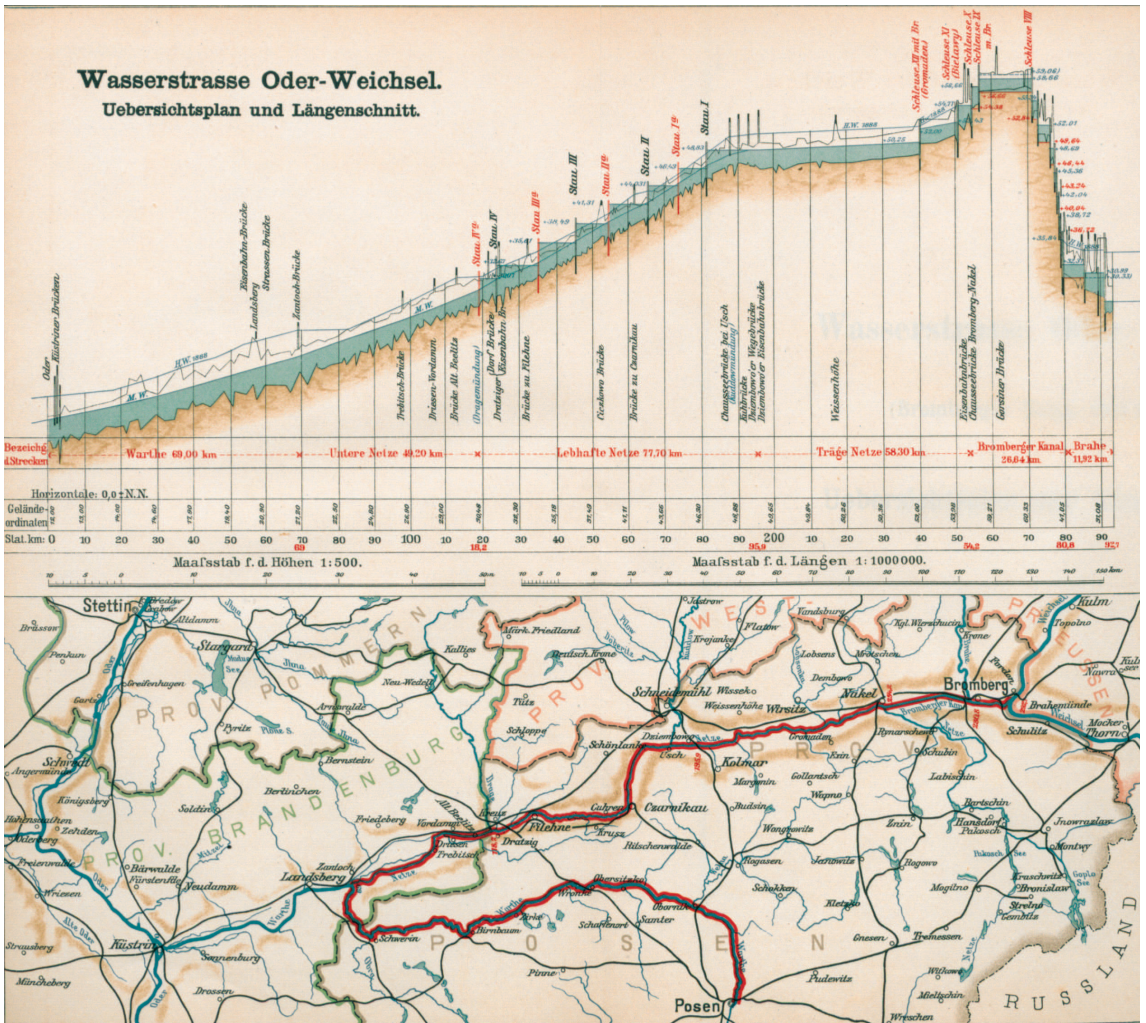


Abb. 11 Der Ende des 18. Jahrhunderts vom preußischen König Friedrich II. erbaute Bromberger Kanal überwand mit der Verbindung von Brahe und Netze die Wasserscheide zwischen Bromberg und Nakel. Das Holz konnte fortan von der Weichsel zur Oder transportiert werden.  
 Wasserstraße Oder – Weichsel: Übersichtsplan und Längenschnitt. Maßstab für die Längen: 1:1 000 000, Maßstab für die Höhen: 1:500. (Aus: Denkschrift, betreffend den Ausbau der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel. Berlin 1901)

