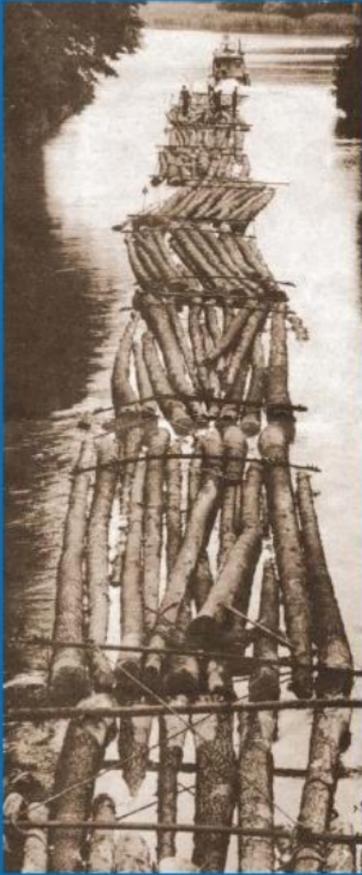


# Auf den Spuren der märkischen Flößer

## Flößerei zwischen Oder und Havel



## Vorwort

---

Das vorliegende Büchlein soll ein bisschen Licht in das Dunkel der Geschichte der Flößerei im Nordosten Brandenburgs bringen. Noch vor fünfzig, sechzig Jahren konnte man die Flößer bei ihrer Arbeit auf dem Finowkanal, den Werbelliner Gewässern und an der oberen Havel-Wasserstraße rund um Lychen beobachten. Das Gewerbe bot vielen Familien lange Zeit die Möglichkeit, ihren Lebensunterhalt zu bestreiten. Der Beruf des Flößers hatte nicht viel mit Romantik zu tun. Es war eine schwere, und mitunter auch gefährvolle Arbeit.

Leider ist, obwohl hier im hohen Norden Deutschlands die Flößerei länger als in allen anderen deutschen Regionen praktiziert wurde, fast nichts dazu aufgeschrieben worden. Hier wollen wir, die Mitglieder des Finowfurter Flößervereins, uns engagieren, um die lange Tradition der Flößerei nicht in Vergessenheit geraten zu lassen.

2013 stellte die Deutsche Flößerei-Vereinigung, der Dachverband der deutschen Flößervereine den Antrag zur Aufnahme der Flößerei in das Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes in Deutschland..

Die Kultusministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland hat am 11. Dezember 2014, den Empfehlungen eines unabhängigen Expertenkomitees folgend, die erste deutsche Liste des immateriellen Kulturerbes bestätigt. In dieser Liste enthalten ist auch die Flößerei.



## Der Finowkanal

---

Wenn über die Flößerei zwischen Havel und Oder berichtet wird, kommt man natürlich am Finowkanal nicht vorbei. Das Eberswalder Urstromtal, durch den sich der Kanal von West nach Ost windet, und hier insbesondere der Raum um Eberswalde, wurden schon mit den verschiedensten Attributen versehen. So war die Rede vom märkischen Wuppertal, von der Wiege der brandenburgisch-preußischen Industrie und vom roten Finowtal. Die Landschaft entlang des Kanals wird auch oft mit unberührter Natur in Zusammenhang gebracht. Jedoch spätestens wenn man den noch vorhandenen Zeugen der frühindustriellen Entwicklung in Brandenburgs gegenübersteht, wird dem Betrachter bewusst, dass es sich hier um eine Industrielandschaft handelt. Der Finowkanal wurde seit jeher vielfältig genutzt. Er lieferte das Wasser, das in den Produktionsprozessen der Industrieanlagen benötigt wurde. Er trieb Mühlen und Hammerwerke an. Und er war vor allem ein Transportweg, der von der Schifffahrt und der Flößerei gleichermaßen intensiv genutzt wurde. Die Zeugnisse der Industriekultur im Finowtal sind heute noch sichtbar. Wie verhält es sich jedoch mit dem Finowkanal als Wasserstraße. Welche Anlagen existierten einst, die den heute so beschaulichen Kanal im 19. Jahrhundert zu einer der leistungsfähigsten Wasserstraßen Preußens machten? Was ist von diesen Anlagen und besonders von denen, die der Flößerei dienten, heute noch vorhanden? Der Kanal selbst soll hier nicht im Mittelpunkt stehen. Über ihn wurde an anderer Stelle schon oft und ausführlich berichtet. Dennoch sollen einige wenige Fakten nicht unerwähnt bleiben:

- ▶ Der Finowkanal ist eine der ältesten künstlichen und heute noch in Betrieb befindlichen deutschen Wasserstraßen.
- ▶ Der Finowkanal verbindet das Stromgebiet der Elbe mit dem der Oder. Er überwindet dabei eine Wasserscheide unter Benutzung von heute 12 Schleusen.
- ▶ Der Finowkanal war 1620 erstmalig fertiggestellt. Nach der Zerstörung im 30-jährigen Krieg stand er ab 1746 wieder zur Verfügung
- ▶ Durch ein Regulativ der Königlichen Regierung wurde 1845 die erste einheitliche Schiffsgröße, das Finowmaß, mit 40,2 m Länge und 4,6 m Breite festgelegt
- ▶ Wegen des ständig steigenden Verkehrs wurde der Bau einer zweiten Schleuse an jeder Staustufe erforderlich. 1885 war der Bau der jeweils zweiten Schleuse

abgeschlossen. Die charakteristischen Finowkanalschleusen wurden zur Einsparung von Wasser als doppeltbreite Schleusen mit versetzten Häuptionen ausgeführt.

► Mit der Inbetriebnahme des parallel verlaufenden, heutigen Oder-Havel-Kanals im Jahre 1914 verlor der Finowkanal für die Schifffahrt an Bedeutung, war den Flößen jedoch weiterhin zur Benutzung vorgeschrieben.

► 1924/25 wurde der westlich der Ortschaft Zerpenschleuse gelegene Teil des Kanals, der „Lange Trödel“, durch das Zuschütten der beiden Zerpenschleusen vom Finowkanal abgeschnitten. In den Folgejahren hat man die ältere der beiden Schleusen jeder Staustufe zugeschüttet oder zu Wehren umgebaut. Lediglich an der Staustufe Eberswalde blieb die ältere, die 1. Eberswalder Schleuse erhalten. Sie ist damit die älteste, in Betrieb befindliche Kanalschleuse in Deutschland.



*Geschichtsträchtiger Ort: Die Teufelsbrücke am Messingwerkhafen*



*Der alte Treidelweg*

## Was ist Flößerei?

---

Unter Flößerei versteht man den Transport von Holz auf dem Wasser ohne Verwendung eines Schiffes. Es wird unterschieden in Flößerei mit verbundenen Stämmen, der sogenannten Langholzflößerei und der Flößerei mit unverbundenen Holzmassen. Wir wollen uns hier ausschließlich mit der Langholzflößerei befassen.



*Mit dem Kantring werden die Stämme ins Wasser gerollt*

## Warum wurde geflößt?

---

Hier treffen mehrere Faktoren zusammen.

- ▶ Viele Holzarten sind leichter als Wasser, sie sind schwimmfähig. Auch die schweren Hölzer, werden sie zusammen mit leichten Holzarten in ein Floß eingebaut, lassen sich schwimmend transportieren.
- ▶ Das Holz wächst selten dort, wo man es als Baumaterial oder Brennholz benötigt. Es muss also transportiert werden.
- ▶ In grauer Vorzeit standen nur wenige Landwege zur Verfügung. Diese waren auch nicht mit heutigen Straßen vergleichbar. Leistungsfähige Transportmittel gab es ebenfalls noch nicht. Pferde- und Ochsgespanne waren auf dem Landweg die einzige Möglichkeit, schwere Baumstämme zu transportieren.
- ▶ Mit den Flüssen und Bächen waren Transportwege vorhanden, auf denen Holz auch über längere Strecken transportiert werden konnte. Unsere Vorfahren begannen schon sehr frühzeitig damit, die natürlichen Wasserwege den Transportaufgaben anzupassen. So wurden enge Mäander durchstochen, Bachläufe verbreitert und zur Vergrößerung der Wassertiefen Wehre und Schleusen errichtet. Selbst der Bau künstlicher Wasserstraßen, die ausschließlich der Flößerei vorbehalten waren, wurde in Angriff genommen.

