Der Finowkanal
aus der Sicht der Flößerei

Vortrag zum
6. Finowkanal-Symposium
am 4. März 2020

©Eberhard Seelig

Gliederung:

1 Einleitung
2 Zur Flößerei allgemein
2.1 Was ist Flößerei?
2.2 Warum wurde geflößt?
3 Woraus ergeben sich die Besonderheiten der Flößerei auf dem Finowkanal?
3.1 Die geographischen Bedingungen
3.2 Die Mehrfachnutzung des Finowkanals
3.3 Die Lage von Quellen und Senken
4 Spuren der Flößerei am Finowkanal
4.1 Ablagen
4.2 Ablagen kombiniert mit Floßholzhäfen
4.3 Floßholzhäfen als Zwischenlager für Sägewerke
4.4 Sonstige technische Einrichtungen
5 Beispiele für Floßanlagen am Finowkanal
5.1 Forstfiskalische Ablage Krummer Wall
5.2 Forstfiskalische Ablage und Floßholzhafen Wasserschlagbaum
5.3 Hafen der Herrmannsmühle (Holzgrube)
5.4 Fazit
6. Flößerei – ein immaterielles Kulturerbe

1 Einleitung

Die Flößerei in der Finowkanal-Region hat über 150 Jahre eine bedeutende wirtschaftliche Rolle gespielt. Sie erreichte ihren Höhepunkt, als in anderen Teilen Deutschlands der Holztransport auf dem Wasser den Zenit seiner Bedeutung längst überschritten hatte. Mit der Flößerei verdienten viele Menschen ihren Lebensunterhalt. Das wird alleine schon durch die Vielzahl der Eintragungen in alten Adressbüchern mit der Berufsbezeichnung „Flößer“ oder „Flößerregimenter“ deutlich. Noch 1922 sind in den Adressbüchern von Schöpfurth und Steinfurth, dem heutigen Finowfurt 17 Namen mit diesen Berufsbezeichnungen zu finden. Der Finowkanal spielte im 18., 19. und bis in das 20. Jahrhundert hinein eine überaus bedeutende Rolle für den Holztransport. Die Flößerei war in dieser Zeit sicherlich die am häufigsten benutzte Transporttechnologie wenn es darum ging, Holz über weite Strecken zu transportieren. Trotzdem findet man in der Literatur kaum Quellen zur Flößerei auf dem Finowkanal.
Aus der Zeit des ersten Finowkanals liegen bisher keine Informationen zur Flößerei auf dem Kanal vor. Man kann jedoch davon ausgehen, dass auch auf kleinen und kleinsten Gewässern geflößt wurde. Bestes Beispiel aus der näheren Umgebung ist das Döllnfließ in der Schorfheide. Auf diesem, in seinem Oberlauf speziell zum Zweck der Flößerei künstlich geschaffenem Gewässer wurde Holz aus der Schorfheide zur Havel hin transportiert. Die Flößerei auf dem Döllnfließ wurde erstmals 1713 erwähnt und bis 1885 betrieben.

In der Literatur wird aus dem Jahr 1712, also aus der Zeit vor dem 2.Finowkanal über die Errichtung einer Schneidemühle am Pechteich bei Schöpfurth berichtet. Das erforderliche Holz sollte dort verarbeitet werden, wo es anfiel. Man kann vermuten, dass auf dem Werbellinfließ zum Pechteich hin geflößt wurde. Der Werbellinkanal existierte zu dieser Zeit noch nicht.

Gesichert sind hingegen die Erkenntnisse über die Flößerei auf dem Werbellinfließ aus dem Jahr 1718, also auch noch lange vor der Inbetriebnahme des zweiten Finowkanals und des Werbellinkanals. Die Pächter der Holländischen Papiermühle im heutigen Eichhorst klagten wiederholt über die Beeinträchtigung des Mühlenbetriebes durch die Flößerei.

Hierzu eine Anmerkung allgemeiner Art: Wenn die Flößerei auf dem Finowkanal untersucht wird, sollten unbedingt auch die Werbelliner Gewässer mit einbezogen werden. Denn alle Transporte, die von hier ausgingen, mussten zwangsläufig den Finowkanal passieren.

2 Zur Flößerei allgemein

2.1 Was ist Flößerei?

Unter Flößerei versteht man den Transport von Holz auf dem Wasser ohne Verwendung eines Schiffes. Dabei macht man sich die Tatsache zunutze, dass viele Holzarten leichter als Wasser sind und demzufolge schwimmen. Es wird unterschieden in Flößerei mit verbundenen Stämmen, der sogenannten Langholzflößerei und der Flößerei mit unverbundenen Holzmassen, der Scheitholzflößerei. Ich möchte hier nur auf die Langholzflößerei eingehen. Die Scheitholzflößerei wurde auf dem Finowkanal nicht praktiziert.

Abbildung 1: Langholzflößerei, Transport verbundener Stämme

©Eberhard Seelig

Abbildung 2: Scheitholzflößerei, Transport unverbundener Holzmassen

2.2 Warum wurde geflößt?

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 Ochsengespanne waren auf dem Landweg die einzige Möglichkeit, schwere Baumstämme zu transportieren.

Dieses Problem trat auch während des Baus des zweiten Finowkanals zu tage. Rudolf Schmidt berichtet dazu in seiner Schrift zum 325. Geburtstag des Finowkanals:
Zitat: „1743 begann der Bau des 2. Finowkanals. Am 4. Januar 1744 meldete Baurat Kemmeter aus Eberswalde den Fortschritt der Bauarbeiten. Große Probleme bereitete demnach der Transport des erforderlichen Holzes. Kemmeter berichtet:
„…Das Holz zum Kanalbau wurde aus den Chorin-, Lieper, Biesenthaler, Liebenwalder, Zehdenicker, und Badingenschen Forsten angeliefert…..“ Kemmeter schreibt weiter: „…Es stellte sich heraus, dass die gewöhnlichen Wagen zur Holzbeförderung nicht geeignet waren, sondern nach Beladung ausnahmslos zusammenbrachen. Es wurden also besondere „Blockwagen“ und „große Schlitten oder sogenannte Sauköpfe“ verfertigt, um den Holztransport nach dem Kanal zu bewerkstelligen…“

Mit den Flüssen und Bächen waren Transportwege vorhanden, auf denen Holz auch über längere Strecken transportiert werden konnte. Unsere Vorfahren begannen schon sehr frühzeitig, die natürlichen Wasserwege den Transportaufgaben anzupassen. So wurden enge Mäander durchstochen, Bachläufe verbreitert und vertieft. Weiterhin wurden zur Vergrößerung der Wassertiefen Wehre und Schleusen errichtet. Selbst der Bau künstlicher Wasserstraßen, die ausschließlich der Flößerei vorbehalten waren, wurde in Angriff genommen.

3 Woraus ergeben sich die Besonderheiten der Flößerei auf dem Finowkanal?

Geflößt wurde überall dort, wo Holz zu transportieren war und Wasser als Transportweg zur Verfügung stand. Selbst kleinste, nicht schiffbare Gewässer wurden zum Flößen genutzt. Woraus ergeben sich nun aber die Besonderheiten der Flößerei auf dem Finowkanal. Was unterscheidet sie von der Flößerei in anderen Regionen? Dafür kommen meines Erachtens drei Faktoren Frage. Diese wären:

1. Die geographischen Bedingungen
2. Die Mehrfachnutzung des Wassers
3. Die Lage von Quellen und Senken der Holztransporte

3.1 Die geographischen Bedingungen

Die geographischen Bedingungen der jeweiligen Wasserstraßen haben sowohl die Bauweise als auch die Art der Fortbewegung, also den Antrieb der Flöße in ganz erheblichem Maß bestimmt. Ich möchte das anhand einiger Beispiele erläutern:

Auf einem reißenden Gebirgsbach muss ein Floß ganz anders beschaffen sein wie auf einem mächtigen Strom. Demgegenüber hat ein Floß auf kanalisierten Flüssen oder Kanälen mit zahlreichen Schleusen wieder völlig andere Anforderungen zu erfüllen. Diese Unterschiede möchte ich mit den folgenden Abbildungen deutlich machen

Abbildung 3: Rheinfloß vor der Festung Ehrenbreitenstein

Die Abbildung 3 zeigt ein Floß auf dem Rhein am Deutschen Eck unterhalb der Festung Ehrenbreitenstein bei Koblenz. Das in diesen gewaltigen Flößen transportierte Holz war für die Werften in Holland bestimmt. Sie waren bis zu 400 Meter lang und 40 bis 80 Meter breit. Ihr Tiefgang betrug ca. 2,4 Me-

ter. Die Besatzungen umfassten bis zu 500 Personen. Es waren kleine schwimmende Dörfer, die von der Kraft des fließenden Wassers angetrieben und mittels einer Vielzahl an Bug und Heck angebrachten Ruder gesteuert wurde.

