

100 Jahre Teltowkanal am 02. Juni 2006



Der Initiator des Teltowkanals: Ernst von Stubenrauch (1853 – 1909), Landrat des Kreises Teltow von 1885 bis 1908, zuletzt Polizeipräsident von Berlin



Bagger beim Bodenaushub zur Herstellung des Kanalprofils bei Tempelhof im Jahr 1904.



Die architektonisch gelungene Doppel-Schleusenanlage Kleinmachnow mit Bootschleppe. Die Gestaltung sollte nach dem Wunsch der Erbauer ein „großes Kulturgut“ darstellen und auch eine Attraktion für die Bevölkerung bilden.



An der selben Stelle, an der am 22. Dez. 1900 durch den Kronprinzen der erste Spatenstich erfolgte, passiert am 2. Juni 1906 die kaiserliche Yacht „Alexandria“ mit Kaiser Wilhelm II. ein über den Kanal gespanntes weißrotes Band.



Das vom Kreis Teltow erbaute alte „Schleusen-Wirtshaus“. Viele Besucher schauten von dort den Schleusenvorgängen zu. Es musste 1939 der neuen Nordschleuse weichen.

Insgesamt 10 000 Arbeiter aus sechs Nationen, 48 Millionen Mark, 12,6 Millionen Kubikmeter Erdrreich, 55 Brücken, nur sechs Jahre Bauzeit für 37,8 km Kanal, präsentiert auf der Weltausstellung 1904 in St. Louis, USA: *der Teltowkanal*. Am 22. Dezember 1900 erfolgte der erste Spatenstich im Park von Babelsberg. Der Kaiser eröffnete den Kanal am 2. Juni 1906. Am 1. April 1921 wurde der Kanal aufgrund der Reichsverfassung vom 11. August 1919 Reichswasserstraße und nach einer Vereinbarung zwischen dem Reich und dem Kreis Teltow aus dem Jahr 1924 von einer Betriebsgesellschaft, der Teltowkanal AG. (TAG), verwaltet.

Die Idee, einen Kanal zwischen der Spree und der Havel zu errichten, geht auf das Jahr 1861 zurück. Der Kanal sollte einerseits der Entwässerung der nördlichen Gebiete des Landkreises Teltow dienen, andererseits die beanspruchten Berliner Wasserstraßen entlasten und die Güterversorgung der anliegenden Ortschaften erleichtern.

Die Verwirklichung des Projektes ist der unermüdlichen Initiative des Landrates des Landkreises Teltow, Ernst von Stubenrauch (1853 – 1909), zu verdanken. Die Entwürfe stellten die Bauräte Max Contag und Christian Havesstadt auf.

Zur Minimierung der Kosten wählten die Planer einen Verlauf, der sich eng an den vorhandenen Landformen orientierte. Die Trasse folgte z.B. dem Lauf der Bäke, verband fünf Seen, von denen zwei infolge Grundwasserabsenkung trockenfielen, und durchstieß in einem rd. 17 m tiefen Einschnitt die Hochebene des Teltow.

Von Beginn an sollten im Kanal die Schiffe, zum Schutz der sandigen Sohle und des Ufers vor Propellerstrahl und zur Vermeidung der Rauchbelästigung durch Schlepper, getreidelt werden. Bis zum Zweiten Weltkrieg zogen 26 elektrische Treidellokomotiven mit zuletzt 2 x 19 PS, bis auf eine kurze Strecke, beidseitig des Kanals auf 3 m breiten Treidelwegen an rd. 80 m langen Seilen die Schleppzüge. In Seenstrecken zogen Schleppschiffe die Verbände. Zwischen 1949 und 1952 wurde die Treidelbahn demontiert.

Zur Überwindung des Wasserstandsunterschiedes zwischen der Spree und der Havel von rd. 2,80 m wurde nur eine Schleuse geplant, die in Kleinmachnow nach dem Prinzip Hotopp als Sparschleuse errichtet wurde. Damals eine technische Sensation. Im Rahmen des „Albert Speer-Programms“ wurde zwischen 1937 und 1942 eine weitere, größere Schleusenkammer errichtet. Sie sollte u.a. den Transport von in Berlin gebauten schweren und großen U-Boot-Druckkörpern mit Binnenschiffen an die Nordsee-Küste ermöglichen. Zum Schutz vor Schäden durch Bombentreffer ist die Schleusenkammer 1943 verfüllt und das Obertor mit einer Spundwand gesichert worden.

Der Kanal erlitt im Zweiten Weltkrieg schwere Schäden. Nach ersten Instandsetzungen und Wiederbeginn der Schifffahrt kam während der Berlinblockade 1948/49 der Verkehr zum Erliegen. Am 25. Juli 1950 sperrte die DDR den Kanal in Rudow und Kleinmachnow. Die am 16. November 1978 getroffene Vereinbarung zwischen dem Berliner Senat und der DDR führte am 20. November 1981 wieder zur Öffnung des Kanals für Transitverkehr von Westen her. Das Teilstück in Grünau wurde nach der Wende instandgesetzt und am 1. April 2000 für die Güterschifffahrt wieder freigegeben.

Im Rahmen des Verkehrsprojektes Nr. 17 sind Instandsetzungen von Uferbefestigungen, Ersatzinvestitionen von Brücken und der Neubau einer größeren Schleusenkammer in Kleinmachnow geplant. Besonders für die Anbindung des größten Hafens in Brandenburg, dem Hafen Königs-Wusterhausen, hat der Kanal zunehmende Bedeutung als umweltfreundlicher Verkehrsweg.



Treidelok mit Schleppverband. Zwei Treidelloks sind erhalten geblieben. Eine ist im Besitz des Technikmuseums in Berlin, die zweite steht in einer Ausstellungshalle am südlichen Ufer des Teltowkanals östlich der Emil-Schulz-Brücke in Lichterfelde.



Ab 1935 eingesetzte dreiachsige Treidellokomotive der Firma Siemens-Schuckert. Die Schleppgeschwindigkeit betrug 5,5 km/h. Antrieb 2 x 19 PS. Links erkennbar der bewegliche Treidelmast.



Am 1. April 2000 wird schließlich nach fünfjähriger Arbeit auch die sog. Teltowkanal-Reststrecke wieder für den Verkehr freigegeben, so dass der Kanal wieder vollständig für die Güterschifffahrt zur Verfügung steht.



Ansicht der heutigen Schleusenanlage. Das Gebäude auf der linken Seite ist das nach dem Abriss des Schleusengehöfts errichtete Großwirtshaus „Schleusenkrug“. Nach Umbau wurde daraus am 1. Sept. 1958 eine Berufsbildungseinrichtung. Heute ist es ein Berufsbildungszentrum der WSV des Bundes.



Baustelle der Nordkammer, die 1941 fertiggestellt wurde.