### Die wichtigsten Werkzeuge des Flößers:



Kantring



Floßhaken



Axt

### Seit wann wurde geflößt?

---

Das Floß zählt zu den ältesten Wasserfahrzeugen der Menschheit. Schon die alten Griechen sollen geflößt haben. In der Bibel, im Alten Testament (1. Könige 5, 23) wird darüber berichtet, dass zum Bau des Salomonischen Tempels Zedernstämme von den Höhen des Libanons entlang der Küste geflößt wurden. Zeugnisse der Flößerei in Bayern und im Schwarzwald reichen bis in das 12. Jahrhundert zurück. In der nahegelegenen Schorfheide wurde auf dem Döllnfließ bereits seit dem ausgehenden Mittelalter geflößt. Der Oberlauf dieses Gewässers ist ein, ausschließlich zum Zweck des Holztransportes angelegtes, künstliches Gewässer. Sicher wurde auch auf den kleinen Flüssen der Region Holz transportiert. Dazu liegen jedoch kaum Informationen vor. Zwischen Havel und Oder war Flößerei in größerem Umfang erst mit der Fertigstellung des Finowkanals zu Beginn des 17. Jahrhunderts möglich. Ihre größte Bedeutung erlangte die Flößerei auf dem Finowkanal in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

### Wie war die Flößerei zwischen Havel und Oder organisiert?

---

Zahlreiche Statistiken des Königlichen Wasserbauamtes und des Zollamtes zu Eberswalde geben Auskunft über das stetige Anwachsen des Verkehrsaufkommens auf dem Finowkanal, der im 19. Jahrhundert zur bedeutendsten Wasserstraße in Preußen gehörte. Einen nicht geringen Anteil daran hatten die Flößer. Hier in Brandenburg wurde die Flößerei von den Flößerregimentern, später auch von Holz-Spediteuren mit den, bei ihnen in Lohn stehenden Flößern betrieben. Der Flößerregimentler, in neuerer Zeit auch Floßmeister genannt, war der Unternehmer, der eine Gruppe von Flößern beschäftigte. Er übernahm im Auftrage von Holzhandels-gesellschaften oder den Sägewerken das Holz auf den Holzablagen oder noch im Wald, stellte die Transporte zusammen und führte sie zu ihrem Bestimmungsort. Dabei waren hier auf dem Finowkanal

zahlreiche Vorschriften in Form von Polizei-Verordnungen, Regulativen und Rangfahrt-Ordnungen zu beachten. Diese Vielzahl von Vorschriften ist ein Hinweis für die Intensität des Verkehrs auf dem Finowkanal in jener Zeit. Auch die zahlreichen darin aufgeführten, in irgendeiner Weise mit Flößerei beschäftigten Personen sind ein Indiz für die außerordentliche Bedeutung der Flößerei. Da wären zum Beispiel der Wasserbau-Inspektor, der Kanal-Baubeamte, der Kanalaufseher, der Schleusenmeister, die Schleusenknechte, der Dammwärter, der Brückenwärter, der Holzeigentümer, der Spediteur, der Verbandmeister, der Stapelmeister, der Treidler.... - sie alle hatten ihre genau definierte Funktion im sensiblen Geflecht aus Flößerei, Schifffahrt, Wasserbau, Schleusenbetrieb, Industriebetrieben und Mühlen hier am Finowkanal.

## **Die Arbeit des Flößers**

---

Im Lied der Lychener Flößer heißt es:

„...Wald und Wasser unsere Welt, junge Flößer  
o-he! Stamm an Stamm nun reihet sich, bis es ein starkes  
Floß. Mit dem Staken in der Hand, geht die Reise los....“

In diesem Text werden die beiden wesentlichen Merkmale des Flößerhandwerks beschrieben. Das sind zum einen das Zusammenfügen der einzelnen Baumstämme zu Flößen und zum anderen der Transport des Holzes auf dem Wasserweg zu seinem Bestimmungsort. Gefragt sind also handwerkliches Geschick und Kenntnis der Eigenarten der Wasserstraßen.



*Flößer bei der Arbeit auf der Ablage, Aufnahmen aus den 1960-er Jahren*

Der Floßholztransport zwischen Havel und Oder fand fast ausschließlich in Form gebundener Langholzflöße statt. Nur auf den kleinen Gewässern ist wohl auch, wie im Fall des schon erwähnten Döllnfließes, Scheitholz gefloßt worden. Bis etwa 1900 wurden die Flöße in der Regel einlagig, nur bei schwächerem Holz zweilagig, später überwiegend zwei- und wenn möglich sogar dreilagig gebaut. Die Bauweise der Finowkanal-Flöße war seit jeher hinsichtlich der Breite und der Länge der einzelnen Plötzen und des gesamten Floßzuges reglementiert. Dazu gab es immer wieder geänderte Vorschriften und Verordnungen. Einerseits war durch die Breite der Schleusentore auch die Breite der Flöße begrenzt, andererseits versuchte man durch die Vorgabe der Abmessungen den zur Verfügung stehenden Raum in den Schleusen optimal zu nutzen, damit die Durchlassfähigkeit des Kanals zu verbessern und den Wasserbedarf zu minimieren.

Die Plötzen hatten die Form eines Trapezes, die schmalere Seite zeigte immer in Fahrtrichtung. Die Stämme in der unteren Lage, dem Boden wurden quer mit drei 10 bis 15 Zentimeter dicken Querhölzern, den Klampen miteinander verbunden. Die Klampen hat man einfach auf die Stämme aufgenagelt. Zum Verbinden der einzelnen Plötzen untereinander wurde ein kurzer Stropp, der um ein dünnes Querholz am Ende jeder Plötze geschlungen wurde, verwendet. Auf diese Weise wurden aus den einzelnen Plötzen Floßzüge mit einer Länge von mehr als einhundert Meter gebildet. Es darf nicht vergessen werden, dass an jeder Schleuse der Floßzug in die einzelnen Plötzen aufgelöst und diese nach der Schleusung wieder zusammengefügt werden mussten.

Waren auf den Flößen Aufbauten vorhanden, hatten diese einen recht spartanischen Charakter. Einfache Strohhütten oder Zelte aus Segeltuch mussten als Schutz gegen die Witterungsunbilden ausreichen. Eine einfache Feuerstelle vervollständigte die Ausrüstung.

Die Flöße wurden mit verschiedenen Methoden fortbewegt. Die ursprünglichste war sicherlich das Staken. Dazu verwendete der Flößer ähnlich wie der Schiffer seinen Bundstaken, eine etwa fünf bis sechs Meter lange hölzerne Stange, die an einem Ende mit einer eisernen Spitze versehen war und am anderen Ende einen kräftigen Knauf hatte. Die Spitze wurde auf den Grund des Gewässers gesetzt, der Knauf gegen die Schulter gestemmt und mit den Füßen das Holz vorwärts geschoben. Diese Methode war nur auf flachen Gewässern möglich. Eine weitere Fortbewegungsart war das Treideln. Zum Treideln war auf

der ersten Plötze des Zuges ein Mast, der sogenannte Treidelbaum erforderlich an dessen Spitze die etwa 90 Meter lange Treidelleine befestigt wurde. Der Treidelbaum musste bei der Begegnung mit Lastkähnen oder anderen getreidelten Flößen umgelegt werden können. War die Höhe des Treidelbaumes nicht ausreichend, konnte es passieren, dass sich die Treidelleine an Hindernissen am Ufer verding. Mit einer zu kurzen Leine zog man das Floß zu sehr zum Ufer heran. Die erforderliche Zugkraft an der Treidelleine wurde entweder durch Menschen oder Pferde aufgebracht. Der am Seil ziehende Treidler gehörte übrigens nicht zu der laut Vorschrift festgelegten Mindestbesatzung des Floßes. Deshalb sollen Flöße aus Kostengründen nicht selten von Frauen und Kindern getreidelt worden sein. Der Treidler legte sich ein breites Gurtband, das Treidelblatt um die Schulter und verband dieses mit der Treidelleine. Seltener wurden Flöße, im Gegensatz zu den Lastkähnen auf dem Finowkanal mittels Pferdekraft getreidelt. Heinz Overwaul, 46 Jahre beim WSA Eberswalde beschäftigt und von 1990 bis 2000 der letzte hauptamtliche Schleusenmeister an der Schleuse Schöpfurth in Finowfurt erinnert sich, dass noch um 1960 auf dem Finowkanal von Hand getreidelt wurde, wenn gerade kein Schlepper zur Verfügung stand. Eine weitere Methode, ein Floßgeleit zu bewegen war das Segeln. Da auf den Kanälen größtenteils verboten, wurde diese Methode hauptsächlich auf den Seen angewendet. Dazu wurde ein einfaches Gaffelsegel mit einer Fläche von nicht mehr als fünf Quadratmetern Fläche an einem Mast auf der ersten Plötze des Floßzuges befestigt. Die Schleppflößerei hielt auf dem Finowkanal relativ spät, eigentlich erst als die Blütezeit der Flößerei schon längst Vergangenheit war Einzug. Hellmut Liebich, Sohn eines Flößerregimenters, berichtet, dass der Regimenter Richard Stahlberg aus Steinfurth sich in den 1920-iger Jahren als erster seiner Kollegen einen Schlepper zulegte. Zwei Jahre später musste er seinen Betrieb schließen. Der Einsatz des Schleppers rentierte sich nicht. Seine Vorteile ließen sich wegen der zahlreichen, in recht kurzen Abständen aufeinander folgenden Schleusen des Finowkanals kaum nutzen. Die traditionellen Fortbewegungsarten Staken und Treideln waren zu dieser Zeit immer noch kostengünstiger. Eine spezielle Form der Schleppflößerei wurde über mehrere Jahrzehnte am östlichen Ende des Finowkanal zwischen Hohensaathen und Liepe betrieben. Von 1872 bis 1924 war ein Kettenschlepper ausschließlich damit beschäftigt, das an der Hohensaathener Oderschleuse