Brücken und nur in geringem Maße vorhandener Schiffs-laderaum sowie die Nutzung der Eisenbahn, die im Wesentlichen nur für teurere und wichtigere Transportgüter als Holz zur Verfügung stand, ließen die Flößerei als einzige Möglichkeit erscheinen, um das für den Wiederaufbau zerstörter Gebäude und Städte gefragte Baumaterial aus dem Oberweserraum nach Bremen und in den Unterweserraum zu bringen.

So schreibt Karl Löbe in einem Bericht an die Hauptverwaltung der Binnenschifffahrt des amerikanischen und britischen Besatzungsbereichs: *Es gibt an der Oberweser kleine Ortschaften, in denen das Flößen Familientradition ist und wo fast jede Familie direkt oder indirekt mit der Flößerei verbunden ist. Das harte Leben und die verhältnismäßig geringen Verdienstmög-*



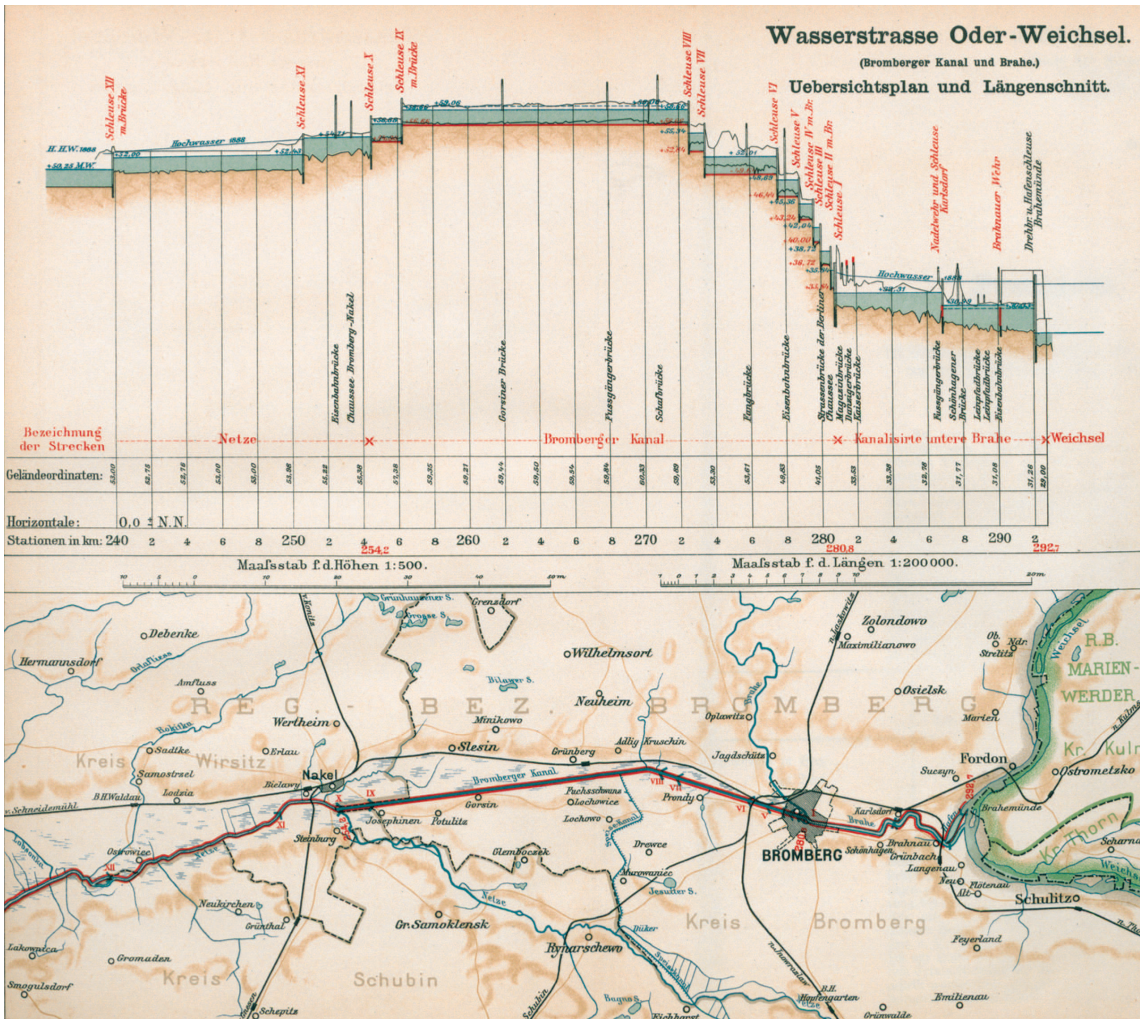


Abb. 12 Wasserstraße Oder – Weichsel (Bromberger Kanal und Brahe): Übersichtsplan und Längenschnitt. Maßstab für die Längen: 1:200 000, Maßstab für die Höhen: 1:500. (Aus: Denkschrift, betreffend den Ausbau der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel. Berlin 1901)

lichkeiten werden aus Liebe zum Beruf in Kauf genommen. Eine stärkere Einschaltung der Flößereibetriebe, insbesondere in die Exportholzprogramme, ist nicht nur aus Gründen der Kostenersparnis und zweckmäßigeren Raumausnutzung der Eisenbahn und Binnenschifffahrt zu empfehlen, sondern auch aus sozialen Gründen angebracht.<sup>33</sup>

Löbes Plädoyer für eine Stärkung der Flößerei leitet den wirtschaftlichen Nutzen von der Kostenersparnis und der zweckmäßigeren Raumausnutzung der Eisenbahn und Binnenschifffahrt ab. Nachdem die Flößerei in den ersten Nachkriegsjahren auf der Weser tatsächlich wieder größere Bedeutung erlangt