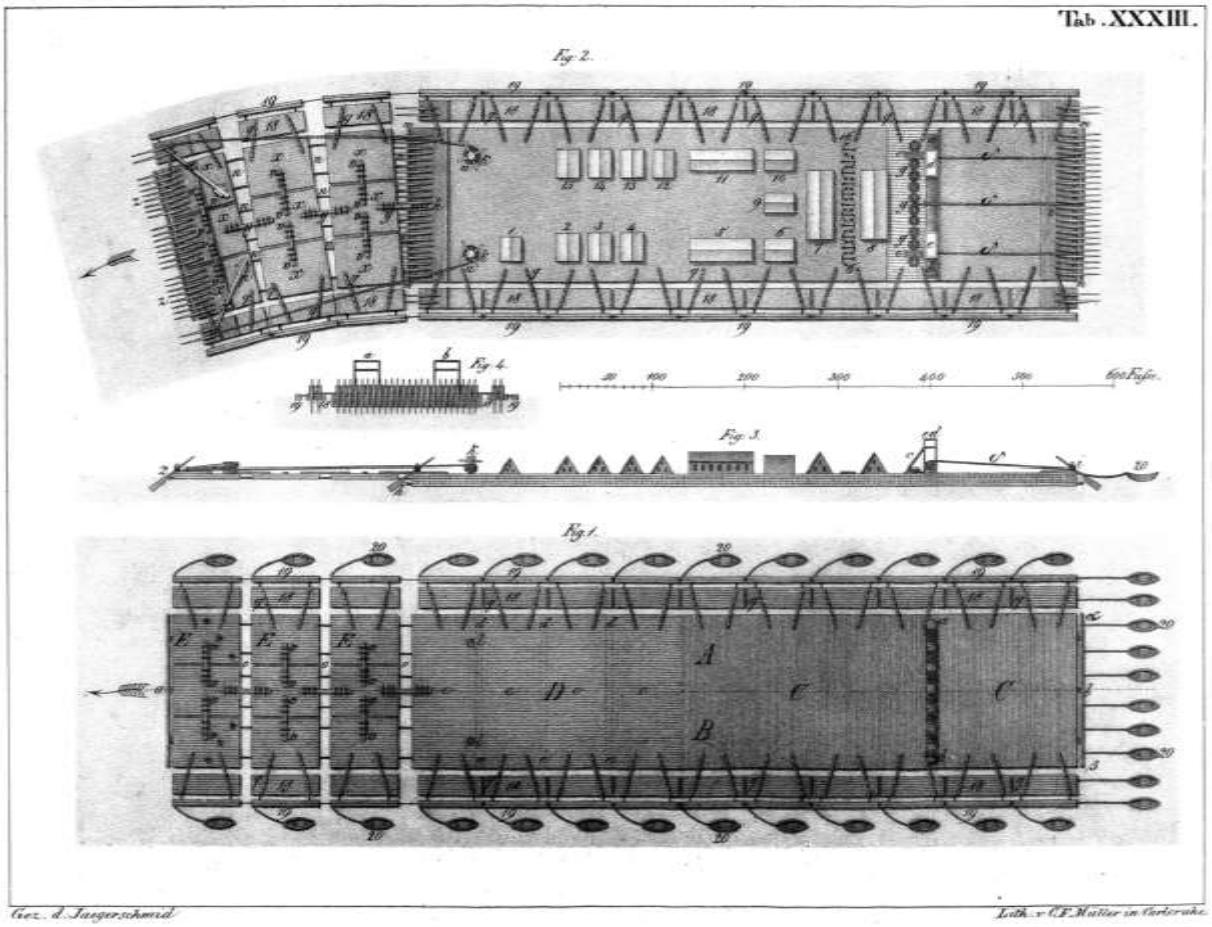


Abbildung 4: Rheinfloß nach Jägerschmid, 1828

Eine Darstellung aus dem Jahr 1828 (Abb. 3) zeigt den prinzipiellen Aufbau eines solchen gigantischen Wasserfahrzeugs. Zu erkennen ist das große Hauptfloß mit den Unterkünften der Besatzung und drei gelenkig vorgespannte kleine Einheiten, mit deren Hilfe das Steuern unterstützt wurde.

Das in diesen Flößen verbaute Holz stammte aus dem Schwarzwald.
Es wurde in den Bergen zu schmalen, sehr gelenkigen und bis zu 600 Meter langen Flößen zusammengefügt und auf kleinen, reißenden Flüssen zu Tal transportiert. Über die Flüsse Kinzig oder Nagold, Enz und Neckar gelangte es schließlich zum Rhein, wo die schon erwähnten Riesenflöße, auch Kapitalflöße genannt, entstanden.

Abbildung 5: Schwarzwaldfloß auf der Kinzig, Traditionsfloßfahrt der Schiltacher Kinzig-Flößer

Wie sah nun die Flößerei auf dem Finowkanal aus? Welche natürlichen Bedingungen beeinflussten die Flößerei zwischen Oder und Havel?

<u>Bedingungen für die Flößerei zwischen Havel und Oder:</u>

Natürliche Gewässer
- Starkes Gefälle, flach, windungsreich
- im naturbelassenem Zustand ist Flößen kaum möglich
- nach Errichtung von Stauanlagen und Begradigung der Wasserläufe ist Flößen von Langholz gut möglich und für das Döllnfließ ab 1713 auch nachgewiesen (2/3 Langholz, 1/3 Scheitholz)

Kanäle
- Die zahlreichen Schleusen bedingen die Größe der Flöße und die Durchlassfähigkeit der Wasserstraße

Die in der Region vorhandenen natürlichen Gewässer haben ein relativ großes Gefälle. Das wird spätestens in Niederfinow am Schiffshebewerk deutlich. Der hier zu überwindende Höhenunterschied entspricht zwangsläufig dem Gefälle der nichtregulierten Gewässer, insbesondere dem des Finowfließes. Darüber hinaus war die Finow sehr windungsreich. Einige Altarme sind heute noch gut zu erkennen. Schifffahrt und Flößerei waren also erst möglich, nachdem Mäander durchstochen waren, sowie Wehre und Schleusen für eine ausreichende Wassertiefe sorgten. Damit waren dann zugleich die Grenzen hinsichtlich der Abmessungen der Wasserfahrzeuge, also auch die der Flöße fixiert.

Mit den Finowkanalflößen wurden, ebenso wie auf dem Rhein, große Holzmengen transportiert. In ihrer Bauweise haben sie sich jedoch, bedingt durch die Abmessungen der Schleusen, ganz erheblich von den Flößen auf dem Rhein oder den Schwarzwald-Flößen unterschieden. Mehrere Tafeln wurden hintereinander gekoppelt und bildeten das eigentliche Floß oder Floßzug genannt. Ihre Abmessungen waren durch verschiedene, immer wieder novellierte Reglements vorgeschrieben. In Abhängigkeit von der Größe eines Floßzuges war auch die Mannschaftsstärke der Besatzung geregelt. Die Breite einer Tafel konnte niemals größer als die Breite eines Schleusentores sein. Die Länge einer Tafel durfte laut Vorschrift nicht größer wie der längste in ihr verbaute Stamm sein. Im Übrigen wurde die Län-

ge der Tafeln ganz einfach durch die Länge der Schleusenkammern begrenzt. Üblich waren zum Ende der Flößerei bei Einsatz eines Schleppers 4 Meter Breite und 240 Meter Länge. Wurde getreidelt, war die Länge auf 120 Meter begrenzt. Damit wären auch schon zwei mögliche Fortbewegungsarten genannt, das Treideln und das Schleppen. Eine dritte Variante des Antriebs war das Staken.