ankommende Floßholz zu den Lagerplätzen bei Oderberg und Liepe zu ziehen. Dieser Schlepper zog sich an einer im Wasser verlegten Kette die 13 Kilometer lange Strecke entlang. Nachweislich ist der Führer des Schleppers Karl Runge 1884 mit 54 Tafeln im Schlepp gefahren. Bei einer angenommenen Länge einer Tafel von 16 Metern ergab das einen Schleppzug mit der imposanten Länge von 864 Metern.

Die Ausrüstung der Flößer am Finowkanal beschränkte sich auf einige wenige Werkzeuge, die sich von denen in anderen Regionen kaum unterscheiden. Neben dem schon beschriebenen Staken war der Floßhaken das wohl wichtigste Werkzeug. Hiermit wurde beim Einbinden das im Wasser frei schwimmende Holz sortiert, zielsicher an die vorgesehene Stelle dirigiert und die zweite und dritte Lage einer jeden Tafel aufgelastet. Er war geschmiedet und bestand aus einer Öse, einer längs zur Öse stehenden Spitze und einer weiteren, etwa 110 Grad abgewinkelten Spitze. In der Öse war eine leichte, vier bis fünf Meter lange Stange befestigt. Nicht weniger wichtig war die Axt. Sie wurde universell zum Behauen und Ablängen der Klampen und zum Einschlagen der Nägel verwendet. Ein weiteres, häufig benutztes Werkzeug war der Kantring, auch Wendehaken oder Kanthaken genannt. Mit seiner Hilfe wurden Stämme um ihre Längsachse gedreht. Eine traditionelle Tracht oder Berufsbekleidung der Flößer vom Finowkanal ist nicht überliefert. Bei der Arbeit waren die schrittlangen Stiefel aus Leder oder derben Gummi unerlässlich. Um sich auf den rutschigen Stämmen halbwegs sicher bewegen zu können, wurden unter die Stiefel Eisspore geschnallt.

### **Woher kam das Holz, wohin wurde es geflößt?**

Die Flößerei hatte wie jede andere Form des Holztransports die Funktion, den Ausgleich zwischen den Gebieten mit Holzüberschuss und Holzbedarf herzustellen. Die Wasserstraßen des Barnim führten seit jeher durch ausgesprochen walddreiche Gegenden. In der Biesenthaler Heide und in der Schorfheide fiel ursprünglich mehr Holz an, als dort benötigt wurde. Deshalb lag es nahe, dieses Holz auf dem Wasserweg den Holzbedarfgebieten zuzuführen. Ziele waren vor allem Berlin, Potsdam, Magdeburg und Hamburg. Es wurden jedoch auch die Sägewerke in der Region versorgt. Neben den Sägewerken am Werbellinsee, in Marienwerder, Schöpfung und Eberswalde waren alleine in den Sägewerken rund um

Oderberg und Bralitz um 1900 11 Sägewerke mit ca. 1000 Arbeitern in Betrieb. Diese Sägewerke beschäftigten eigene Flößer, die das von der Oder kommende Holz übernahmen und zu den Lagerplätzen auf den Oderberger Gewässern brachten. An den Ufern der Kanäle und des Werbellinsee sind eine ganze Reihe von Einbindestellen, die sogenannten Ablagen bekannt, von denen das Holz seinen Weg zu den Verbrauchern nahm. Gleichzeitig dienten die Barnimer Wasserstraßen als Transitwege für Holz aus dem Einzugsgebiet der Warthe, der Weichsel und des Dnepr sowie für skandinavisches Holz. Ein Teil des importierten Holzes wurde in den örtlichen Sägewerken verarbeitet.

Daraus ergaben sich verschiedene Richtungen des Floßholzverkehrs:

- ▶ Etwa ab 1713 wurde Flößerei auf dem Döllnfließ und über flößbare Gräben vom Werbellinsee zur Havel hin betrieben
- ▶ Ab 1746 wurde einheimisches Holz vom Finowkanal stromaufwärts über die Havel nach Berlin, Potsdam und weiter über die Elbe nach Magdeburg und Hamburg, sowie stromabwärts in Richtung Oderberg und zum Teil weiter über die Oder bis nach Stettin geflößt.
- ▶ Ab 1766 wurde Holz vom Werbellinsee über den neuen Werbellinkanal zum Finowkanal und von dort weiter, meist zur Havel hin, jedoch auch in Richtung Oder geflößt.
- ▶ Aus den Einzugsgebieten von Warthe, Weichsel und Dnepr wurde ab etwa 1800 gelegentlich und ab 1840 verstärkt Holz bis zur Oder, weiter durch den Finowkanal zur Havel, nach Berlin, Potsdam und über die Elbe weiter nach Magdeburg und Hamburg geflößt. Ein Teil des importierten Holzes wurde in Oderberg und Umgebung verarbeitet.
- ▶ Ab 1820 wurde Holz auf den Gewässern zwischen Oderberg, Liepe und Bralitz eingelagert und verblieb hier bis es weiter transportiert oder in den örtlichen Sägewerken verarbeitet werden konnte.
- ▶ Ab 1914 wurde von der Oder kommendes Holz in Ausnahmefällen durch den neuen Hohenzollernkanal, dem heutigen Oder-Havel-Kanal geflößt. Dieser Weg war jedoch im Allgemeinen für den Floßholztransport gesperrt. Den Flößen war der Weg durch den Finowkanal weiterhin vorgeschrieben.
- ▶ Skandinavisches Holz wurde von Stettin über Oder, Hohensaathen-Friedrichsthaler-Wasserstraße und Finowkanal zur Havel hin geflößt.

► Ab 1945 war das Befahren des Oder-Havel-Kanals mit, von Schleppern gezogenen Flößen gestattet. Holz von den Ablagen am Oder-Havel-Kanal und an der Hohensaathen-Friedrichsthaler Wasserstraße wurde zu den Sägewerken in Marienwerder und Bralitz und über die Havel nach Berlin geflößt.

Diese kleine Übersicht zeigt, dass Holz zwischen Oder und Havel von Osten nach Westen, als auch in der Gegenrichtung geflößt wurde. Der überaus größte Teil des Floßholzes war jedoch in Richtung Westen, also zur Havel hin unterwegs.

Wohl einmalig, zumindest im norddeutschen Raum, waren die Holzlagerplätze auf den Oderberger Gewässern. Bedingt durch die begrenzte Durchlassfähigkeit des Finowkanals, wurde das aus dem Osten herangeschaffte Holz, sollte es nicht in den Sägewerken vor Ort verarbeitet oder mit der Eisenbahn weitertransportiert werden, auf dem Lieper und Oderberger See sowie der Alten Oder eingelagert. Zu diesem Zweck waren die Wasserflächen in einzelne Parzellen unterteilt, die den einzelnen Sägewerksbesitzern und Spediteuren zugeordnet wurden. Nur eine schmale Fahrrinne war freizuhalten. Um die Flächen optimal zu nutzen, errichtete man Floßsenkanlagen mit denen mehrere Lagen Floßholz übereinander geschichtet wurden. Mitunter lagerte das Holz bis zu fünf Jahren bevor es seinen Weg fortsetzen konnte. Wie es um 1885 aussah, schildert eine Eberswalder Zeitungsnotiz.