hatte, wird mit dem Umstand, dass Schifffahrt und Eisenbahn wieder Transportkapazitäten zur Verfügung stellen konnten, vor allem aber dadurch, dass es mit dem Lkw ein neues Transportmittel für das Holz gab, der Niedergang des Flößereigewerbes eingeleitet. Der Lkw verbesserte die Transportmöglichkeiten, da das Holz nicht mehr erst zum Wasser gebracht, dort zum Floß eingebunden, am Zielort auseinandergenommen und dann zum

Abnehmer befördert werden musste, sondern die Holzbringung im ungebrochenen Verkehr<sup>34</sup> aus dem Wald auf direktem Weg zum Verbraucher erfolgen konnte. Die Flößerei wurde damit wirtschaftlich unattraktiv, überflüssig und schrittweise eingestellt.

Eine vergleichbare Entwicklung ist nach dem Zweiten Weltkrieg auch an der Oder zu verfolgen. Die Bringung des Holzes aus den märkischen Wäldern der Schorfheide und vom Werbellinsee, aber auch von Holz, das über Stettin die Oder aufwärts gekommen war, erfolgte wesentlich per Floß, da andere Transportmittel nur unzureichend zur Verfügung standen. Die Bedeutung der Flößerei wird dadurch deutlich, dass 1952 offiziell das Verbot der Benutzung des Schiffshebewerks Niederfinow sowie des Oder-Havel-Kanals aufgehoben wurde. Bis 1974 wurde hier noch kommerziell geflößt, so lange wie auf keinem anderen Gewässer in Deutschland.

Angesprochen auf die Tatsache, dass Flößen durch das Schiffshebewerk und auf dem Oder-Havel-Kanal wegen der damit einhergehenden Gefährdungen für die Bauwerke verboten gewesen sei, sagte Dieter Wendt aus Lychen, der bis zum Ende der Flößerei berufsmäßig als Flößer tätig war: *Wir waren doch nicht blöd. Wir wollten doch Geld verdienen!* Und das war auf dem Finowkanal eben nicht bzw. nur sehr schwer möglich.

