

Bericht über die erste Schleppfahrt des Finowfurter Flößervereins im Jahre 2006 anlässlich der 775-Jahr-Feier der Stadt Oderberg

Vorwort

Der in nachfolgendem Bericht beschriebene Bau eines kompletten Floßzuges und die anschließende Schleppfahrt über eine längere Strecke liegen inzwischen einige Jahre zurück. Das dabei Erlebte wird jedoch allen Beteiligten noch lange in Erinnerung bleiben. Es war einer der ersten herausragenden Höhepunkte in der Geschichte des Finowfurter Flößervereins. Der Bau der Floßtafeln fand noch unter Anleitung von Floßmeister Dieter Wendt, Ehrenmitglied unseres Vereins, statt. Deshalb können wir mit Stolz darauf verweisen, das Flößerverhandwerk von einem der letzten Berufsflößer gelernt zu haben.

Schon zum 18. Deutschen Flößertag im vergangenen Jahr fragte Dr. Schulenburg, Bürgermeister der Stadt Oderberg an, ob wir bei einem Natur- und Flößernfest im Rahmen der Festivitäten zum 775. Jahrestag der Stadtgründung mitwirken würden. Im Oktober fanden dazu die ersten Gespräche statt. Uns wurden 60 Stämme zugesichert, die, zu drei Tafeln verbunden, nach der Veranstaltung nach Finowfurt überführt werden sollen. Werner Ahrens, Eigner des Schleppers „Aurora“ erklärte seine Bereitschaft, die Schleppfahrt von Oderberg nach Finowfurt zu übernehmen. Im Januar erteilte das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde die Genehmigung für die Fahrt von Oderberg nach Finowfurt und im Februar ließ Martin Krüger, der zuständige Revierförster, die Kiefern schlagen. Eine der bisher anspruchsvollsten Aktionen des Vereins kann beginnen.

Am Freitag, 28.08.2006 werden alle erforderlichen Werkzeuge und Ausrüstungen verladen und für den Transport nach Oderberg vorbereitet. Am Abend begibt sich dann schon eine Abordnung des Vereins an den Ort des Geschehens. Auf der „Riesa“, dem Seitenraddampfer des Binnenschifffahrts-Museums soll das Wochenende mit Vorträgen zur Flößerei eingeläutet werden. Eberhard spricht zum Thema „Flößerei zwischen Havel und Oder“.



Am darauf folgenden Tag, bereits kurz nach sieben Uhr beginnt Ralph mit seinen Leuten, die Stämme von Hand ins Wasser zu rollen und die erste Tafel zusammenzustellen. Die zweite Gruppe trifft eine gute Stunde später ein. Der Wetterbericht hat nach wochenlanger Hitze Regen angesagt. Anfangs nieselt es auch ein bisschen. Es gilt keine Zeit zu verlieren. Unser Altmeister Dieter überwacht routiniert das Zusammenstellen der Bodenlagen und nagelt selbst die Klampen der ersten Tafel. Nachdem der erste Boden fertig gestellt ist, wird sofort mit dem Auflasten begonnen. Inzwischen haben sich die Regenwolken auch verzogen. Es wird richtig heiß. Der Schweiß rinnt in Strömen. Die Aufteilung in drei Gruppen erweist sich als sehr effektiv, denn bereits zum Mittag schwimmen drei fertige Tafeln auf der Alten Oder.



Martin Krüger überlässt uns noch 20 Tannenstämme extra. Diese werden als vierte, kleinere Tafel angehängt. Die Zuschauer verfolgen die Arbeiten recht interessiert. Einer legt sogar selbst mit Hand an. Unsere Frauen sorgen für die erforderliche Verpflegung. Auch das Zelt mit den Ausstellungstafeln ist inzwischen aufgebaut. Der Nachmittag vergeht dann mit der Komplettierung des Floßzuges. Die Züge, die Vorrichtungen zum Koppeln der Tafeln, das Zelt und die Feuerstelle sind noch fertig zu stellen. Am späten Nachmittag trifft dann auch die „Aurora“ ein. Kurz vor Sonnenuntergang legt der komplette Schleppzug zu einer Probefahrt auf der Alten Oder ab. Der erste Teil der Aufgabe ist somit gelöst. Alle nicht mehr benötigten Werkzeuge werden sofort wieder verladen und für den Rücktransport vorbereitet. Fünf Mann verbleiben vor Ort. Peter und Reinhard lassen es sich nicht nehmen, auf dem Floß zu übernachten. Die anderen machen es sich im Zelt gemütlich. Der Sonntagmorgen verheißt einen wunderschönen Sommertag. Früh um fünf Uhr liegt über dem Wasser eine himmlische Ruhe. Leichte Dunstschwaden verziehen sich. Einige Bleßhuhnfamilien ziehen ihre Bahnen und lassen sich von unserer Anwesenheit kaum beeindrucken. Nach dem Eintreffen der Frauen gegen neun Uhr wird gemeinsam gefrühstückt. Anschließend brechen wir die Zelte ab und bereiten die Abfahrt vor. Geplant ist die Fahrt auf der Havel-Oder-Wasserstraße über die Alte Oder, den Oderberger und Lieper See in den Finowkanal, also auf der gleichen Route, die

auch unsere Vorfahren benutzt haben. Die Passage über das Schiffshebewerk und den Oder-Havel-Kanal ist für uns tabu, aber das war ja auch gar nicht unser Ziel. Vor uns liegen 28 Kilometer, 8 Schleusen, eine Klappbrücke und eine Hubbrücke. Die neunte Schleuse, die kurz vor unserem Floßplatz gelegene Schöpforth Schleuse werden wir nicht passieren können, da sie zurzeit von Grund auf Instand gesetzt wird.