*„...Einen höchst interessanten Anblick gewährt zu Ende des Sommers der große Oderberger und Lieper See wegen seines schwimmenden Kiefern- und Eichenwaldes. Viel Tausend starker Stämme lagern dicht zusammen auf 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 der Blöcke 60 bis 80 Stämme zählt und von 2 bis 3 Flößern geführt werden. Die von der Weichsel kommenden Holztriften werden von russisch-polnischen Holzflößern in der Regel bis zum Bromberger Kanal geflößt, wo sie alsdann von deutschen Führern übernommen und bis zu ihrem Bestimmungsorte, den Hohensaathener Oderschleusen, gebracht und vorläufig auf der Neuen Oder meilenweit an den Seiten festgeankert werden. .... Von der Oder werden die lagernden Triften nach und nach durch die Schleusen geschafft und dann mittels eines Schleppdampfers auf der Alten Oder bei der Stadt*

*Oderberg vorbei nach dem 10 Kilometer entfernten Lieper und Oderberger See geführt, wo sie festgelegt und mit Namenstafeln der Besitzer versehen werden.“*

Dieses schwimmende Holzlager war zum Teil mit dichtem Pflanzenbewuchs überzogen. Ein Teil des eingelagerten Holzes geriet in den Wirren des Zweiten Weltkrieges in Vergessenheit und wurde erst nach Jahren mehr oder weniger zufällig wieder aufgefunden. Nach den Aussagen von Paul Weber, früherer Revierförsters der Försterei Kahlenberg hat man noch bis in die 1960-er Jahre Floßholz vom Oderberger See geborgen.

## **Flößer aus Finowfurt**

---

Uns sind die Namen einer ganzen Reihe von Flößern und Regimentern aus dem heutigen Finowfurt überliefert. Der älteste von ihnen ist der Flößerregimentar Christian Friedrich Schönfeld. 1794 geboren, fiel er 1867 einem Raubmord zum Opfer. Zu seinem Gedenken wurde später der „Mordstein“ errichtet. Er befindet sich in Eberswalde vor dem Zaun des Westend-Stadions. Aus der Familie Grothe gingen mehrere Flößerregimentar hervor. Der erste von ihnen war 1815 Johann Gottlieb Grothe, genannt „Der Einäugige“. Um 1900 betrieben die Regimentar Albert Grothe, Richard Stahlberg und Wilhelm Liebich das Flößereigewerbe. Wilhelm Liebich übergab sein Unternehmen 1905 an seinen Sohn Albert. Dieser führte es etwa bis 1930 weiter.

Das Adressbuch der Gemeinden Schöpfung und Steinfurth, aus denen später die Gemeinde Finowfurt hervorging, enthielt im Jahre 1922 alleine 17 Namenseintragen mit der Berufsbezeichnung Flößer oder Flößerregimentar. Im heutigen Finowfurt stellten die Flößer keinen unbedeutenden Berufsstand dar. Im Gegensatz zu ihnen waren die Treidler in Vereinen organisiert. Treidelvereine existierten in Liepe, Eberswalde, und Schöpfung. In diesen Vereinen waren vor allem Bauern organisiert, die ihre Gespanne zum Treideln der Kähne und Flöße zur Verfügung stellten. Es muss hier jedoch angemerkt werden, dass das Treideln der Flöße mit Pferden auf dem Finowkanal aus Kostengründen nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat.

Weitere Firmen, die auf Finow- und Hohenzollernkanal bis in die 1940-iger Jahre flößten, waren  
W.Landschulz-Holzspedition-Kommission aus Liepe und  
Wilhelm Grunow jun.-Holzspedition-Umschlag-Lagerung

aus Oderberg. Der letzte seines Standes in Finowfurt war Wilhelm Petsch, Holzhändler und Flößereiunternehmer. Er musste seinen Betrieb 1958 schließen. Doch damit war die Geschichte der Flößerei zwischen Oder und Havel noch nicht beendet. Die Firma Hans Schenke OHG Flößereibetrieb aus Bernöwe bei Oranienburgs war hier noch bis Anfang der siebziger Jahre tätig.



*Um 1930: Flößer bei Einbindearbeiten unterhalb der Schleuse Schöpfurth*

## **Bis wann wurde eigentlich geflößt?**

Das ist sicher eine der Fragen, die mit am häufigsten bei Schauvorführungen oder anderen öffentlichen Veranstaltungen der Flößervereine gestellt werden. Sie ist gar nicht so einfach zu beantworten, denn es gab hierbei regional sehr große Unterschiede.

Auf den Flüssen Süddeutschlands kam die gewerbsmäßige Flößerei größtenteils schon vor Beginn des 20. Jahrhunderts zum Erliegen. Gelegentlich waren die Holztransporte aber auch noch nach dem ersten Weltkrieg zu sehen.

1894 fuhren die letzten Flöße auf der Kinzig, Um 1900 passierten die letzten Flöße den oberen Neckar, während auf dem Unterlauf noch bis in die 1930-er geflößt wurde. 1911 wurde die Flößerei auf der Nagold eingestellt. Auf der Werra war 1938 das Ende für die Flößerei gekommen. Auf dem Main wurde bis in die 50-er Jahre des letzten Jahrhunderts geflößt. Im Nordosten, auf den Flüssen und Seen Brandenburgs und Mecklenburgs, wurde jedoch noch

einige Jahrzehnte länger, wenn auch in bescheidenem Umfang, so doch regelmäßig geflößt. Aus dieser Zeit liegen einige interessante Presseveröffentlichungen vor. So schrieb 1964 „Der Uckermärker“:

*„Ohne Romantik - Nahezu ausgestorben ist der Beruf des Flößers. ... Doch ab und zu sind die Flößer noch zu finden. In Schwedt, an der Ablage am Kanal, trafen wir die Flößerbrigade Wendt bei der Arbeit. Es ist nicht leicht, die langen Kiefernstämme im Wasser mit Draht und Derbstangen zu Tafeln zusammenzukoppeln. Viel Geschick und Wendigkeit gehören dazu, auf glitschigen Stämmen balancierend, zwei Flöße zu je 12 Tafeln für den Transport auf dem Wasserweg nach dem Sägewerk in Marienwerder im Kreis Bernau herzurichten. ...“*

In der Ausgabe vom 31.12.1965 berichtete der (West)-Berliner „Telegraf“:

*„Ein Floß kam aus Mecklenburg - Wie die Schwäne, so gehörten einst die Holzflöße zum Bild der Havel. Das ist lange her. Nur noch vereinzelt kommen diese Holztransporte aus Mecklenburg und der Uckermark nach Berlin geschwommen. Gestern traf im Aalemann-Kanal in Spandau beim Sägewerk Bauer & Syrsch bei Schneegestöber so ein altes Wasserfahrzeug ein. - Es war ein Floß von 250 Meter Länge, unterteilt in zehn Tafeln, wie die Fachleute und die Flößer die einzelnen Teile des billigsten Holztransportes nennen. Der Beruf der Flößer ist fast ausgestorben. Nur in wenigen Familien üben die Männer noch das Handwerk aus, bei dem jeder sowohl Zimmermann als auch Binnenschiffer sein muß. - Ihre Holzladungen werden auch nicht mehr wie einst von der Strömung ihrem Bestimmungsort zugetrieben, sondern von einem Schlepper gezogen. Unsere Transporteure, die in Bernöve im Bezirk Oranienburg beheimatet sind, hatten bei Fürstenberg über eine Woche gearbeitet, um ihr Floß, das aus drei Lagen Baumstämmen bestand, zusammenzustellen. Rund 400 Festmeter 120 Jahre alter Kiefern, die in Spandau zu Bauholz und Tischlerware verarbeitet werden, brachten sie nach Berlin. - Es erfordert solides Können und auch viel Kraft, so ein Riesenpaket zusammenzufügen. Am 27. Dezember ging es auf die Wasserreise. Weit ist der Weg von Fürstenberg nach Berlin nicht, aber die Havel wird durch zehn Schleusen aufgestaut. Vor jeder muß so ein Floß wieder in seine Einzelteile zerlegt werden, denn nur wenige der Stauwerke können mehr als*

*eine der bis 20 Meter langen Tafeln bei einem Schleusengang aufnehmen. - Nach der Schleusung wird das Floß wieder zusammengebaut, um nach oft wenigen Kilometern neu getrennt zu werden. Drei Tage hat die anstrengende Havelfahrt für die vier Flößer gedauert, von denen nach ostzonalen Bestimmungen jeder über 26 Jahre alt und verheiratet sein muß. - Sie waren sichtlich zufrieden, als sie ihr Holz in den Aalemannkanal hineinbugsiert und festgemacht hatten. Es ist ein schwerer Beruf, mit einem solchen Holztransport auf der Havel sein Brot zu verdienen. Doch die Männer von der Flößergilde lieben ihn wie ihre Vorfahren, wenn auch ihre Zunft immer kleiner wird.“*

Von diesen Transporten hat auch Dieter Wendt, Ehrenmitglied des Finowfurter Flößervereins berichtet. Als Beschäftigter der Firma Hans Schenke war er mehrfach an Holzlieferungen in das damalige West-Berlin beteiligt. Bauer & Syrsch hat über mehrere Jahre hinweg Holz im Berliner Umland gekauft und von der Firma Schenke zum Sägewerk nach Spandau flößen lassen. Drei Dinge sind bei dem zitierten Artikel bemerkenswert:

- ▶ Der Floßholztransport wird auch 1965 noch als billigste Transportvariante betrachtet.
- ▶ Der Transport fand im Winter, zwischen Weihnachten und Neujahr bei sicher nicht sehr angenehmen äußeren Bedingungen statt.
- ▶ Mit Sicherheit fand Flößerei über die damalige innerdeutsche Grenze hinweg nur auf der Havel statt.