Wenn Fontane in seinen Wanderungen durch die Mark Brandenburg die Oderflößerei schildert und schreibt, dass sich die Floßführer *ihrem polnischen, oder böhmisch-ober-schlesischen Hasse hingaben*<sup>35</sup>, lässt er erkennen, dass der preußische Holzhandel respektive die Sägeindustrie im Oderberger Raum den Rohstoff Holz nicht nur aus den Wäldern des eigenen Landes bezog, sondern Stammholz sowohl aus Polen über den Oberlauf der Oder als auch aus dem österreichischen Böhmen importierte.

Dieser letztere Holzimport wurde dadurch ermöglicht, dass Friedrich II. 1772 nach der ersten Teilung Polens die Gelegenheit ergriff, Oder und Weichsel durch einen Schiffahrtsweg unmit-



Abb. 13 1901 hielt der Maler Friedrich Kallmorgen mit dem Gemälde »Flöße auf der Weichsel« den Transport russischen Holzes für den Berliner Holzhändler Francke (Franckesche Holzhandlung) fest. Das Bild vermittelt einen Eindruck von der Weichselflößerei im 20. Jahrhundert. (DSM)





Abb. 14 Die Flößerei auf der Weichsel wurde schon im 19. Jahrhundert von Außenstehenden unter dem Gesichtspunkt von »Binnenexotik« wahrgenommen. Die Zeichnung »Flissacken-Terzett« (als »Flissaken« wurden die Flößer auf der Weichsel bezeichnet) des in Westpreußen geborenen und in München tätigen Malers und Illustrators Robert Assmus veranschaulicht diese Sichtweise. (Archiv DSM)

telbar miteinander zu verbinden. Diese Möglichkeit bot sich bei Bromberg, wo die schiff- und flößbare Netze bis auf ca. 20 km an die Weichsel heranreichte. In einer Kabinettsorder vom 26. Februar 1772 hatte er u.a. angeordnet: *Um mich wegen des Commerces von Danzig zu dedomagiren [entschädigen], bin ich gewillt, die Weichsel und die Netze durch einen Kanal zu kombinieren, die Netze räumen zu lassen und den Danziger Verkehr unbemerkt nach Elbing und Bromberg zu ziehen.*<sup>36</sup>

Im Frühjahr 1773 begannen die Bauarbeiten für den Bromberger Kanal, der in Bromberg aus der Brahe, einem Nebenfluss der Weichsel, abzweigte und nach einer Länge von 26,077 km auf die Netze stieß. In der kurzen Bauzeit von 18 Monaten waren der Kanal fertiggestellt und die Verbindung von Oder und Weichsel hergestellt. Friedrich II. erreichte mit dem Bau sein Ziel, den Verkehrsstrom auf der Weichsel von polnischem Gebiet auf sein Staatsgebiet umzuleiten und die auf dem Fluss beförderten Handelsgüter auch nach Berlin bringen zu können.

Der schon zitierte Artikel aus der Eberswalder Zeitung von 1885 unterstreicht mit dem Hinweis darauf, dass *die Flößer von der oberen Weichsel, Warthe, Netze und ihren Nebenflüssen 500 bis 700 Triften pro Woche bringen, deren jede in Gebinden, je nach der Stärke und Länge der Blöcke, 60 bis 80 Stämme zählt*<sup>37</sup>, welche Bedeutung die Holzimporte aus dem Weichselraum für die Holzindustrie um Oderberg hatten. Zwischen 30 000 und 56 000 Stämmen kamen also jede Woche in Oderberg und Liepe an, die entweder in den Sägewerken aufgeschnitten oder in Flößen weiter transportiert wurden.

Uhlemann macht deutlich, dass vor allem die Flößerei von dem von Friedrich II. erbauten Kanal profitierte, wenn er schreibt: *Weniger der Gütertransport auf Lastkähnen als der Holztransport mit Flößen bestimmte das Leistungsprofil des Kanals.*<sup>38</sup> 1900 machte Floßholz <sup>4</sup>/<sub>5</sub> der auf dieser Wasserstraße transportierten Güter aus.