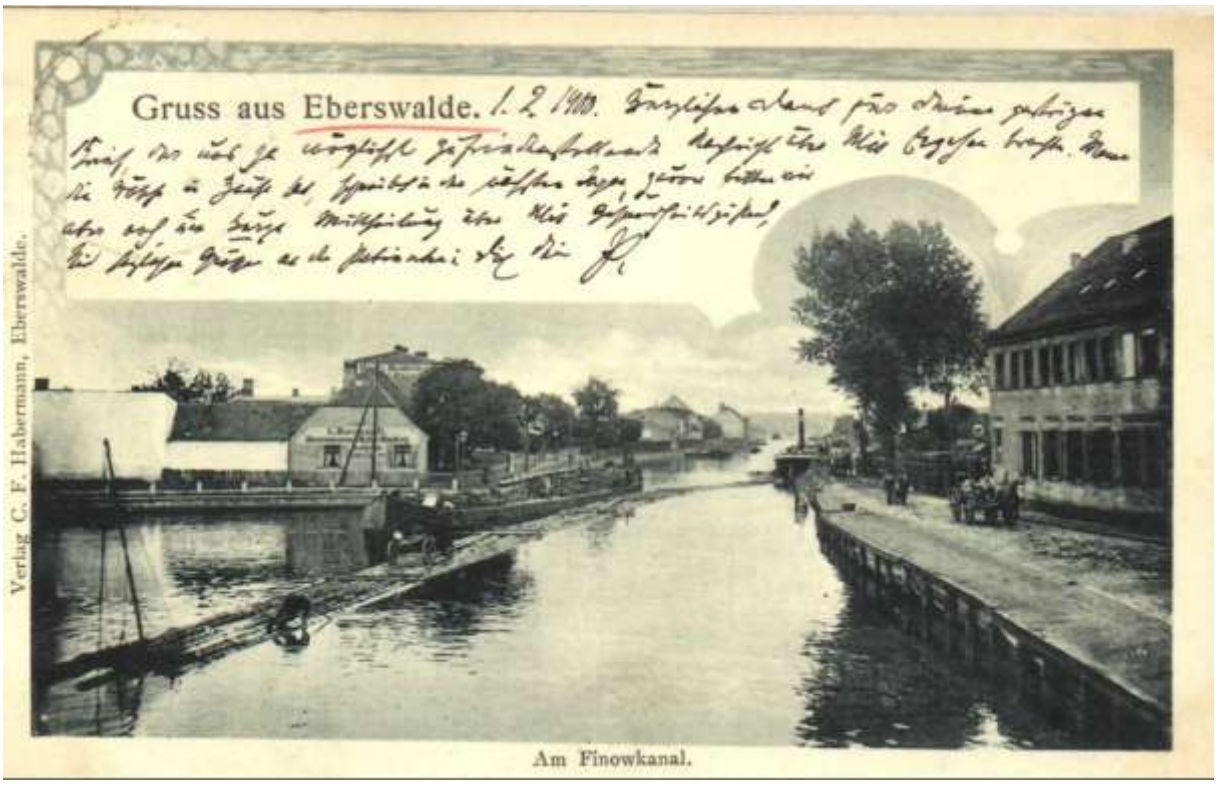


Abbildung 6: Floßzug bei der Einfahrt in die Schleuse Eberswalde

Die Abbildung 6 zeigt einen Floßzug, der gerade in die Eberswalder Schleuse gestakt wird. Der nahezu waagerecht über dem Holz liegende Flößer stemmt sich mit der rechten Schulter auf seinen Staken und schiebt somit das Holz mit der Kraft seiner Beine vorwärts. Interessant ist auch der am vorderen Ende der ersten Tafel des Zuges erkennbare abgespannte Mast. Hierbei handelt es sich offensichtlich um einen Treidelbaum. An seinem oberen Ende hat man die Treidelleine befestigt mit der das Floß vom Ufer aus gezogen wurde. Getreidelt wurde mittels Pferden oder auch mit Menschenkraft.

©Eberhard Seelig

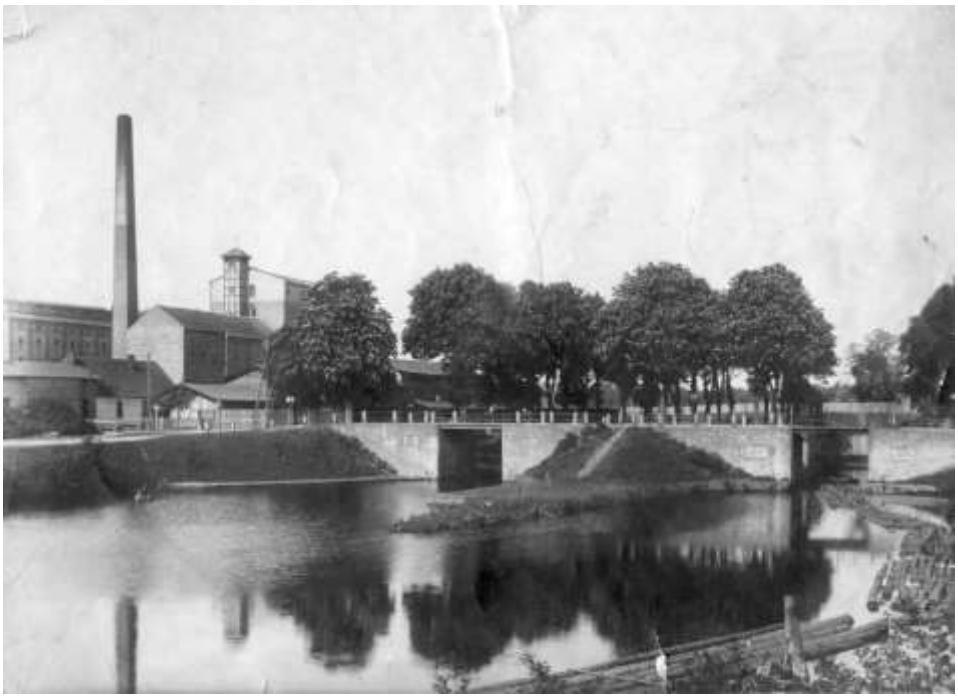


Abbildung 7: Floßzug bei der Einfahrt in die Schleuse Schöpfurth in Finowfurt

Die Abbildung7 zeigt einen Floßzug, der gerade in die heute zugeschüttete 1. Schöpfurther Schleuse in Finowfurt einfährt. Etwa 75 Jahre später, im August 2006 sollte ein deutlich kleinerer Floßzug die Schleuse passieren. Da sich zu dieser Zeit die Bauarbeiten zur Sanierung der Schöpfurther Schleuse länger als geplant hinzogen, war das jedoch nicht möglich. Auch im November war noch kein Ende der Bauarbeiten absehbar. Deshalb wurde in Abstimmung mit dem WSA beschlossen, das Holz über Winter unterhalb der Schleuse anzustellen.

Abbildung 8: Floßholz im Schnee, Winter 2006/2007

©Eberhard Seelig

In den Wintermonaten bot sich ein Anblick, den man heute nur noch sehr selten erleben kann. Beides, Flöße und Schnee sind in der Region relativ selten geworden.

Abbildung 9: 16.05.2007, Vorbereitung zur Schleusung

Im Frühjahr 2007 waren die Bauarbeiten dann abgeschlossen. Am 16. Mai wurde das über Winter eingelagerte Holz noch während der feierlichen Eröffnung der komplett sanierten Schleuse bergauf geschleust.

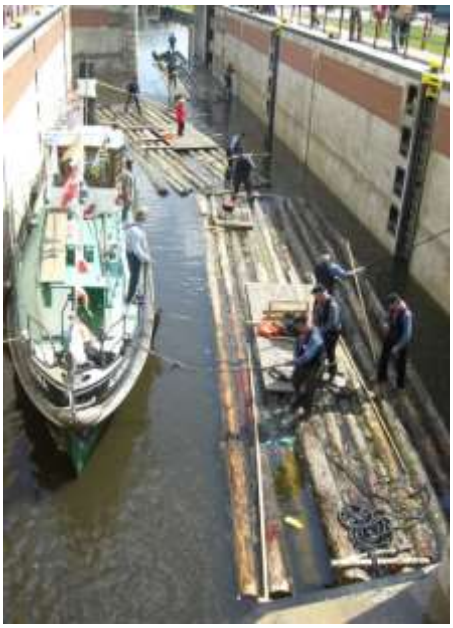


Abbildung 10: 16.05.2007, erste Fahrt durch die neue Schleuse

Die Fahrt durch die neue Schleuse wurde mit Hilfe eines originalen Floßholzschleppers ausgeführt. Die Schleppflößerei hielt auf dem Finowkanal erst sehr spät Einzug. Sie hat kaum größere Bedeutung erlangt. Der Grund ist schon in der Abbildung 10 zu erkennen. Die Schleusen sind ca. 40 Meter lang und etwas mehr als 10 Meter breit. In der Regel war eine Schleusenkammer bereits mit 4 Tafeln vollständig gefüllt. Bei 240 Meter Länge eines Floßzuges und unter Annahme der Länge einer Tafel von 20 Meter waren also mindestens 3 Schleusungen für das Durchschleusen eines Floßzuges erforderlich. An jeder Schleuse waren die einzelnen Tafeln des Floßzuges beim Hereinfahren voneinander zu

trennen und beim Herausfahren wieder zu koppeln. Das war sehr zeitaufwendig. Ein Schlepper brachte in Anbetracht der doch sehr kurzen Abstände zwischen den zahlreichen Schleusen kaum Vorteile. Das Treideln war lange Zeit die wirtschaftlichste Fortbewegungsart.

3.2 Die Mehrfachnutzung des Finowkanals

Ein zweiter Faktor der für die Besonderheiten der Flößerei auf dem Finowkanal sorgt, ist in der Mehrfachnutzung des Kanals zu sehen. Der Finowkanal hatte mehrere Funktionen gleichzeitig zu erfüllen. Im Finowtal stand die Wiege der Brandenburgisch-Preußischen Industrie. Im Zuge der frühindustriellen Entwicklung entstanden hier mehrere Anlagen, in denen Metalle hergestellt oder verarbeitet wurden. Schon sehr frühzeitig nahmen Papiermühlen ihren Betrieb auf. Entlang des Kanals waren zahlreiche Ziegeleien, so wie auch einige Sägewerke zu finden. Alle diese Anlagen benötigten Wasser. Wasser wurde als Energiequelle, zum Beispiel zum Antrieb von Mühlen oder als Betriebsmittel direkt in Produktionsprozessen eingesetzt. Das Wasser war auch Rohstoff, wie in der Papiermühle oder in den chemischen Werken.
Zuallererst war der Finowkanal jedoch eine wichtige Wasserstraße, die die Hauptstadt Berlin mit dem Ostseehafen Stettin verband.
Nicht zuletzt ermöglichte erst der Finowkanal die Einfuhr großer Mengen polnischen und russischen Holzes, welches für den Aufbau der im 19. Jahrhundert stark expandierenden Metropolen dringend benötigt wurde.