Auch die Zeitung „Freie Erde“ widmete der Flößerei einen Beitrag. Am 06.06.1970 war folgendes zu lesen:

*„Holzflöße auf dem Zaarsee - Wer in diesen Tagen auf der Fahrt von Templin nach Milmersdorf kurz hinter der Gaststätte am Zaarsee seinen Blick nach links wendet, wird dort etwas für unsere Zeit sehr Ungewöhnliches entdecken: Holzflöße. In Kürze werden diese schwimmenden Inseln, zehn Tafeln Kiefern sägeholz, mehrere hundert Baumstämme, durch die Templiner Seen, den Kanal, die Havel und mehrere Schleusen zum Bestimmungsort Westberlin geschleppt werden. Am letzten Dienstag trafen wir Floßführer Dieter Wendt und seine Kollegen Walter Krebs und Heinz Lathendorf beim Bau der aus drei Lagen übereinanderliegenden Kiefernholzstämme bestehenden Flöße. Kollege Wendt sagte uns, daß er und seine beiden Kollegen als Mitarbeiter des Flößereibetriebes Hans Schenke aus Bernöwe bei Oranienburg die einzigen noch*

*im Beruf tätigen Holzflößer der DDR sind. Die letzte Holzflößung im Kreis Templin liegt schon drei Jahre zurück. Aber da überall, wo es möglich ist, der billige Wasserweg für den Schnittholztransport genutzt wird, werden die drei Holzflößer auch in Zukunft noch Arbeit haben. In diesem Jahr brachten sie z. B. aus dem Werbellinsee und aus der Müritz Exportholzlieferungen nach Westberlin.“*

Auch 1971 wurde weiter Holz nach Westberlin geflößt. Dazu schrieb die „Berliner Morgenpost“ am 07.11.1971:

*„Das Berliner Wasser hat doch Balken - In Berlin gibt es manchmal Szenarien, die man in einer Großstadt einfach nicht für möglich hält. Was unser Fotograf zum Beispiel auf der Oberhavel und dem Aalemannkanal in Spandau erspäht hat, könnte auch in Kanada oder in einem anderen weiten Land aufgenommen worden sein. Ein Floß, 180 Meter lang, Flößer, die sich ein Feuerchen anmachen.... Wo sieht man so etwas? Das Holz, es handelt sich um Hunderte von Kiefernstämmen, kommt aus Mecklenburg...“*

Aus gleichem Anlass berichtet „Der Tagesspiegel“:

*„... In einer Drei-Tage-Fahrt kamen 400 Kiefernholzstämmen aus Mecklenburg nach Berlin und liefen in weiter Kurve in den Aalemann-Kanal ein. Das Sägewerk der Firma Bauer und Syrsch verfügt über einen eigenen Floßhafen in Hakenfelde. Die Zöllner kontrollierten in Höhe der Zollstelle Papenberge am Kraftwerk Oberhavel. Das von einem Motorschiff geschleppte Floß hatte eine Länge von 180 Meter.“*

1973 richtete ein schwerer Sturm schwere Schäden in den norddeutschen Wäldern an. Dadurch fielen riesige Mengen Holz an, die von den Sägewerken kurzfristig nicht verarbeitet werden konnten. Die Forstwirtschaft stand vor dem Problem, dieses Holz vor tierischen und Pilzschädlingen zu schützen. In der „Forstrundschau“ vom 20.06.1973 war zu diesem Thema ein ausführlicher Beitrag zu lesen:

*„Bei den Flößern am Werbellinsee - Da die bewährteste Lagermethode für Nadelholz die Wasserlagerung ist, wurde das Ziel gestellt, in den Betrieben unseres VVB-Bereiches (VVB: Vereinigung volkseigener Betriebe, Anm. Autor) 140000 fm Holz im Wasser einzulagern. Eine gewiß nicht leichte Aufgabe, denn was auf diesem Gebiet vor allem fehlt, sind Erfahrungen. 3 Kollegen, denen es daran*

keineswegs mangelt, trafen wir am Ufer des Werbellinsees in der Nähe von Joachimsthal. Es sind Berufsflößer der Firma Schenke, die hier für die Forstwirtschaft schon über 4000 fm Holz im Wasser eingelagert haben. ... Wir beobachten interessiert ihre Arbeit. Ein Langholz-LKW kommt mit voller Fuhre bis dicht an die Wasserkante vorgefahren. Hier wurde eine Ablage vorbereitet, die es ermöglicht, daß die Fahrzeuge mit einer Neigung von rund 10° zum Ufer stehen. So wird das Entladen erleichtert. In das Wasser wurde aus Holzstämmen eine Abwurframpe gebaut, die das Abrollen der Stämme ins Wasser begünstigt. Nach dem Entladen beginnen die Flößer sofort, die Ablage frei zu räumen. Mit Floß- und Wendehaken ziehen sie die Stämme vom Ufer weg und ordnen sie zum Boden des Floßes. Wechselseitig werden Zopf und Stammfuß in die Tafel eingeschwommen, um eine möglichst rechteckige Form zu erreichen. Ist der Boden fertiggestellt, werden die Stämme am oberen und unteren Ende mit Derbstangen verbunden. Die mit einigen Axtschlägen abgeschrägten Enden der Derbstangen erleichtern das Heraufziehen der Stämme zur zweiten Lage. Mit dem Floßhaken ziehen die Flößer zunächst leichtere Stämme in die Mitte des Bodens. Ist das Floß genügend abgesunken, werden auch stärkere Stämme auf den Boden gezogen. Ist die zweite Lage fertiggestellt, kann, wie schon beschrieben, auch noch eine dritte Lage aufgebaut werden. Die fertiggestellten Tafeln werden mit Ketten, Seilen oder Draht miteinander verbunden und entlang dem Ufer verankert. Zu vermerken wäre noch, daß die Kollegen der Firma Schenke sich bereit erklärt haben, an Sonnabenden praktische Anleitungen in den einzelnen StFB (StFB: Staatlicher Forstwirtschaftsbetrieb, Anm. Autor) durchzuführen.“

Allgemein wird das Jahr 1973 als das Ende der Flößerei in Brandenburg angesehen. Auf den Mecklenburger Gewässern wurde jedoch auch noch später gefloßt.

Schon seit 1953 waren in der DDR die staatlichen Forstwirtschaftsbetriebe für den Transport des Holzes bis zum Verbraucher verantwortlich. Daraus ergaben sich zum Teil erhebliche Probleme. Bis 1980 verfügten die Forstwirtschaftsbetriebe zwar über 1230 eigene LKW für Lang- und Schichtholztransport, jedoch wurde auch ein Großteil der Transporte auf der Schiene abgewickelt. Die Reichsbahn der DDR konnte allerdings nur etwa 70% der benötigten Waggon bereitstellen. Vielfach halfen nur

Weisungen von zentraler Stelle zur Sicherung der Transporte. Dieser Zustand wurde 1981 noch durch die Energiekrise verschärft. Es wurden jetzt verstärkt Transporte von der Straße auf die Schiene verlagert. Weiterhin wurden der Holztransport mit Binnenschiffen und die Möglichkeit der Wiederaufnahme der Flößerei in Betracht gezogen.