Abb. 15 Polnisches Floßholz nach der Ankunft an einem Sägewerk auf der Alten Oder. (Foto: Sammlung Eberhard Seelig)

Die nach dem Ersten Weltkrieg erfolgte neue Grenzziehung zwischen Deutschland, Polen, Russland und Österreich hatte erhebliche Auswirkungen auf die Flößerei vor allem auf der Weichsel und dem Bromberger Kanal sowie in der Folge auf die Sägeindustrie im Oderberger Raum. Die Verbindung zum österreichischen (= böhmischen) Holz war nicht mehr vorhanden. Auch Russland hatte als Lieferant von Stammholz keinen unmittelbaren Zugang mehr zur Weichsel über den Weichselnebenfluss Bug, der bis 1918 zum Teil Grenzfluss zwischen Russland und Polen gewesen war. Polen hatte sich durch die Gebietsveränderungen massiv zwischen das Deutsche Reich und dessen gewohnte Holzreservoir geschoben bzw. war selbst deren Besitzer geworden. Zudem hatte das Kaiserreich vor dem Ersten Weltkrieg noch auf einem anderen Verkehrsweg russisches Stammholz beziehen können, da dafür ein weiteres Wasserstraßennetz zur Verfügung stand: Holz konnte über den Njemen Richtung Memel und dann über ein Kanalnetz zur Weichsel und weiter auf dem beschriebenen Wasserweg zur Oder gebracht werden. Indem der polnische Korridor zur Ostsee hin geschaffen wurde, war dieser unmittelbare Zugang versperrt.

Polen verfolgte in der Holzwirtschaft nach dem Ersten Weltkrieg durchaus eigene Handelsinteressen, die nicht unbedingt in Einklang zu bringen waren mit den russischen und den deutschen Vorstellungen. Im Verlauf des Ersten Weltkrieges waren in den Waldgebieten sowohl in Schlesien als auch in Böhmen im Zuge militärischer Interessen Sägewerke entstanden, deren Eigentümer nun Polen geworden war. Polnisches Interesse war es nun nicht mehr unbedingt, Stammholz als Rohware auszuführen. Vielmehr wollte man Schnittware verkaufen und damit die eigene Wirtschaft und den einheimischen Arbeitsmarkt stärken. Man unterband daher den Transport des russischen Stammholzes auf den eigenen Wasserstraßen.

Immerhin konnte die leistungsstarke Sägeindustrie im Oderberger Raum ab Schneidemühl noch Rohware auf dem herkömmlichen Wasserweg aus dem Netze-Warthe-Raum beziehen, und hier spielte die Flößerei auch nach dem Ersten Weltkrieg als Transportmittel eine entscheidende Rolle. Holz war schon vor dem Krieg, wie erwähnt, das wichtigste Handelsgut gewesen,

das auf dieser Wasserstraße befördert worden war, und diese Stellung wurde nun noch verstärkt. Die Schifffahrt machte der Flößerei den Wasserweg noch weniger streitig, und da diese Art des Transportes die kostengünstigste war, dominierten die Flöße sogar verstärkt das Bild auf Netze und Warthe.

Dennoch war mit dem Ausfall alter Holzbezugsquellen für die Sägeindustrie um Oderberg und den nordwestdeutschen Holzhandel die Frage von Bedeutung, wie man kostengünstig preiswertes Holz beziehen könne. Gerade nach dem Krieg, mit den Erfordernissen des Wiederaufbaus, und in den 1930er Jahren im »Dritten Reich« war die Nachfrage nach Holz groß. In Skandinavien war Holz in Massen vorhanden, und das skandinavische Holz war als Rohware über die Jahrhunderte über die Ostsee in den Küstenraum gebracht worden. Ein kostengünstiger Weitertransport ins Binnenland war allerdings nicht möglich, da die Flößerei – Flöße können nicht flussaufwärts schwimmen – als preiswertes Bringungsmittel ausfiel.