Mehrfachnutzung der Wasserstraße

Industrie:

Im Finowtal stand die Wiege der Brandenburgisch-Preußischen Industrie:

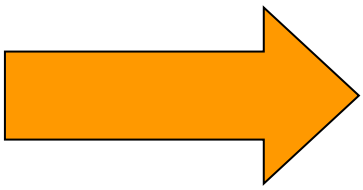
- Metallerzeugung, Metallverarbeitung, Papiermühlen, Sägewerke, Chemische Werke, Ziegeleien
- Wasser des Finowkanals war Betriebsmittel, Rohstoff und Energiequelle zugleich

Schifffahrt:

- Der Finowkanal war eine wichtige Verbindung der Hauptstadt Berlin mit dem Ostseehafen Stettin

Flößerei:

- Transport heimischen Holzes, Einfuhr großer Mengen Holz aus Polen und Russland über den Finowkanal



-Überschneidung der Interessen der Nutzer des Finowkanals
-Häufiger Wassermangel
-Beeinträchtigung des Verkehrs an den Schleusen

Schifffahrt und Flößerei bedienten sich derselben Einrichtungen auf dem Kanal. Auf Grund ihrer sehr unterschiedlichen Bauweise und vor allem wegen der stark differierenden Abmessungen behinderten sie sich gegenseitig erheblich. Ein Beleg dafür ist die eigens für die Regelung des Betriebs an den

Schleusen erlassene Rangfahrtsordnung. Mehrfach novelliert, wurde in dieser Vorschrift festgelegt, in welcher Reihenfolge und in welcher Anzahl Schiffe und Holztransporte die Schleusen zu passieren hatten. Ziel war es, die Schleusenkapazitäten optimal auszunutzen.
Industrie, Schifffahrt und Flößerei verfolgten unterschiedliche Interessen, sie standen in ständiger Konkurrenz bei der Nutzung des Wassers. Folge davon war der zeitweilige Wassermangel im Finowkanal. Das hatte neben Beeinträchtigungen der Produktionsprozesse in den Werken, Sperrungen der Wasserstraße zur Folge. Die Schleusenmeister der Kanal-Eingangsschleusen waren berechtigt, den Kanal zu sperren. Hohes Verkehrsaufkommen und Wasserknappheit waren für die Ursachen für die, bis zu drei Wochen dauernde Passage durch den Finowkanal.

Reglements, Regulative, Rangfahrts-Ordnung, Verordnungen…..

REGLEMENT
Wie es wegen des Wassers
bey den
Königl. Wercken und Mühlen
auf dem
FINOW-CANAL
zu halten.

Seine Königl. Majest. in Preussen, N.
Unser allergnädigster Herr, haben der

Beilage
zum 38sten Stück des Amtsblatts
der Königlichen Regierung zu Potsdam
und der Stadt Berlin.

Verordnungen und Bekanntmachungen
des Regierungsbezirk Potsdam und für die Stadt Berlin.

№ 147.

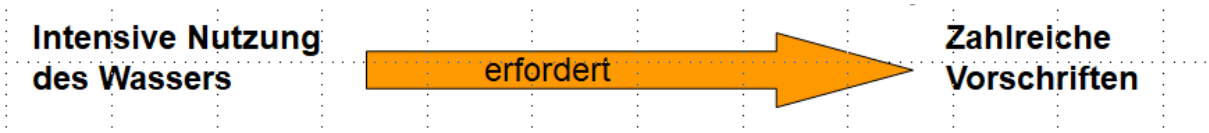
Regulativ

Extra-Beilage
zum 38sten Stück des Amtsblatts
der Königlichen Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin.

Reglement von 1747

Regulativ über die zulässige Größe der Flöße von 1845

Polizeiverordnung für die Flößerei von 1886



Zahlreiche Verordnungen, Regulative u.ä. regelten die Abmessungen der Flöße und deren Mannschaftsstärke.

©Eberhard Seelig

Vorschriften für den Bau und Betrieb der Flöße

1834	Maximale Transportgröße: 90 Plötzen während der offenen Flößerzeit (1. Januar bis 10. Juni und 12. September bis 31. Dezember) 60 Plötzen während der geschlossenen Flößerzeit
1836	max. Breite der Flöße auf dem Finowkanal 8 Fuß
1886	max. Breite der Flöße auf dem Finowkanal 3,00 Meter max. Breite der Flöße auf dem Werbellinkanal 2,20 Meter max. Länge eines Floßzuges 120,00 Meter, max. 8 Plötzen
1900	Erforderliche Besatzung eines Floßzuges Bis 3 Plötzen / Floßzug 2 Mann Ab 4 Plötzen / Floßzug 3 Mann Die Treidler zählen nicht zur Besatzung.
1925	max. Abmessungen der Flöße auf dem Finowkanal Schleppen: Breite 4,50 Meter; Länge 240,00 Meter Treideln: Breite 4,50 Meter; Länge 120,00; Besatzung 4 Mann
1960	max. Abmessungen der Flöße auf dem Finowkanal Schleppen: Breite 4,60 Meter; Länge 240,00 Meter

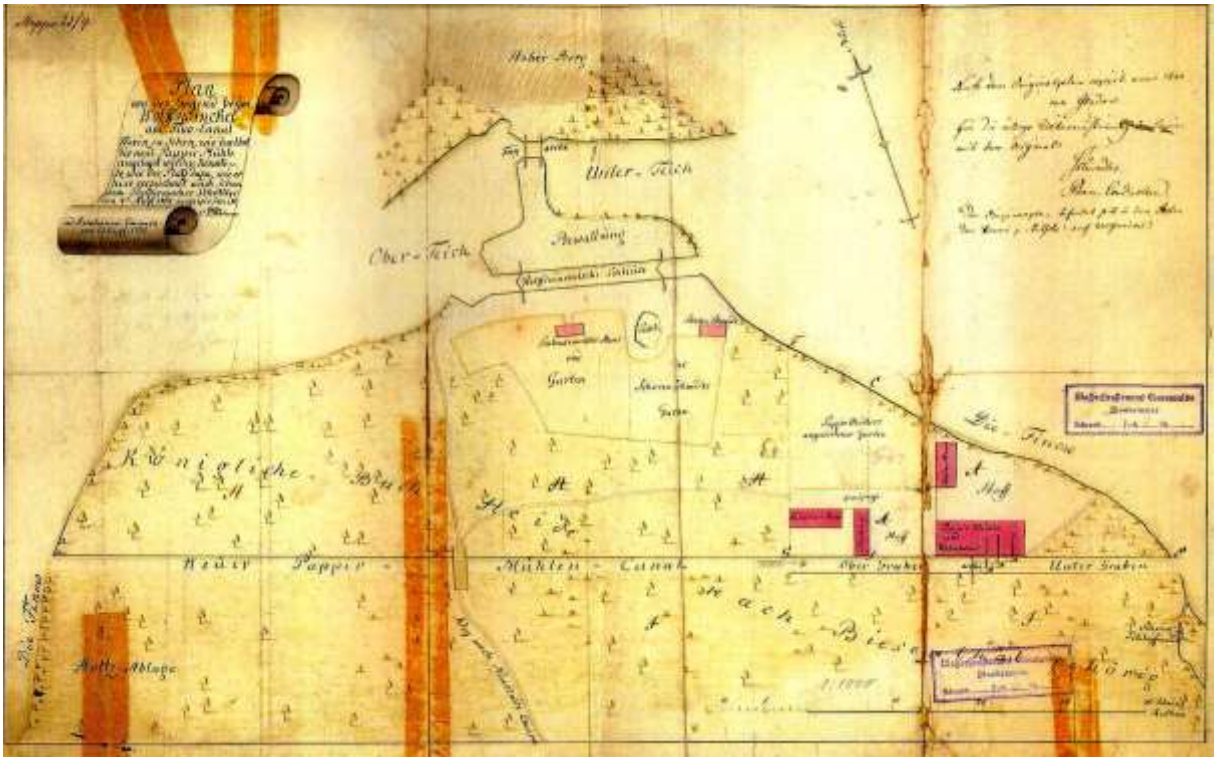


Abbildung 11: Wolfswinkel, ein Beispiel für die Mehrfachnutzung

Im Eberswalder Wolfswinkel wird die intensive Nutzung des Kanals besonders deutlich. Unmittelbar nebeneinander befanden sich hier, wie in einer Karte aus dem Jahre 1766 zu sehen ist:

- die Schleuse Wolfswinkel
-eine forstfiskalische Holzablage unten links zu sehen
-und die Papiermühle mit dem Papiermühlen-Kanal

3.3 Die Lage von Quellen und Senken

Der dritte Faktor, der die Flößerei auf dem Finowkanal beeinflusste ergab sich aus der Lage der Ursprungs- und Zielorte der Holztransporte. Das wird am Beispiel der Holzmengen, die 1907 und 1908 die Schleuse Eberswalde passiert haben, deutlich.