Am 17.11.1983 berichtete die Tageszeitung „Junge Welt“ in einem Interview mit dem Direktor eines Sägewerkes:

*„Das Flößen von Holz wurde wieder mal probiert - In Mecklenburg wird Holz künftig per Floß transportiert – Ein ungewohntes Bild bot sich am vergangenen Freitag in Waren. Von der Müritz kommend legte am Sägewerk ein Schleppzug mit Holzflößen an. JW befragte dazu Hans Böcker, Betriebsleiter des Sägewerkes: Wie lange wurde das früher in Mecklenburg beheimatete Holzflößen nicht mehr betrieben? Zweieinhalb Jahrzehnte. Seitdem haben wir das Holz mit LKW transportiert. Im Sommer überlegten wir gemeinsam mit dem Forstwirtschaftsbetrieb Neustrelitz, ob sich Flößerei inzwischen nicht wieder rentieren würde. Neben der Dieselmotoreinsparung hat das noch einen anderen Vorteil: Im Wassertransport lassen sich auch Holzlagerschäden und Insektenbefall vermeiden. Deshalb diese erste Probeflößung. Sie führte über 50 Kilometer, unter anderem durch zwei Schleusen, über Müritz und Havel. Die vier, je 21 Meter langen, fast fünf Meter breiten Holztafeln entsprachen 15 LKW-Ladungen Holz. Werden Männer auf Flößen bald wieder zum Müritz Bild gehören? Sicher. Ab 1984 wollen wir zunehmend Flöße im Holztransport verwenden. Dann auch mit mehr als vier Tafeln im Schlepp. Gibt es denn überhaupt noch genügend Flößer? Als Beruf – früher übrigens bestbezahlter in dieser Gegend – nicht mehr. Aber einige Ältere können dieses Handwerk noch. Sie haben geholfen, beim Forst eine junge Truppe auszubilden. Mut und Geschicklichkeit allein reichen nicht, denn es ist auch Wissen um die Besonderheiten, die Tücken und die kritischen Ecken der jeweiligen Wasserstraßen und eine genaue Kenntnis der Schifffahrtszeichen nötig. Und schließlich gehört, finde ich wohl ein wenig Sinn für Romantik - stundenlanges Stehen auf den Flößen, Abende am Lagerfeuer - dazu. Haben Sie sich auch schon mal auf so ein Floß getraut? Als Direktor nicht. Aber von 1953 bis 1956 habe ich mir als Flößer oft nasse Füße geholt.“*

Am 29.03.1984 meldete die DDR-Presseagentur:

*„Holz schwimmt jetzt zum Sägewerk - Flößerei auf mecklenburgischen Gewässern lohnend. Das ist Forstingenieur Peter Clüver, Leiter eines Neurerkollektivs im Staatlichen Forstwirtschaftsbetrieb Neustrelitz. Eine Broschüre aus der Studienzeit, die dieser Forstmann mal wieder zur Hand nahm, gab den gedanklichen Anstoß dafür, das Holzflößen auf den mecklenburgischen Gewässern erneut zu probieren. Die Testfahrt erbrachte guten Erfolg. Eine weitere wird vorbereitet. Die Forstleute rechnen mit mehreren Tausend Kubikmetern Holz jährlich, die auf diese rationelle Weise transportiert werden können, wobei gegenüber dem Lkw-Transport 80 Prozent der Kosten eingespart werden. Was hier möglich ist, meint Peter Clüver, müßte woanders auch gehen.“*

Noch im Dezember 1986 widmete die Zeitschrift „Das Magazin“ der Flößerei einen ausführlichen Beitrag.

*„Wasser hat doch Balken - ...Behäbig gleitet das Floß der Müritz entgegen. Spaziergänger können bequem nebenherlaufen, einige tun es auch. Der Hauch von Abenteuer auf dem Wasser wirkt am Ufer wie Rückenwind....Kein Zweifel, das Floß paßt gut in die Landschaft. Aber paßt es auch in unsere Zeit? Vor etlichen Jahren ist diese Frage verneint worden. Damals wurde die Flößerei hierzulande eingestellt - zugunsten moderner und schneller Transportmittel. Als modern und schnell konnte so ein schwimmendes Ungetüm wahrhaftig nicht gelten. Daß nun der Staatliche Forstwirtschaftsbetrieb Neustrelitz vor vier Jahren das fast vergessene Gefährt im Mirower Revier erstmals wieder auf Reisen schickte, war dennoch wohlüberlegt. Jedenfalls haben nicht nostalgisch-verklärte Sehnsüchte das Floß in Fahrt gebracht, sondern nüchterne ökonomische Erwägungen. Gewiefte Rechner hatten rausgekriegt, daß so ein altmodisches schwimmendes Vehikel, selbst wenn es sich nur im Schritttempo vorwärtsbewegt, schneller ist als ein LKW mit Langholz. Der müßte nämlich vierzigmal fahren und dabei jedesmal beinahe die Müritz umrunden, ehe er die 500 Festmeter Holz, die in einem Floß stecken, aus den Mirower Wäldern in das Sägewerk Waren gebracht hätte. Der Wasserweg ist kürzer und schneller, das heißt auch sparsamer, man denke nur an den Dieselkraftstoff.“*

Damit enden die Informationen zur gewerbsmäßigen Flößerei im Nordosten Deutschlands.

Diese wenige Beispiele zeigen, dass nicht die Technologie sondern die Ökonomie für die Einstellung der Flößerei verantwortlich war. Die Transporte nach Westberlin hätten sicher mit LKW oder Bahn ausgeführt werden können. Man hat sich damals jedoch für die kostengünstigste Variante, nämlich die Flößerei entschieden. Der Mangel an Dieselmotoren ließ die Flößerei wieder zu einer ökonomischen Alternative zum Straßentransport werden. Diese Aktionen blieben jedoch auf die Müritz-Region und den Norden Brandenburgs beschränkt. Im nennenswerten Umfang hat sich die Flößerei aber nicht mehr durchgesetzt, da die materiellen Voraussetzungen nicht geschaffen werden konnten. Die Mangelwirtschaft der DDR war also für eine gewisse „Renaissance“ der Flößerei verantwortlich ohne ihr Ende zu verhindern zu können.



*Noch um 1970 konnte man Flöße auf dem Weg ins Sägewerk nach Berlin-Spandau beobachten*



*Floßbau heute*



*Floßzug auf großer Fahrt auf dem Lieper See, im Hintergrund rechts das Schiffshebewerk Niederfinow*

### **(Fast) vergessene Orte am Finowkanal**

Mehr als 150 Jahre wurde auf dem Finowkanal die Flößerei intensiv betrieben. Noch vor sechzig Jahren waren Flöße auf dem Finowkanal und den angrenzenden Gewässern zu beobachten. Bekannt sind die Mengen des gefloßten Holzes, diese sind in den Aufzeichnungen der staatlichen Wasserbauverwaltung festgehalten. Wenig bekannt sind hingegen die speziell für die Ausübung der Flößerei geschaffenen Anlagen. Wo und wann existierten diese Anlagen? Welche Funktion hatten sie? Sind noch Reste dieser floßtechnischen Anlagen vorhanden?

Bereits die Auswertung einiger weniger Quellen bringt hier ein bisschen Licht ins Dunkel. Ganz allgemein kristallisieren sich drei verschiedene Typen von Einrichtungen entlang der Wasserstraßen heraus, die zu unterschiedlichen Zeiten benutzt wurden. Da wären als erstes die Ablagen zu nennen. Hier bestand in der Regel die Möglichkeit Holz zu lagern und über spezielle Rampen ins Wasser zu bringen. Eine weitere floßtechnische Einrichtung war die Kombination aus Ablage und Floßholzhafen. Dabei wurden abseits der eigentlichen Wasserstraße teichartige Wasserflächen hergerichtet, auf denen ohne Behinderung des Verkehrs auf dem Kanal das Holz ins Wasser gebracht und eingebunden werden konnte. Eine dritte Form der Flößerei dienender Einrichtungen waren Floßholzhäfen in der Nähe von Sägewerken, in denen das zu verarbeitende Holz zwischengelagert wurde.

Starten wir zu einer kleinen Erkundungstour mit Fahrrad und Boot entlang des Finowkanals. Ausgangspunkt ist am westlichen Ende des ursprünglichen Finowkanals in Liebenwalde die Kreuzung der Berliner Chaussee mit dem Kanal.

Wir begeben uns von Brücke auf das Nordufer des Langen Trödels, wie der westlich von Zerpenschleuse gelegene Teil des Finowkanals heißt. Der Weg führt uns an der neuen Marina vorbei bis zur alten Eisenbahnbrücke. Nach weiteren 400 Metern ist ein Teich, umgeben von einigen Bungalows erreicht. Erkennbar sind noch die Reste einer alten Brücke im Zuge des Treidelweges. Dieses Gewässer hatte die Funktion eines Floßholzhafens. Hier wurde das angelieferte Holz vor der Verarbeitung in einem nahegelegenen Sägewerk zwischengelagert.



*Floßholzhafen bei Liebenwalde: Dieser kleine Teich war mit dem Kanal verbunden und wurde zur Lagerung von Floßholz benutzt*

Da der Weg auf dieser Seite des Kanals nicht durchgängig befahrbar ist, kehren wir zur Berliner Chaussee zurück, überqueren den Kanal und schlagen den am Südufer nach Zerpenschleuse führenden Weg ein. Schon bald verlassen wir den Langen Trödel und fahren auf einem gut ausgebauten Radweg durch den Wald. Nach etwa zwei Kilometern ist das Forsthaus „Rehhorst“ erreicht.