Mit der motorisierten Schleppschifffahrt hatten sich die Voraussetzungen jedoch geändert, und dies nutzte man auf der Oder auch aus. Das Schreiben des Mitarbeiters des Wasserbauamtes in Eberswalde aus dem Jahr 1937 (s.o.) weist darauf hin, dass die Firma David Francke Söhne in Marienwerder Floßholz aus Stettin erhielt. Die Firma Francke war nicht die einzige Firma, die das Floßholz nun auf diesem Weg bezog. Viele Holzhändler kauften das preisgünstige skandinavische Holz, das in Schiffen über die Ostsee nach Stettin gebracht, dort dann in Flöße eingebunden und die Oder aufwärts geschleppt wurde.

In der Literatur ist auf diese im 20. Jahrhundert mögliche Form der Flößerei bislang nicht eingegangen worden; es ist vielmehr immer nur davon die Rede, dass Flößerei nur mit der Strömung flussabwärts möglich gewesen sei. Es ist wahrscheinlich, dass auch in anderen Flussgebieten Holz in größerem Maße flussaufwärts gefloßt wurde, sofern flussaufwärts der Häfen, in denen das Holz mit Schiffen angelandet wurde, eine leistungsstarke Sägeindustrie zur Verfügung stand, die die Rohware verarbeitete.

Es ist wünschenswert, dass in weiteren Untersuchungen der Frage nachgegangen wird, ob und in welchem Umfang gerade in Zeiten großer Nachfrage nach Holzprodukten in Deutschland die Flößerei flussaufwärts als preiswerte Bringungsmöglichkeit eine bisher nicht erkannte Rolle gespielt hat.

Außerdem ist die Frage nach dem Ende der Flößerei auf den einzelnen Gewässern nicht so pauschal zu beantworten, dass mit der Einführung der Eisenbahn der Niedergang der Flößerei einherging, wie dies vielfach in der Literatur zur Flößereigeschichte geschieht. Das Ende der Flößerei war, wie dieser Beitrag zeigen sollte, ganz offensichtlich von vielfältigen Faktoren abhängig.

#### Anmerkungen:

- 1 Zitiert nach der Nymphenburger Ausgabe. Theodor Fontane: Wanderungen durch die Mark Brandenburg. Das Oderland. München 1994, S. 9.
- 2 Diese Berufsbezeichnungen für die Flößereiverantwortlichen und die in der Flößerei beschäftigten Personen folgen den Benennungen im Gesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895. Im Oderraum waren zum Teil andere Bezeichnungen, wie z.B. Floßregimenter für den Frachtflößer oder Flissake für den Flößer, gebräuchlich.
- 3 Fontane (wie Anm. 1), S. 10f.
- 4 In der Begründung zum »Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Kanälen und Flußläufen im Interesse des Schifffahrtsverkehrs und der Landeskultur«, Berlin 1901, S. 17.
- 5 Ebd.
- 6 Hans-Joachim Uhlemann: Berlin und die märkischen Wasserstraßen. Berlin 1994, S. 50.
- 7 Ebd.
- 8 Ebd., S. 51.
- 9 Zitiert nach Rudolf Schmidt: Der Finowkanal. Zur Geschichte seiner Entwicklung, Eberswalde 1938, S. 37.
- 10 Uhlemann (wie Anm. 6), S. 53.
- 11 Festschrift zur Eröffnung des Großschiffahrtweges Berlin – Stettin. Berlin 1914, S. 4.