Holzverkehr in Eberswalde auf dem Finowkanal in Flößen:

	zu Berg nach der Havel		zu Tal nach der Oder	
1907	38683t	(86,8%)	5896t	(13,2%)
1908	27922t	(82,3%)	6014t	(17,7%)

Ich möchte hier nicht weiter auf die Statistiken eingehen. Aus diesen wenigen Zahlen ist jedoch ersichtlich, dass der Floßholztransport sowohl zu Berg als auch zu Tal, also in zwei Richtungen, erfolgte. Das ist auf reißenden Gebirgsflüssen unmöglich und wurde auf großen Strömen im Tiefland auch nur selten ausgeführt. Ein Beispiel dafür ist der Floßholztransport aus dem Seehafen Stettin auf der Oder stromaufwärts.
Die Flößerei war ein Mittel zur Herstellung des Ausgleichs zwischen Regionen mit Holzüberschuss und Holzmangel. Nach der, in der Logistik gebräuchlichen Definition werden die Regionen mit Holzüberschuss als Quellen bezeichnet, während die holzärmeren Gegenden die Senken darstellen. Ausgehend von dieser Definition unterscheide ich zwei Arten des Floßholzverkehrs.
Das in den heimischen Wäldern eingeschlagene Holz wurde den Sägewerken in der näheren Umgebung zugeführt. So war es zum Beispiel möglich, Holz aus der Schorfheide über Werbellin- und Finowkanal in Richtung Osten zu den Sägewerken in Bralitz und Oderberg zu flößen. Gleichzeitig waren aber auch Transporte mit Holz aus der Biesenthaler Heide, das am Finowkanal eingebunden wurde, nach Liebewalde, also Richtung Westen unterwegs. Diese Transporte, über relativ kurze Strecken möchte ich dem Nahverkehr oder Regionalverkehr zuordnen. Der Regionalverkehr erfolgte als in zwei Richtungen. Mengenmäßig machte er weniger als ein Fünftel des Gesamtaufkommens aus.
Die weitaus größere Holzmenge wurde über sehr weite Strecken, zum Teil bis zu 1000 Kilometer weit, aus den polnischen und russischen Wäldern bis nach Hohensaaten transportiert, von wo aus es, nach dem Umverbinden auf den Oderberger Gewässern in den Finowkanal eingeschleust wurde. Die Ziele dieser Transporte waren Sägewerke in Eberswalde, Marienwerder, Liebenwalde, Berlin, Potsdam, Magdeburg und Hamburg. Diesen Richtungsverkehr bezeichne ich als Transitverkehr.

Lage von Quellen und Senken:

Quelle: Ort mit Holzüberschuß
Senke: Ort mit Holzmangel
Flößerei schafft Ausgleich zwischen Gebieten mit Holzüberschuß und Gebieten mit Holzmangel

Nahverkehr:
Transport von heimischen Holz zu den Sägewerken in der Region

Transitverkehr:
Ab 1840 verstärkte Einfuhr aus Polen und Rußland

Besonderheit: Gegenverkehr der Floßholztransporte

4 Spuren der Flößerei am Finowkanal

Über ca. 150 Jahre war der Finowkanal für den Holztransport und speziell für die Flößerei eine äußerst wichtige Wasserstraße. Aus dieser Tatsache lassen sich verschiedene Fragen ableiten:
Existierten früher Anlagen am Kanal, die ausschließlich der Flößerei dienten?
Wie sahen diese aus?
Findet man noch heute Zeugnisse der Flößerei am Kanal?
Diesen Fragen sind die Mitglieder des Finowfurter Flößervereins in den vergangenen Jahren nachgegangen.
Mit der Auswertung verschiedener Quellen auf dem untersuchten Teilstück des Kanals von Liebenwalde bis zum Forsthaus Kahlenberg östlich von Eberswalde lässt sich die Existenz von Einrichtungen, die zum Zweck der Flößerei errichtet wurden, belegen. Als Quellen wurden verwendet die Stromkarte des Finowkanals, der „Führer auf den deutschen Wasserstraßen“ und alte Forstkarten. Im Wesentlichen kristallisieren sich zwei Funktionen heraus. Das sind zum einen Ablagen und Häfen, die Ausgangspunkt der Flößerei waren und zum anderen Häfen, welche zur Belieferung von Sägewerken mit Floßholz und zur Lagerung des ankommenden Holzes benutzt wurden. Ich unterscheide hinsichtlich ihrer Nutzung zwischen vier Kategorien von technischen Einrichtungen:

©Eberhard Seelig

Spuren der Flößerei am Finowkanal	
Ablagen	Quellen
Ablagen kombiniert mit Floßholzhäfen	Quellen
Floßholzhäfen als Zwischenlager von Sägewerken	Senken
Sonstige Einrichtungen	

Tabelle 1: 4 Kategorien floßtechnischer Anlagen am Finowkanal

Alle in den folgenden Übersichten enthaltenen km-Angaben beziehen sich auf die Stromkarte des Finowkanals. Diese sind identisch mit den Angaben im „Führer auf den deutschen Wasserstraßen“.

4.1 Ablagen

Die Ablagen stellen den Ausgangspunkt, die Quelle, der Wassertransporte des Holzes dar. Zu diesen Orten wurde das Holz aus den Wäldern angeliefert. Nachdem es zu Flößen verbunden war, begann hier der Transport zu den Verbrauchern. Dieser Gruppe lassen sich im untersuchten Kanalabschnitt sieben Orte zuordnen.

Spuren der Flößerei am Finowkanal	
Ablagen	km
Forstfiskalische Ablage „Buhren“ (Rehhorst)	49,85
Forstfiskalische Ablage an den Zerpen-Schleusen	56,8
Forstfiskalische Ablage Grafenbrück (am Forsthaus Grafenbrück)	63,1 / 63,2
Forstfiskalische Ablage „Krummer Wall“ (Unterhalb der Schleuse Grafenbrück)	63,8
Öffentliche Ablage am Sägewerk Sägebarth (Finowfurt)	67,9
Forstfiskalische Ablage Wolfswinkel	72,5
Ablage Kupferhammer (Unterhalb der Ardelt-Werke)	74,4

Tabelle 2: Ablagen am Finowkanal

Nicht jeder Ort mit der Bezeichnung Ablage diente ausschließlich der Flößerei. Allgemein gesehen war eine Ablage eine Ladestelle für verschiedene Güter. Gebräuchlich war zum Beispiel auch die Bezeichnung Steinablage. Hier wurden Ziegelsteine oder Feldsteine in Kähne verladen. Neben den forstfiskalischen Ablagen tauchte in den untersuchten Quellen auch der Begriff „öffentliche Ablage“ auf.

4.2 Ablagen kombiniert mit Floßholzhäfen

Die Floßholzhäfen als Ergänzung der Ablagen hatten ebenfalls die Funktion einer Quelle. Gegenüber den einfachen Ablagen direkt am Kanal hat hier das Einbinden des Holzes den Betrieb auf dem Kanal nicht beeinträchtigt. Die Ablagen scheinen bei dieser Variante insgesamt leistungsfähiger gewesen zu sein. Im untersuchten Gebiet haben zwei spezielle Floßholzhäfen an einer Ablage existiert. Beide Häfen sind noch teilweise erhalten.

Spuren der Flößerei am Finowkanal	
Ablagen kombiniert mit Floßholzhäfen	km
Forstfiskalische Ablage und Floßholzhafen „Wasserschlagbaum“ (Westlich von Zerpenschleuse)	53,1 / 53,2
Forstfiskalische Ablage Kahlenberg (Am Forsthaus Kahlenberg)	82,0

Tabelle 3: Ablagen kombiniert mit Häfen am Finowkanal

4.3 Floßholzhäfen als Zwischenlager für Sägewerke

Entlang des Finowkanals wurden zahlreiche Sägewerke betrieben von denen einige über eigene Häfen verfügten. Diese Häfen stellen das Ziel, also die Senke, der Floßholztransporte dar. Sie dienten als Zwischenlager für das ankommende Holz und trugen ebenfalls zur Entlastung der Wasserstraße bei. Einige dieser Anlagen sind als Gewässer noch vorhanden.

Spuren der Flößerei am Finowkanal	
Floßholzhäfen als Zwischenlager von Sägewerken	km
Floßholzhafen Liebenwalde	47,8
Floßholzhafen in der Finowmündung (ehemals Imprägnierwerk Finowfurt)	65,0
Hafen des Sägewerkes Sägebarth (Finowfurt)	67,9
Messingwerk-Hafen	70,3
Hafen der Lexow’schen Schneidemühle (Eberswalde, Schneidemühlenweg)	76,9
Holzhafen des Sägewerkes Arendt (an der Eisenbahnbrücke)	79,65
Hafen an der Ragöse-Mündung	81,1

Tabelle 4: Floßholzhäfen als Zwischenlager von Sägewerken am Finowkanal

4.4 Sonstige technische Einrichtungen

Unter den sonstigen technischen Einrichtungen möchte ich die ehemaligen Zugbrücken In Zerpenschleuse, im Ortsteil Gut bei km 54,7 und Ortsteil Berg bei km 56,2 mit speziellen Durchlässen für

Floßholz nennen. Die Passage dieser Brücken war für Flöße auch im geschlossenen Zustand möglich. Somit wurde hier die Fahrzeit der Flöße gegenüber dem Schiffsverkehr reduziert.

5 Beispiele für Floßanlagen am Finowkanal

Im Folgenden möchte ich einige Beispiele ehemaliger Floßanlagen vorstellen:

5.1 Forstfiskalische Ablage Krummer Wall – km 63,8

Diese Ablage befand sich unterhalb der Schleuse Grafenbrück. Die ältesten vorliegenden Dokumente dazu stammen aus dem Jahre 1884.