Nordöstlich davon war am Kanal die forstfiskalische Ablage „Wasserschlagbaum“ in Betrieb. Dort wurde das Holz aus den angrenzenden Forsten zu Flößen verbunden oder auf Kähne verladen und auf die Reise zu den Sägewerken geschickt.

Nach weiteren drei Kilometern, genau dort, wo der Weg wieder das Ufer des Kanals erreicht, wird links ein kleiner Teich sichtbar. Bei genauem Hinsehen findet man auch eine recht gut erhaltene Brücke, die einen Durchstich zwischen Teich und Kanal überspannt. Die Brücke hat eine Durchfahrtsbreite von gut fünf Metern. Dieses unscheinbare Gewässer war einst ein forstfiskalischer Floßholzhafen mit angeschlossener Ablage. Hier konnte das angelieferte Holz, ohne Behinderung des Verkehrs auf dem Kanal, eingebunden werden. Interessant ist hier auch die Lage des Durchstichs. Er verläuft in spitzem Winkel zum Kanal hin. Folgt man seinem Verlauf, so bewegt man sich unwillkürlich in westliche Richtung zur Havel hin. Das entspricht dem Weg, den der überwiegende Teil des Floßholzes hier in der Region genommen hat.



*Verbindung vom ehemaligen forstfiskalischen Hafen „Wasserschlagbaum“ zum Langen Trödel*

Wir radeln weiter an idyllisch am Ufer gelegenen Häusern vorbei durch Zerpenschleuse und überqueren die Fernverkehrsstraße. Kurz vor der neu erbauten Zerpenschleuse liegt rechts vom Weg ein größeres Wohngebäude. Etwa an dieser Stelle befand sich ebenfalls eine forstfiskalische Holzablage. Vom Unterhaupt der Zerpenschleuse bietet sich ein schöner Blick auf die Kreuzung des Finowkanals mit dem Oder-Havel-Kanal und die Brücken der Heidekrautbahn über beide Kanäle. Wir folgen dem Treidelweg weiter in Richtung Ruhlsdorf. Kurz vor der Schleuse Ruhlsdorf mündet auf der gegenüberliegenden Seite der neue Südabschnitt des Werbellinkanals in den Finowkanal. Dieses Teilstück des Werbellinkanals, nach dem Bau des Oder-Havel-Kanals funktionslos geworden, war schon zum größten Teil zugeschüttet oder verlandet. Heute bietet diese Wasserstraße den Freizeitkapitänen die Möglichkeit, auf direktem Weg vom Finowkanal zum Werbellinsee zu gelangen.

Nachdem wir die Schleusen Ruhlsdorf und Leesenbrück passiert haben, kommen wir nach Marienwerder, einem ehemaligen Schifferdorf. Hier waren lange Zeit mehrere Sägewerke in Betrieb. Da sie direkt am Wasser lagen, wurde das zu verarbeitende Holz auch in Form von Flößen angeliefert.



Auszug aus einer Forstkarte von 1769 mit der forstfiskalischen Ablage Grafenbrück

Hinter Marienwerder wendet sich der Radweg wieder etwas vom Wasser ab. Rechts vom Weg befindet sich das ehemalige Forsthaus Grafenbrück. Gegenüber dem Forsthaus befand sich eine der ältesten forstfiskalischen Holzablagen am Finowkanal. Diese Existenz dieser Ablage lässt sich bis mindestens 1769 zurückverfolgen. Sie wurde nachweislich auch noch 1940 benutzt. Sie ist damit eine der ältesten und am längsten genutzten Einrichtungen für die Flößerei.

Nach weiteren 500 Metern führt der Weg an einem weiteren geschichtlich interessanten Ort vorbei. Grafenbrück war über 100 Jahre lang der Sitz der Königlichen Wasserbauinspektion aus dem das heutige Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde hervorging. Auf dem Gelände der ehemaligen Wasserbauinspektion befand sich ein zwischen 1750 und 1800 errichtetes Magazingebäude. Dieses Gebäude, welches zuletzt als Schafstall genutzt wurde und dem völligen Verfall preisgegeben war, wurde nach historischem Vorbild wieder aufgebaut. Es dient heute als Rastplatz mit gastronomischer Einrichtung.

Ab Grafenbrück verläuft der Radweg nach Finowfurt abseits des Kanals durch den Wald. Die weiteren historischen Orte lassen deshalb nur vom Wasser aus erkunden. Wir tauschen also das Rad gegen ein Kajak und setzen unsere Tour unterhalb der Schleuse Grafenbrück auf dem Finowkanal fort. Schon nach einem halben Kilometer erreichen wir die auf der rechten Seite gelegene ehemalige Holzablage Krummer Wall. Sie war ebenfalls noch bis mindestens 1940 in Betrieb. Die Ablage ist ringsum von sumpfigem Gelände umgeben. Auffällig ist hier die Zufahrt zum Wasser. Sie verläuft etwas erhöht auf einem Damm. Offensichtlich ist dieser künstlich angelegt. Aus alten Bauakten geht hervor, dass hier sowohl Stämme ins Wasser gerollt und zu Flößen verbunden als auch Kähne beladen werden konnten. In den Akten werden diese Einrichtungen als Kahn-Ablage und Langholzrutsche bezeichnet.



*Hier befand sich die forstfiskalische Ablage „Krummer Wall“*

Nach weiteren gut zwei Kilometern ist die Mündung des kleinen Flusses, der auch dem Kanal seinen Namen gegeben hat, die Finow erreicht. 300 Meter weiter befindet sich die Einfahrt in den Hafen der früheren Hubertus-Dampf-Schneide- u. Imprägnierungs-Werke, der heutigen Marina „Eisvogel“. Die Finow weitet sich kurz bevor sie in den Kanal mündet zu einem Teich auf. Dieser grenzt unmittelbar an das Gelände der „Hubertusmühle“ und wurde als Holzhafen benutzt. Nach der Stromkarte des Finowkanals existierte eine spezielle Anlage mit der das Holz aus dem Wasser gezogen wurde. Die Hubertusmühle hat 1929 den Sägebetrieb eingestellt. Damit dürfte dann auch der Holzhafen seine Funktion verloren haben. Zwei Kilometer nach der Finowmündung, gleich hinter der Autobahnbrücke gelangen wir zur Einfahrt in den Hafen der „Herrmannsmühle“. Am rechten Ufer sind noch die Mauerreste einer ehemaligen Treidelwegbrücke vorhanden. Die dahinter liegende Wasserfläche war der Hafen der etwa 600 Meter weiter landeinwärts gelegenen Ziegelei „Germania“ von C.A. Henschel. In der Stromkarte von 1907 ist direkt am Hafen ein, damals im Besitz von Ida Henschel befindliches Grundstück verzeichnet. Die Ziegelei hat in den 1920-iger Jahren den Betrieb eingestellt. Anschließend hat an gleicher Stelle Herrmann Schäler ein Sägewerk, die sogenannte „Herrmannsmühle“ eingerichtet. Erst um 1930 wurde die ursprünglich zur Ziegelei „Germania“ gehörige Grube, die heutige „Holzgrube“ durch einen Stichkanal mit

dem alten Hafen der Ziegelei am Finowkanal verbunden. Die Holzgrube diente als Zwischenlager für das, dem Sägewerk angeliefertes Floßholz. Am Südende der „Holzgrube“ wurden die Stämme über den Hubertusmühlenweg hinweg in das Sägewerk gezogen. Das Schöpfurth Säge- und Hobelwerk „Herrmannsmühle“ hat bis 1945 gearbeitet. Bemerkenswert ist, dass ein, ausschließlich der Flößerei dienender Kanal zu einer Zeit angelegt wurde, als in vielen Regionen die Flößerei längst zum Erliegen gekommen war. Beim Hafen der „Herrmannsmühle“ dürfte es sich um eine der jüngsten Anlagen, nicht nur am Finowkanal, die speziell zum Zwecke der Flößerei errichtet wurden, handeln.



*Einfahrt in den Stichkanal zur „Holzgrube“*

Nach einem weiteren Kilometer ist die Ortschaft Finowfurt erreicht. Kurz vor der Schleuse Schöpfurth wird auf der rechten Seite eine rustikale Blockhütte sichtbar. Hier hat der Finowfurter Flößerverein sein Domizil. Dieser Verein versucht mit seinem Wirken die Tradition des für die Region einstmals bedeutenden Flößerhandwerks wach zu halten. Unterhalb der Schleuse befand sich auf der rechten Seite eine weitere öffentliche Holzablage. Das unmittelbar danebengelegene Sägewerk wurde ebenfalls auf dem Wasserweg mit Holz versorgt.