- 12 Vgl. dazu Eberhard Seelig: Flößerei zwischen Oder und Havel. In: Mitteilungsblatt Deutsche Flößerei-Vereinigung, 12. Jg. 2005, S. 27f.
- 13 Siehe Hans-Joachim Uhlemann: Wasserstraßenverbindungen Elbe – Oder. In: Martin Eckoldt (Hrsg.): Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Hamburg 1998, S. 439-450, hier v.a. S. 441.
- 14 Siehe Hans-Joachim Uhlemann: Historisches vom Strom. 250 Jahre Finowkanal. Duisburg 1996, S. 51ff.
- 15 Festschrift (wie Anm. 11).
- 16 Ebd.
- 17 Seelig (wie Anm. 12), S. 32.
- 18 Beispiele für solche Auseinandersetzungen finden sich bei Carl Hofacker: Das Floßregal besonders in Württemberg. Beleuchtet in rechtlicher Hinsicht aus Gelegenheit eines Rechtsstreits zwischen der Württembergischen Finanzverwaltung und den Wasserwerksbesitzern am Kocherfluß. Stuttgart 1844; Nicola Borger-Keweloh und Hans-Walter Keweloh: Flößerei im Weserraum. Leben und Arbeiten in einem alten Gewerbe. Bremen 1991, S. 66ff.; speziell zur Flößerei auf dem Finowkanal Eberhard Seelig: Über das Verhältnis zwischen der Flößerei und dem Mühlenbetrieb. In: Mitteilungsblatt Deutsche Flößerei-Vereinigung, 12. Jg. 2005, S. 36-38.
- 19 Für den Hinweis auf diesen Briefwechsel und für die Überlassung der Transkripte danke ich Herrn Eberhard Seelig.
- 20 Archiv WSA Eberswalde, Box 52, Blatt 20.
- 21 Ebd., Blatt 20a.
- 22 Ebd., Blatt 28.
- 23 Ebd.
- 24 Ebd.
- 25 Ebd.
- 26 Ebd., Blätter 32-33.
- 27 Ebd., Blatt 35.
- 28 Ebd., Blatt 43.
- 29 Ebd., Blatt 44.
- 30 Ebd.
- 31 Ebd., Blatt 48.
- 32 Ebd., Blatt 52.
- 33 Karl Löbe: Bericht Flößerei Weser. 1948, S. 3.
- 34 Beim ungebrochenen Verkehr werden für den Transport nicht verschiedene, sondern nur ein einziges Verkehrsmittel benötigt.
- 35 Fontane (wie Anm. 1), S. 10.
- 36 Zitiert nach Hans-Joachim Uhlemann: Die Verbindung zwischen Oder und Weichsel. Der Bromberger Kanal (einschließlich Unterbrahe). In: Martin Eckoldt (Hrsg.): Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Hamburg 1998, S. 475-478, hier S. 475f.
- 37 Zitiert nach Schmidt (wie Anm. 9).
- 38 Uhlemann (wie Anm. 36), S. 477.

## The Expansion of the Waterways between the Rivers Havel and Vistula in the Twentieth Century and their Consequences for Timber Rafting in the Oder River Basin

### Summary

In the eighteenth century, Friedrich II of Prussia initiated the construction of the second canal linking the Oder and the Havel, as well as that of the Bromberg (Bydgoszcz) Canal. Connecting the Weichsel (Wisła; Vistula) and the Oder (Odra) by way of the River Netze (Noteć), the latter water lane served the purpose of accessing timber in the densely forested areas in the East for the sparsely wooded regions around Berlin and along the River Elbe in the West. Rafting played a significant role in the transportation of that timber.

In the nineteenth century, goods traffic increased dramatically, largely in conjunction with the rapid growth of the city of Berlin. Particularly on the Finow Canal, transportation by ship and rafting competed strongly with one another. The shipping regulations ruled that timber rafting be restricted to the Finow Canal, while the Oder-Havel Canal was reserved for shipping traffic. When this arrangement proved uneconomical for the wood industry, special permits were granted, allowing timber rafters the use of the more efficient, newer canal as well as – in the 1930s – the Lower Finow ship lift. For economic reasons, administrative appeals against such utilization were disregarded.

Due to the new demarcation of the border, wood from the Polish Oder region was no longer available without restriction after World War I. As a result, Scandinavian timber was now also imported by way of the Port of Stettin and floated up the river by raft for the lumber mill industry in the Oderberg and Finow Canal regions. This new form of upriver wood transportation by raft, made possible by towage, and the procurement of Russian wood with the aid of the connection from the Weichsel to the Oder by way of the Brahe (Brda), the Bromberg Canal, the Netze and the Warthe (Warta), also allowed the purchase of inexpensive timber for the wood-processing industry in the Oderberg region between the two world wars.

In the post-World-War-II period, the practice of commercial timber rafting was continued until 1974. Of all German waterways, the Oder and the Oder-Havel Canal were thus the routes used for commercial rafting the longest. The reasons for this circumstance were, on the one hand, that the necessary capacities were available neither in overland transport by lorry nor in the railroad network and, on the other hand, that timber rafting did not prevent the transport of important goods.