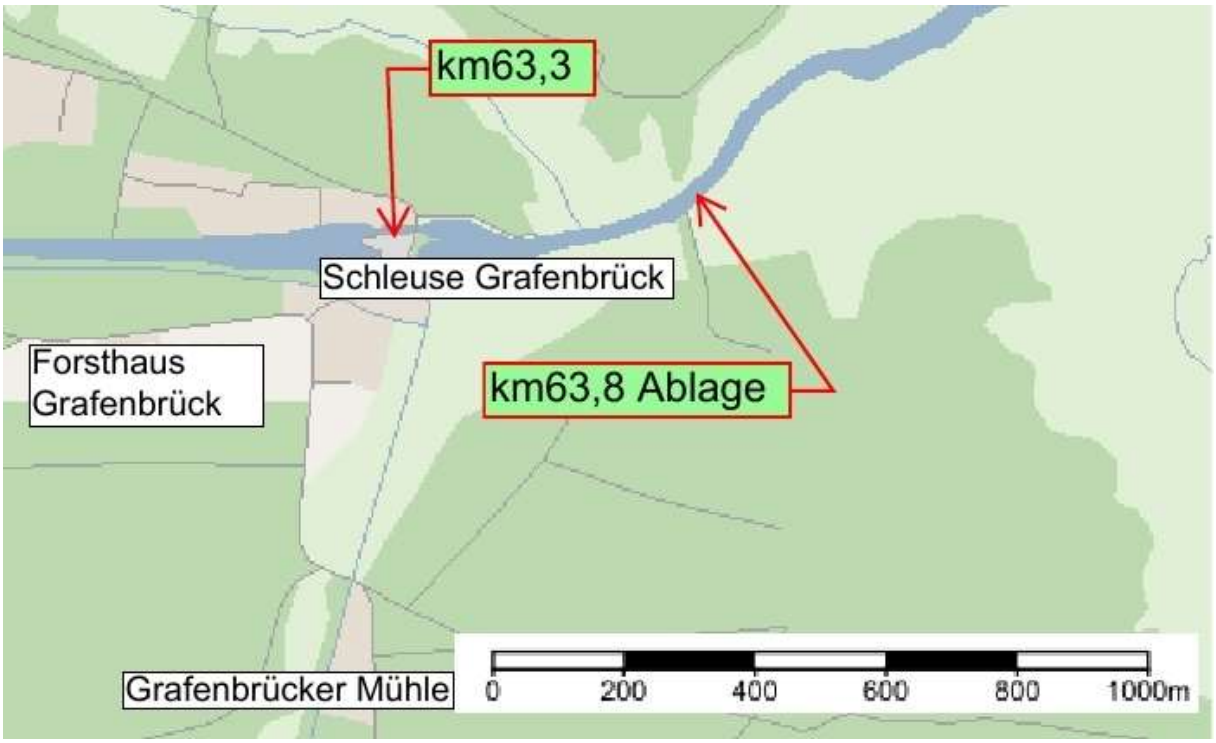


Abbildung 12: Ablage Krummer Wall – Lageplan nach LGB Brandenburg

Abbildung 13: Ablage Krummer Wall - Auszug Stromkarte, WSA Eberswalde

Die Ablage wurde auch noch 1940 von der staatlichen Preußischen Forstverwaltung betrieben.
In der Abbildung 13 ist der aus südöstlicher Richtung zum Kanal hin verlaufende Damm zu erkennen.

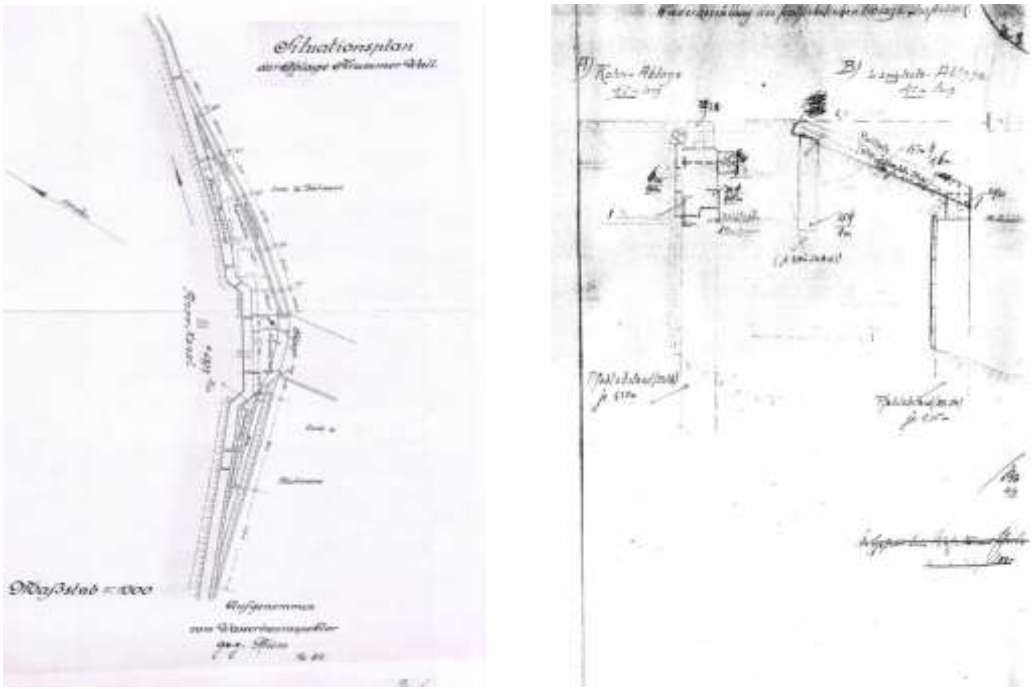


Abbildung 14: Ablage Krummer Wall – Situationsplan 1884 mit Langholzablage und Kahnablage

Die Ablage Krummer Wall war mit einer Langholzrutsche und einem Bollwerk ausgestattet. Damit bestand also die Möglichkeit das aus den umliegenden Wäldern angefahrene Holz sowohl zu Flößen eingebunden, als auch auf Kähnen verladen zu den Abnehmern zu transportieren.
Die Uferbefestigungen, sowohl die der Kahnablage, als auch die Langholzrutsche waren größtenteils einfache Holzkonstruktionen und demzufolge nicht besonders langlebig. Hier am Krummen Wall war ein Bollwerk, das das Anlegen der Kähne ermöglichte vorhanden. Die Böschung hat man mit Rundhölzern, die mit einem Gefälle von ca. 1:3 eingebaut waren, für das Einbringen der Stämme ins Wasser ausgestattet. Bei einigen Ablagen, wie zum Beispiel in Eichhorst waren die Böschungen auch gepflastert.

Abbildung 15:
Ablage Krummer Wall,
die Zufahrt zur Ablage führte über einen Damm.
Blick vom Kanal in Richtung Süden

Der Krumme Wall ist einer der wenigen Orte am Finowkanal, bei dem man anhand der Geländebeschaffenheit die ehemalige Ablage noch gut erkennen kann. Ein Damm führt direkt bis an das Kanalufer.

Abbildung 16:
Ablage Krummer Wall, Blick von der Brücke der Schleuse Grafenbrück zur Ablage

Blickt man von der Schleusenbrücke in Richtung Osten, sieht man die, den Damm flankierenden Bäume im Hintergrund.

5.2 Forstfiskalische Ablage und Floßholzhafen Wasserschlagbaum – km 53,1 / 53,2

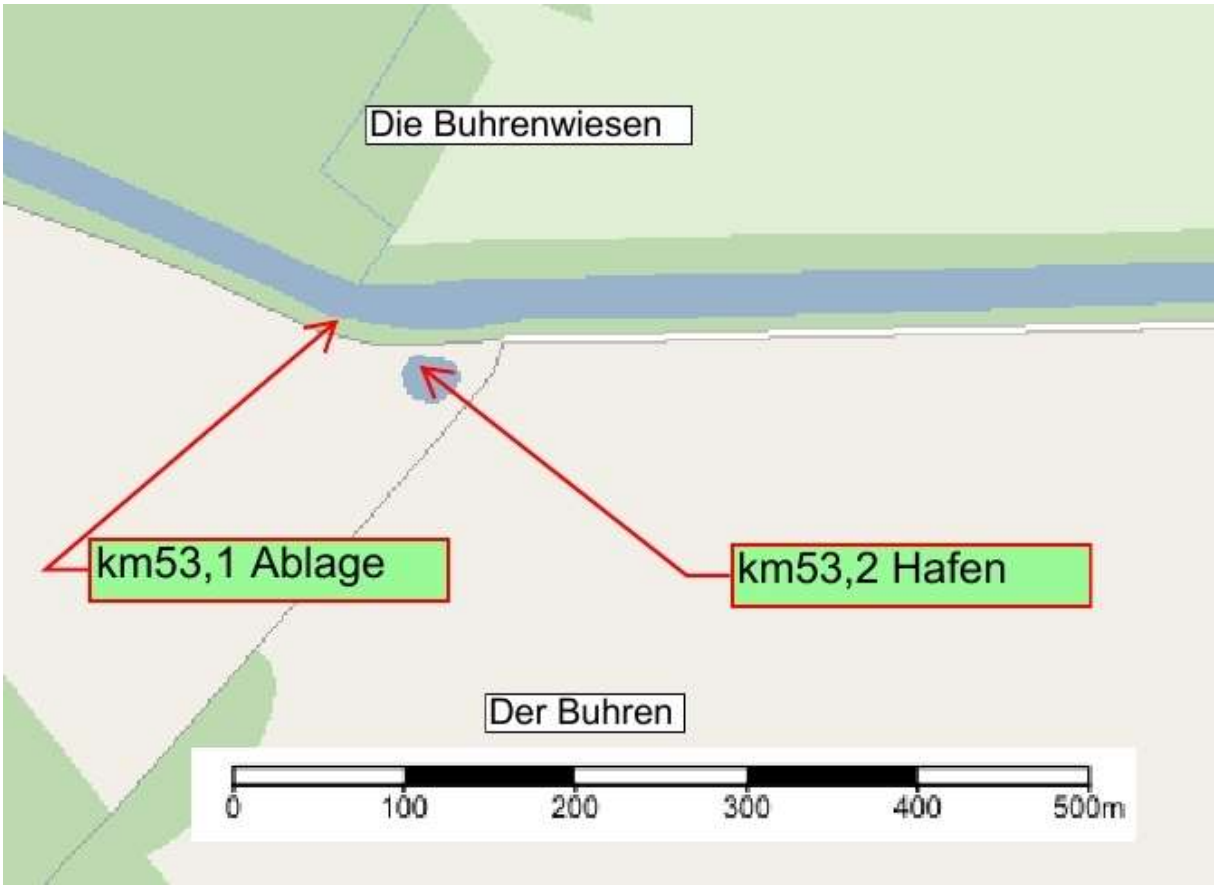


Abbildung 17: Forstfiskalische Ablage und Floßholzhafen Wasserschlagbaum - Lageplan nach LGB Brandenburg

1911 befanden sich hier am Südufer des Kanals, am sogenannten Langen Trödel unmittelbare nebeneinander eine forstfiskalische Ablage mit einem 45m langen Bollwerk und ein forstfiskalischer Floßholzhafen. Dieser Hafen ist auch heute noch, zwar zum Teil verlandet, recht gut erhalten.