*Finowfurt: oberhalb der Schleuse „Schöpfurth“*



*Der Floßplatz in Finowfurt, Domizil des Finowfurter Flößervereins*

In Finowfurt müssen wir uns entscheiden, ob die weitere Erkundungstour mit dem Fahrrad auf dem Treidelweg oder auf dem Wasser fortgesetzt werden soll. Egal wie die Entscheidung auch ausfällt, befinden wir uns bald mitten in einer geschichtsträchtigen Industrielandschaft, dem frühindustriellen Zentrum Brandenburgs, das sich über mehrere Kilometer quer durch die Kreisstadt Eberswalde zieht. An dieser Stelle soll aber nicht weiter auf die Zeugnisse der Industriekultur im Finowtal eingegangen

werden. Dazu empfiehlt sich zum Beispiel die Lektüre des kürzlich von Kristin Pilz vorgestellten Buches „Außer Betrieb“.

Im Stadtgebiet von Eberswalde folgen mit sehr kurzen Abständen nacheinander sechs Schleusen. Als erste ist die Schleuse Heegermühle erreicht. Danach folgt die Schleuse Wolfswinkel. Vor dieser Schleuse zweigt am Südufer des Kanals der Mühlengraben der ehemaligen Papierfabrik „Wolfswinkel“ ab. Hier befand sich eine forstfiskalische Holzablage. Ihre Existenz lässt sich bis in das Jahr 1762 zurückverfolgen. Sie ist eine der ältesten Ablagen am Finowkanal.

Nach der Schleuse Drahthammer kommen wir bei Kilometer 75,4 an den Ort der ehemaligen Ablage Kupferhammer. Hier wurde am Nordufer noch um 1960 Holz zu Flößen eingebunden und auf die Reise zu den Sägewerken geschickt.

Wir setzen die Fahrt fort und passieren hinter der nächsten Schleuse, der Schleuse Kupferhammer, das moderne Verwaltungsgebäude des WSA Oder-Havel mit einem kleinen Hafen. Unmittelbar daneben, dort wo heute das Gerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr steht, befand sich ein weiterer Hafen. Er wurde um 1870 angelegt und diente zur Lagerung von Floßholz, das in den, an dieser Stelle befindlichen Sägewerken verarbeitet wurde.



*Sitz des WSA Oder-Havel in Eberswalde, der ältesten staatlichen Wasserbaubehörde in Deutschland*

Langsam verlassen wir das Eberswalder Stadtgebiet und fahren, an der Schleuse Eberswalde vorbei, durch eine Eisenbahnüberführung. Der Kanal schwenkt unmittelbar hinter der Unterführung in östliche Richtung ab, um dann

weiter parallel zwischen Oderberger Straße und Bahndamm zu verlaufen. Hier, zwischen Bahndamm und Finowkanal befand sich ein Holzlagerhafen. Er war an ein Eberswalder Sägewerk verpachtet und noch bis in die 1940er Jahre in Betrieb. Spuren dieses Hafens sind jedoch nicht mehr zu erkennen. Nach etwa eineinhalb Kilometern ist die Schleuse Ragöse erreicht. Unterhalb der Schleuse mündet das kleine Flüsschen Ragöse in den Finowkanal. An ihrer Mündung existierte Anfang des 20. Jahrhunderts eine Schneidemühle mit Floßholzlagerhafen. Nach umfangreichen Umbauten der Schleuse und ihrer Nebenanlagen, sowie später der Einrichtung von Fischzuchtanlagen ist vom ehemaligen Hafen nichts mehr vorhanden. An dieser Stelle empfiehlt es sich, den Finowkanal für einen kurzen Abstecher zum nahegelegenen Oder-Havel-Kanal zu verlassen und ein Glanzstück der Wasserbaukunst, den Ragöser Damm zu besichtigen. Auf diesem Damm wird der Oder-Havel-Kanal in einer Scheitelhöhe von 28 Metern über das Tal der Ragöse geführt. Er ist damit der größte Kanaldamm Europas.



*An der Ragöser Schleuse*

Nach knapp zwei Kilometern ist die letzte Station unserer Tour erreicht. Neben dem Forsthaus Kahlenberg befand sich die forstfiskalische Ablage Kahlenberg mit einem Floßholzhafen. Zu dieser Ablage wurde das Holz aus den Wäldern rings um Chorin, angeliefert und zu Flößen eingebunden. Der Hafen erstreckte sich etwa 100 Meter vom Kanal in Richtung Norden hin. Sein gesamtes östliches Ufer war als Langholzrutsche ausgebildet. Zusätzlich war ein 80 Meter langes Bollwerk am Kanal vorhanden.



*Forsthaus Kahlenberg, daneben befand sich eine forstfiskalische Ablage mit einem heute noch erkennbaren Floßholzhafen*

Auch noch nach Einstellung der Flößerei hat man den ehemaligen Floßholzhafen zur Wasserlagerung von Holz genutzt. Der Hafen ist heute teilweise verlandet und von Baumbestand umgeben. Die eigentliche Ablage auf der Ostseite des Hafens ist, ebenso wie die Lage des alten Bollwerkes, noch gut erkennbar. Von Kahlenberg gelangt man schnell über Niederfinow zum gleichnamigen Schiffshebewerk. Wir wollen hier aber unsere kleine Erkundungstour beenden. Vielleicht haben Sie einen kleinen Eindruck von der früheren Bedeutung des Finowkanals für den Holztransport und speziell für die Flößerei gewonnen. Daneben war der Schiffsverkehr auf dem heute so beschaulichen Kanal mindestens genauso stark wie der Floßholzverkehr. Mit der Nutzung als Transportweg war die Leistungsfähigkeit des Finowkanals noch lange nicht erschöpft. Vor allem in und um Eberswalde diente sein Wasser zum Antrieb von Industrieanlagen oder wurde direkt im Produktionsprozess benutzt. Das sind jedoch wieder ganz andere Themen.

Der Finowfurter Flößerverein will mit seinen Aktivitäten die Tradition des alten Flößerhandwerks weiterführen. Hier folgen ein paar Impressionen aus den vergangenen Jahren von Floßfahrten auf der Strecke von Oderberg bis Finowfurt:



*„Aurora“ schleppt*



*Einfahrt in den Finowkanal*



*Der Floßzug hat sein Ziel am Floßplatz in Finowfurt erreicht*



*Passage der Klapp-  
Brücke Niederfinow*



*In der Schleuse Eberswalde*



*Einfahrt in eine der zahlreichen Schleusen*

## Nachwort

---

Der Finowkanal hat eine lange und bewegte Geschichte. Hier im Finowtal begann die frühindustrielle Entwicklung Brandenburgs. Besonders für die Transporte riesiger Holzmengen aus den russischen und polnischen Wäldern ab Mitte des 19. Jahrhunderts hatte der Finowkanal eine herausragende Bedeutung. Diese ging mit der Inbetriebnahme des Oder-Havel-Kanals größtenteils verloren. Infolgedessen nahmen die Uferzonen ganzer Kanalabschnitte einen beinahe naturbelassen anmutenden Charakter an. Im gleichen Maße nagte allerdings auch der Zahn der Zeit an den alten, heute denkmalgeschützten Wasserbauwerken und den historischen Industrieanlagen entlang des Kanals. Der Finowkanal bietet, besonders, auch seit dem Neubau der Schleuse in Zerpenschleuse und der Wiederinbetriebnahme des Langen Trödels, ein enormes touristisches Potential.

Mit der Pflege der alten Flößertraditionen ließe sich die Vielfalt der touristischen Angebote noch erweitern. Neben den Objekten der Industriekultur im Finowtal würde dann auch das immaterielle Kulturerbe der Flößerei erlebbar werden.

## Impressum:

---

Der Inhalt wurde sorgfältig recherchiert, bleibt aber ohne Gewähr für Inhalt und Vollständigkeit.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers

Herausgeber: Finowfurter Flößerverein e.V

Abbildungen: Hans Schenke OHG Flößerei-  
Betrieb, Bernöwe  
M. Grothe  
Finowfurter Flößerverein e.V.  
E.Seelig

Titelseite: Finowfurter Flößerverein,  
Deutsche Flößerei-Vereinigung

Kartenmaterial: HNE Eberswalde

Trotz intensiver Recherchen konnten nicht bei allen Abbildungen die Urheberrechte geklärt werden. Sollten Sie einen Verstoß gegen das Urheberrecht feststellen, bitten wir den Herausgeber unverzüglich zu informieren.