Further investigation of timber floating on other German waterways in the period between the world wars must be undertaken to obtain additional insight into the causes for the replacement of rafting by other means of carriage for the task of transporting wood. In any case, the claim that it was the construction of the railways which triggered the transition of timber transport from the waterways to the railways and, later, with the use of lorries, to the roadways, is worthy of closer scholarly attention.

## L'agrandissement des voies d'eau entre Havel et Weichsel au XX<sup>e</sup> siècle et les répercussions sur le flottage dans la région fluviale de l'Oder

### Résumé

Avec la création au XVIII<sup>e</sup> siècle du deuxième Finowkanal (canal de la Finow), qui relie l'Oder à la Havel, et la construction du Bromberger Kanal (canal de Bromberg) reliant la Weichsel à l'Oder par la Netze, Frédéric II de Prusse avait réussi à procurer du bois aux régions qui en manquaient du côté de Berlin et de l'Elbe, bois en provenance des contrées forestières de l'Est. Le flottage jouait un rôle important pour le transport de ce bois.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le trafic des marchandises connut un grand essor, surtout en raison de la croissance rapide de la ville de Berlin. Entre la navigation et le flottage s'établissait une rude concurrence sur le canal de Finow, mais aussi sur l'Oder. Le bois de flottage devait être en partie stocké sur le lac Oderberg durant une longue période avant de pouvoir continuer sa route, car le canal ne pouvait plus venir à bout du trafic fluvial, qu'il soit dû aux bateaux ou au flottage.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la construction du canal Oder-Havel devait permettre l'étalement du trafic des bateaux et du flottage, et conduire ainsi à un transport plus rapide des marchandises. Le règlement de la navigation autorisait le flottage uniquement sur le canal de la Finow, tandis que le canal Oder-Havel restait réservé à la batellerie. Ce règlement était peu rentable pour l'industrie du bois, et c'est ainsi que grâce à des dérogations exceptionnelles, le flottage put emprunter le nouveau canal, dont la capacité était plus grande, et plus tard, dans les années 30, utiliser le plan incliné de Niederfinow. Des objections de l'administration contre un tel emploi furent reléguées au second plan en raison des intérêts économiques prédominants.

Après la Première Guerre mondiale, le déplacement de la frontière ne permettant plus l'exploitation illimitée du bois de la région polonaise de l'Oder, du bois scandinave fut également introduit par le port de Stettin pour les scieries industrielles aux alentours d'Oderberg et du canal de la Finow, et fut remorqué le long de l'Oder par trains de flottage. Grâce à ce nouveau genre de transport du bois de flottage, le remorquage rendit possible à la fois de remonter le fleuve et d'acheter du bois russe par la liaison de la Weichsel, en passant par la Brahe, le canal de Bromberg, la Netze et la Warthe jusqu'à l'Oder, permettant ainsi également dans la période de l'entre-deux-guerres de fournir de la matière première à bon marché aux industries du bois de la région d'Oderberg.

Après la Seconde Guerre mondiale, le flottage commercial fut encore pratiqué jusqu'en 1974. L'Oder et le canal Oder-Havel sont ainsi les voies navigables d'Allemagne sur lesquelles le flottage fut le plus longtemps effectué à des buts commerciaux. Cela fut rendu possible parce que d'un côté, ni le trafic routier, ni le trafic ferroviaire n'avaient les capacités nécessaires au transport, et de l'autre, parce que le flottage du bois n'entravait nullement le transport de marchandises plus importantes.

Des analyses complémentaires sur le flottage, effectuées sur d'autres voies navigables d'Allemagne dans la période d'entre-deux-guerres, devraient apporter des connaissances supplémentaires sur les éléments décisifs qui ont mené au remplacement du transport du bois par flottage par d'autres moyens de transport. Quoi qu'il en soit, la déclaration comme quoi le transport du bois fut transféré de l'eau au rail en raison de la construction du chemin de fer, et plus tard avec les poids lourds sur la route, reste à considérer de façon plus différenciée.