Abbildung 18:
Verbindung vom ehemaligen forstfiskalischen Hafen „Wasserschlagbaum“ zum Langen Trödel

Er ist über einen kurzen Durchstich mit dem Kanal verbunden und wird von einer Brücke mit etwa 5 Meter Durchfahrtsbreite überspannt. Die Durchfahrtsbreite ist für Wasserfahrzeuge entsprechend des Finowmaßes passierbar, wogegen die lichte Durchfahrtshöhe mit Ausnahme von Flößen dies sicher nicht zulässt. Die Beschaffenheit der Durchfahrt sowie die Bezeichnung „forstfiskalischer Floßholzhafen“ lässt darauf schließen, dass diese Anlage ausschließlich der Flößerei diente.

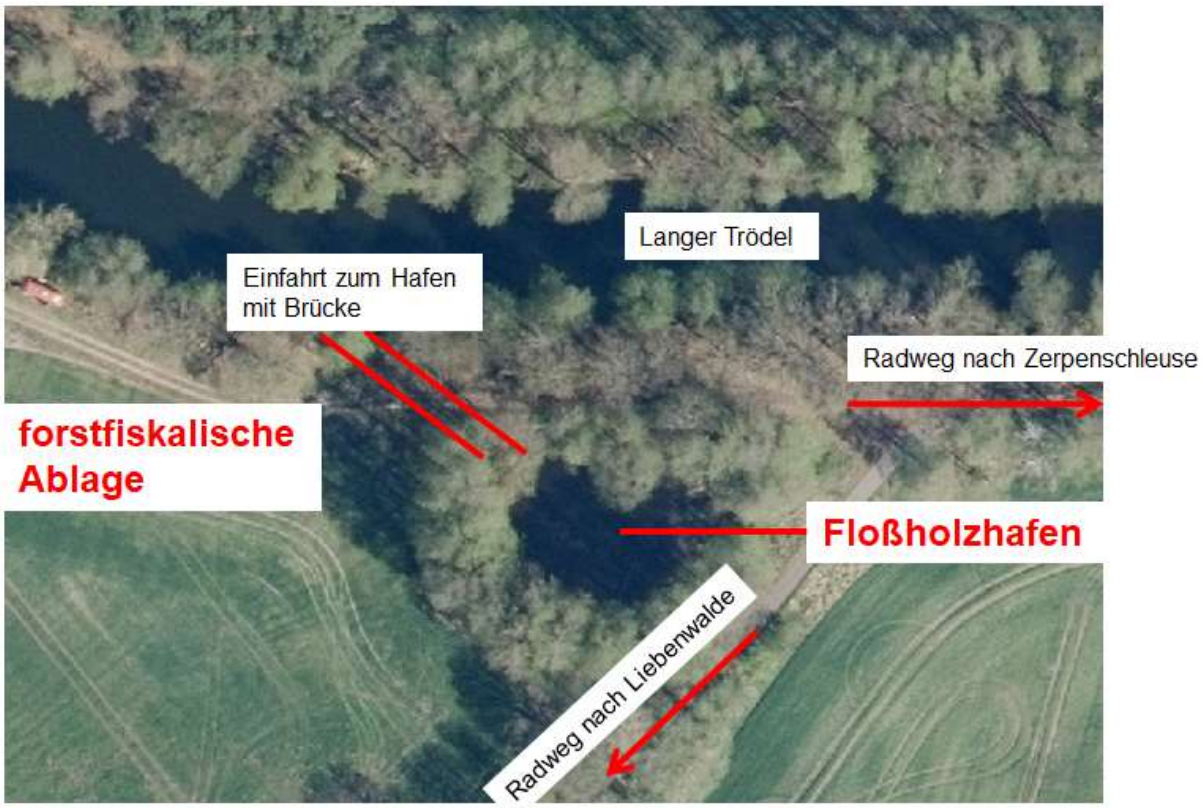


Abbildung 19: Situationsplan im Bereich der Forstfiskalische Ablage und Floßholzhafen Wasserschlagbaum, Orthophoto nach LGB Brandenburg

Interessant ist die Lage der Einfahrt. Diese verläuft im spitzen Winkel zum Kanal. Folgt man dieser Richtung, nimmt man direkt Kurs nach Westen zur Havel hin.

5.3 Hafen der Herrmannsmühle (Holzgrube) – km 66,2

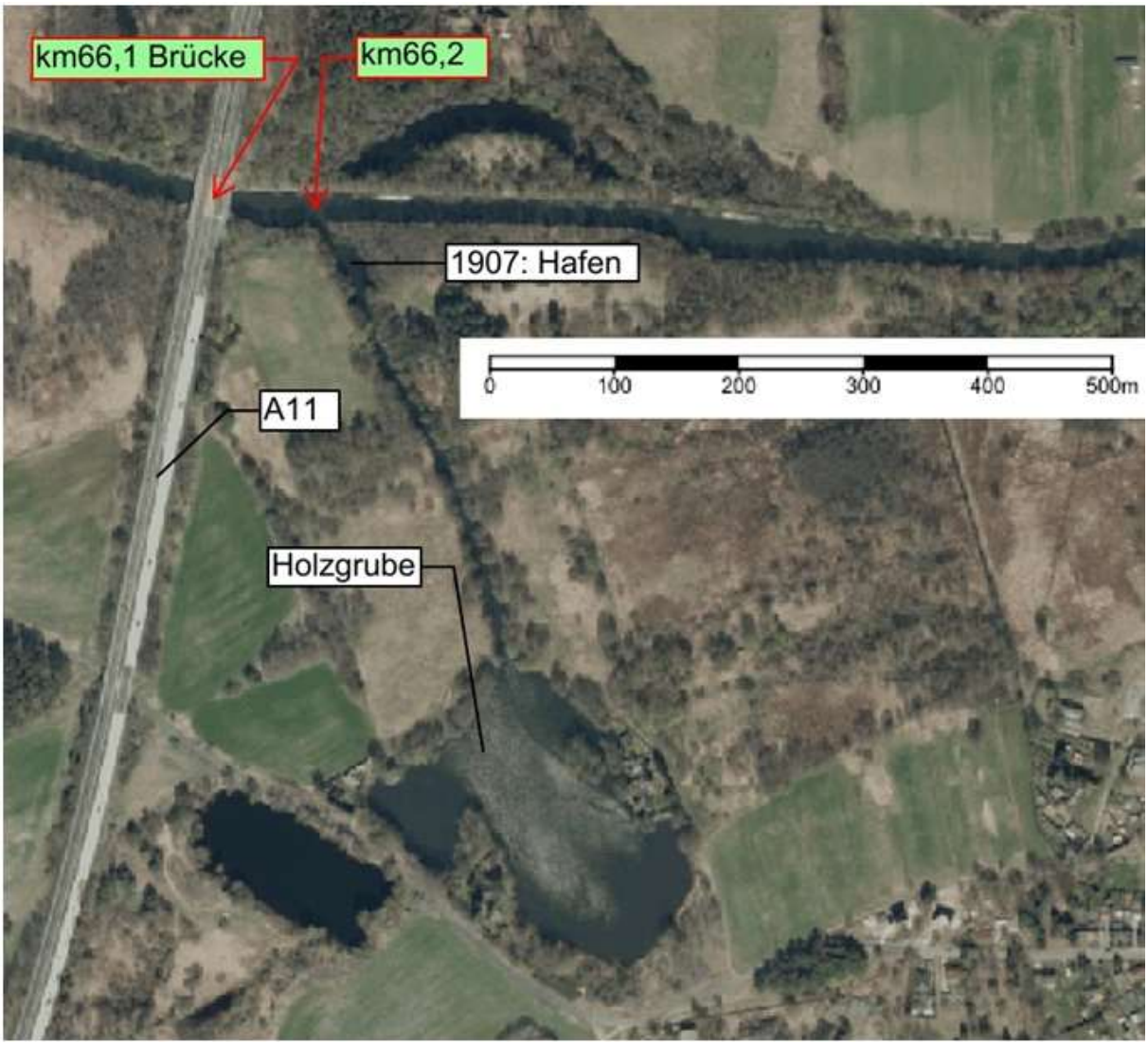


Abbildung 20: Situationsplan im Bereich der Herrmannsmühle – Orthophoto nach LGB Brandenburg

Um 1911 befanden sich zwischen km 65,3 und km 67,4, das ist der Abschnitt von der Hubertusmühle bis oberhalb der Schöpfurther Schleuse, am Südufer des Finowkanals insgesamt 4 private Hafenanlagen. Einer davon war der Hafen einer Ziegelei. In der Stromkarte ist bei km 66,2 eine ca. 30 x 60 Meter große, unmittelbar südlich des Kanals gelegene Wasserfläche erkennbar.