Gegen Mittag trifft auch Jens Knuth mit dem Begleitschiff des Wasser- und Schifffahrtsamtes Amtes Eberswalde ein. Er wird die Fahrt auf dem Teilstück über die Bundeswasserstraße überwachen. Nach kurzer Abstimmung legt der Zug ab.



Die Fahrt auf der hier recht breiten Wasserstraße ist für uns eine völlig neue Erfahrung. Begegnungen mit der Berufsschifffahrt hatten wir auf unserem beschaulichen Finowkanal bisher auch so gut wie keine. Für uns gibt es jetzt erst einmal nichts zu tun. Wir können die Schönheiten der Natur, die sich ganz unterschiedlich zeigt, in vollen Zügen genießen. Auf der rechten Seite erheben sich die steilen Hänge des Teufels- und des Pimpinellenberges. Ganz im Gegensatz dazu breitet sich das fast völlig ebene Niederoderbruch am linksseitigen Ufer vor unseren Augen aus. Nach einer guten Stunde Fahrt, vorbei an den ehemaligen Holzlagerplätzen auf dem Oderberger See ist unterhalb des Schiffshebewerkes die Mündung des Finowkanals erreicht. Hier verlassen wir die Bundeswasserstraße. Kurz darauf ist auch schon die Lieper Schleuse, das östliche Tor des Finowkanals in Sicht, unsere eigentliche Arbeit während der Fahrt beginnt. Die Schleusenammern sind 41,5 Meter lang, unser Zug misst jedoch mehr als 60 Meter in der Länge. Deshalb ist bei jeder Schleusung der Zug in der Mitte zu trennen, beide Hälften in der Kammer nebeneinander zu legen und bei der Ausfahrt wieder zu koppeln. Jede Schleusung dauert etwa eine halbe Stunde, vorausgesetzt das Tor ist bei der Anfahrt bereits geöffnet.



Die Passage der ersten Schleuse, sie wird noch von Jens Knuth überwacht, klappt ganz ordentlich. Die darauf folgende Klappbrücke in Niederfinow erweist sich als recht enges Nadelöhr. Als nächste ist die Schleuse Stecher zu durchfahren. Hier gibt es infolge von Abstimmungsproblemen der Besatzung wider Erwarten Schwierigkeiten bei der Ausfahrt aus der Schleuse, was eindrucksvoll durch einen unsanften Stoß beim Anprall einer Floßtafel an die Mauer des Oberhauptes der Schleuse zu spüren ist. Das sollte aber auch während der gesamten Fahrt das einzige Problem dieser Art bleiben. Wir wollen am Sonntag noch unbedingt die Ragöser Schleuse passieren. Die normale Schleusenbetriebszeit endet um 17:00 Uhr. Die Zeit wird knapp. Der Schleusenwärter ist jedoch informiert, zeigt sich sehr kooperativ und macht noch eine Überstunde. Gegen 18:00 Uhr machen wir im Oberhafen der Schleuse fest. Das Ziel der ersten Etappe ist erreicht. Nach dem Abendbrot im nahe gelegenen „Forellenhof“ werden die Zelte aufgeschlagen.

In der Nacht hat es geregnet. Das Wetter scheint gut zu werden. Nach dem Frühstück auf dem Floß geht es weiter. Wir sind hier schon fast im Stadtgebiet von Eberswalde. Nun folgen die Schleusen in ganz kurzen Abständen. Die Stadtschleuse, die älteste der Kanalschleusen wollen wir möglichst zum Beginn der Schleusenzeiten erreichen. Hier muss auch die „Aurora“ betankt werden. Im Oberhafen treffen wir auf die „Annliese“, einen alten Finowmaßkahn. Der Tankwagen lässt auf sich warten. Es geht wertvolle Zeit verloren. Am Sitz des WSA Eberswalde vorbei geht es jetzt zur Kupferhammer Schleuse. Hier erwartet uns ganz spontan unser Bürgermeister mit einer Kiste Bier, als Gegenleistung gibt es einen Schlag Erbsensuppe. Er begleitet uns bis zur nächsten, der Drahthammer Schleuse. Die gleich drauf folgende Hubbrücke ist auch schon geöffnet und gewährt uns ungehinderte Weiterfahrt. Die Schleusungen werden jetzt fast schon zur Routine. Der Weg führt uns vorbei an den Resten des alten Walzwerkes und der Papierfabrik zur Wolfswinkler Schleuse. Anschließend erhebt sich auf der rechten Seite die imposante Fassade des alten Kraftwerkes der Märkischen Elektrizitätswerke. Auf kürzester Strecke folgen hier die steinernen Zeugen der frühindustriellen Entwicklung im Finowtal. Die Heegermühler Schleuse erreichen wir bereits am frühen Nachmittag. Das Messingwerk mit dem alten Hafen und der eindrucksvollen Teufelsbrücke sind ist die letzte der alten Industrieanlagen, die

wir auf dem Weg quer durch die Kreisstadt Eberswalde passieren. Bald darauf kommt Finowfurt in Sicht. Wir sind schneller als erwartet am Ziel. Das Holz kriegen wir jedoch in diesem Jahr nicht mehr durch die Schöpfungurter Schleuse, die Bauarbeiten sollen sich noch bis Mitte Mai 2007 hinziehen. Deshalb bleibt uns nichts weiter übrig, als alles bis zum Frühjahr einzulagern. Vielleicht lässt es sich dann so einrichten, dass durch die neue Schleuse als erstes ein Floßholztransport fährt. Dieses Wochenende war, so sind sich alle, die an der Fahrt von Oderberg nach Finowfurt teilnehmen konnten, einig, eine eindrucksvolle Demonstration des alten Flößerhandwerks und ein herausragender Höhepunkt in der Geschichte des Finowfurter Flößerverein e.V.