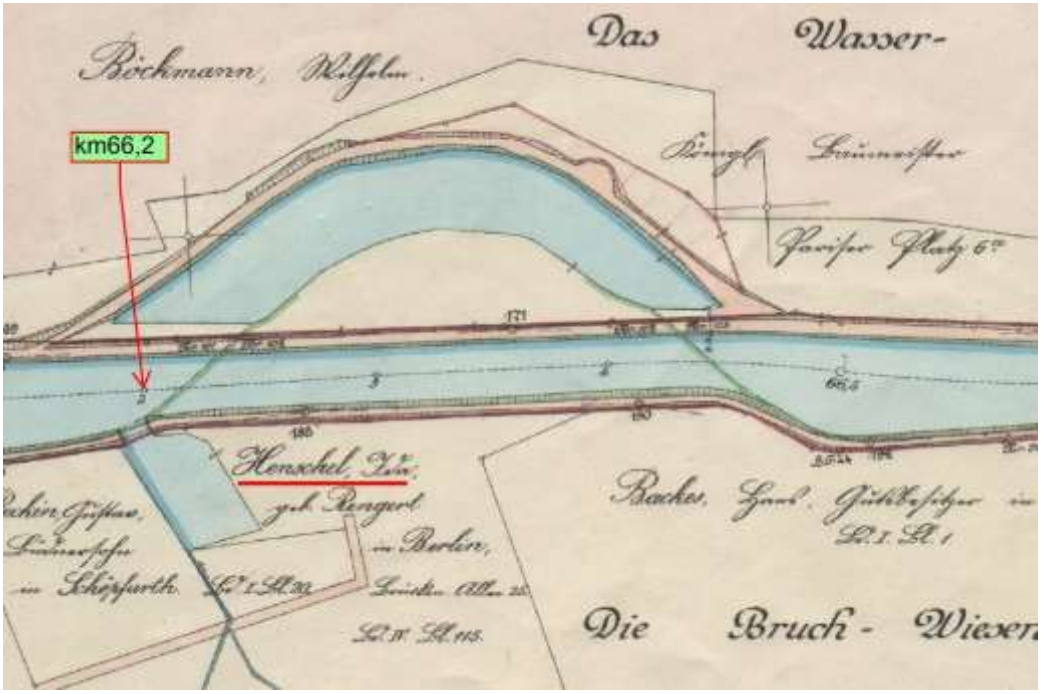


Abbildung 21: Hafen der Herrmannsmühle, Auszug Stromkarte, WSA Eberswalde –
Hier existiert der Durchstich zur Holzgrube in der heutigen Form noch nicht

Das angrenzende Grundstück war zur damaligen Zeit im Besitz von Ida Hentschel.
Etwa 600 m weiter südlich war die Ziegelei „Germania“ des Eigentümers Henschel gelegen. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei der Wasserfläche bei km 66,2 um den Hafen der Ziegelei gehandelt hat. Die Ziegelei hat in den 1920-iger Jahren den Betrieb eingestellt. Anschließend hat an gleicher Stelle Herrmann Schäler ein Sägewerk, die sogenannte „Herrmannsmühle“ eingerichtet.

Abbildung 22:
Hafen der Herrmannsmühle,
Messtischblatt um 1930

©Eberhard Seelig

Erst um 1930 wurde die ursprünglich zur Ziegelei „Germania“ gehörige Grube, die heutige „Holzgrube“ durch einen Stichkanal mit dem Hafen der ehemaligen Ziegelei am Finowkanal verbunden. Die Holzgrube diente als Zwischenlager für das, dem Sägewerk angeliefertem Floßholz. Am Südende der „Holzgrube“ wurden die Stämme über den Hubertusmühlenweg hinweg in das Sägewerk gezogen. Das Schöpfurther Säge- und Hobelwerk „Herrmannsmühle“ hat noch bis 1945 gearbeitet.

Blick über die Holzgrube, im Hintergrund links mündet der Stichkanal

Aufnahme: Autor, 25.03.2007

Abbildung 23: Hafen der Herrmannsmühle-Blick über die Holzgrube

Heute wird die ehemalige Grube der Ziegelei und späterer Floßholzhafen als Angelgewässer benutzt. Der Stichkanal ist noch vorhanden, jedoch durch umgestürzte Bäume unpassierbar.

Abbildung 24:
Einfahrt zum Hafen der Herrmannsmühle,
Blick in Richtung Süden über den Finowkanal

©Eberhard Seelig

Auch der alte Hafen am Finowkanal ist noch erkennbar. Die freie Wasserfläche beträgt jetzt etwa 25 x 50 Meter.

Abbildung 35:
Reste der Treidelwegbrücke an der Hafeneinfahrt

An der Ausfahrt des Hafens sind auch noch die Mauerreste einer Brücke im Zuge des Treidelweges vorhanden.
Beim Hafen der „Herrmannsmühle“ dürfte es sich um eine der jüngsten Anlagen, nicht nur am Finowkanal, handeln, die speziell zum Zwecke der Flößerei errichtet wurden.

5.4 Fazit

Auf der gesamten Länge des Finowkanals existierten zahlreiche Einrichtungen, die ausschließlich der Flößerei dienten. Dabei handelte es sich in der Regel um recht einfache Bauwerke, deren Lebensdauer nur sehr begrenzt war. Bei genauem Hinsehen sind jedoch auch heute noch, ein halbes Jahrhundert nach dem Ende der kommerziellen Flößerei in der Region, Spuren der Flößerei zu finden.

6 Flößerei – ein immaterielles Kulturerbe

Mit dem Ende der Flößerei ist dieses alte Handwerk jedoch nicht in Vergessenheit geraten. Bis zur Industrialisierung war das Leben der Menschen, war jedes Handwerk ohne den Rohstoff Holz undenkbar, und die Flößerei sorgte dafür, dass dieses Holz aus den waldreichen in die waldarmen Gebiete gelangte.
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. In Anerkennung der Bedeutung der Flößerei für die wirtschaftliche Entwicklung hat die Kultusministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland im Dezember 2014, den Empfehlungen eines unabhängigen Expertenkomitees folgend, die Flößerei als immaterielles Kulturerbe in Deutschland bestätigt.
Die Aufnahme der Flößerei in die erste deutsche Liste des immateriellen Kulturerbes soll jedoch nur eine Zwischenstation sein. In der deutschen Flößerei-Vereinigung wurde als weiterer Schritt beschlossen, die Aufnahme der Flößerei in die

REPRÄSENTATIVE LISTE DES IMMATERIELLEN KULTURERBES DER MENSCHHEIT,

also in das UNESCO-Weltkulturerbe, vorzubereiten. Nun wurde Holz ja nicht nur in Deutschland geflößt. Dieser Technologie bediente bzw. bedient man sich noch heute in vielen Regionen der Welt. So wurde sehr schnell klar, dass es sinnvoll ist, wenn der Antrag von mehreren Ländern gemeinsam eingereicht wird. Deshalb haben ursprünglich die Vertreter aus fünf europäischen Ländern, aus Po-

len, Tschechien, Lettland, Österreich und Deutschland beschlossen, die Nominierung gemeinsam zu beantragen. Kürzlich hat auch noch das spanische Kulturministerium mitgeteilt, dass es die Antragstellung aktiv unterstützen möchte. Somit sind jetzt also die Vertreter aus sechs Ländern unter der Leitung von Frau Cicha-Kuzcynska vom polnischen Kulturministerium dabei, die finalen Antragsunterlagen auszuarbeiten. Dazu gehören ein Video, Fotos und umfangreiche Fragebögen. Am 13. März wird hoffentlich die deutsche Kultusministerkonferenz die Empfehlung aussprechen, dass Deutschland die multinationale Bewerbung unterstützt. Aus Polen, Tschechien, Lettland und Spanien liegt die Empfehlung der jeweiligen Ministerien bereits vor. Daran anschließend finden dann noch Konsultationen mit der UNESCO-Kommission statt. Wichtig ist, dass von Beginn an die nationalen UNESCO-Kommissionen beteiligt werden. Denn entscheidend bei der Wertung des Antrages ist nicht primär die Sichtweise der Antragsteller, sondern die der UNESCO. Die letzte Tagung der multinationalen Arbeitsgruppe fand am 13./14.Februar in Warschau statt. Die nächste Zusammenkunft ist am 27./28. Mai in Magdeburg vorgesehen. In Anbetracht des enormen Aufwands für die redaktionelle Abstimmung der Unterlagen und der nachfolgenden Bestätigung durch die nationalen Organisationen ist der Zielpunkt für die Einreichung der Bewerbung der 31. März 2021.

Nachtrag:
Die Kulturministerkonferenz und die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien haben am 13.03.2020 auf Empfehlung des Expertenkomitees für Immaterielles Kulturerbe der Deutschen UNESCO-Kommission über die Nominierung der Flößerei für eine internationale UNESCO-Liste positiv entschieden.

.