

Die BERLINER WASSERSTRASSEN und ihr Verkehr.

Bearbeitet: Sonntag, 19. März 2021 / webmaster@horsthartwig.de

Zentralblatt der Bauverwaltung. Ausgabe 1908. Seite 643 =

https://digital.zlb.de/viewer/image/14688302_1908/663/

Während das künftige Groß-Berlin sich rüstet, die Fortführung seiner Bebauung in großen Zügen planmäßig festzulegen und die einheitliche Ordnung seiner Verkehrsverhältnisse in die Hand zu nehmen, ist es wohl zeitgemäß, auch auf die Wasserstraßen des Berliner Gebietes das Augenmerk zu lenken, auf das, was sie leisten und was sie in Zukunft leisten müssen. Die Spree und ihr Verkehr sind als die rechtmäßigen Eltern, die das kräftig empor gewachsene Zwillingsspaar Berlin-Köln genährt und großgezogen haben, anzusehen und wenn die **Spree** auch zu weilen als Aschenbrödel behandelt worden ist, weil sie aus der Reinigungsarbeit, die Berlin ihr zumutet, oft schwarz und schmutzig hervorgeht, so ist sie doch zu gleich die reiche Segenspenderin, der Berlin seinen Wohlstand und viel von seiner Größe und Bedeutung verdankt.

Schon im Jahre **1433** war die Berliner Spreeschleuse im Betriebe und im Jahre **1694** wurde ihr erster **Massivbau** vollendet. Die Kanäle zur Verbindung der Berliner Gewässer mit der Elbe, der Oder und der Warthe wurden im 17. und 18. Jahrhundert gebaut, und der Wasserverkehr Berlins belief sich im Jahre **1804** auf 24.700 Schiffe, im Jahre **1840** auf 48.350 mit 1.060.000 t Ladung. Während die Eisenbahn entstand und einen beträchtlichen Teil des Güterverkehrs übernahm, wuchs dennoch der Wasserverkehr auf 3.519.000 t im Jahre **1880** und auf 12.300.000 t im Jahre **1906**. Der Güterverkehr der Eisenbahn hat schon anfangs der sechziger Jahre den zu Wasser erreicht und dann zeitweilig nicht unerheblich überstiegen, im ganzen aber sich ihm ungefähr gleich gestellt, wenn man von gewissen Unregelmäßigkeiten absieht, die sich durch wechselnde Zählweise, wie Mitzählung der Vorortbahnhöfe u. dergl., im Laufe der Zeit geltend machten (vergl. Abb. 1, Seite 646). Die Wasserwege Berlins und Charlottenburgs beschränkten sich bis zum Jahre 1845 auf die Spree und den Schleusenkanal von zusammen etwa 17 km Länge. In den folgenden drei Jahrzehnten bis 1875 ist diese Länge durch die Kanalbauten, auf rund 37 km gebracht, also mehr als verdoppelt worden. 1845 bis 1850 wurde der Landwehrkanal mit dem Luisenstädtischen gebaut, 1848 bis 1859 der Berlin-Spandauer Kanal mit dem Humboldthafen, Nordhafen und den Ladestraßen am Kronprinzen- und Friedrich-Karl-Ufer, 1875 der Berlin-Charlottenburger Verbindungskanal. Der Ausbau des Landwehrkanals für 1,60 m Fahrtiefe und 22 m Breite mit massiven Uferwänden erfolgte 1882 bis 1885, die Kanalisierung der Unterspree von 1889 bis 1893 und die Erweiterung der Spreehaltung des Berlin-Spandauer Kanals für große Schiffe im Jahre 1897. Das letzte Glied ist der in den Jahren **1900** bis 1906 erbaute 45 km lange **Teltowkanal**, der die längst geplante südliche Umgehung des Stadtgebietes bildet und den Wasserverkehr Groß-Berlins in den südlichen Gebieten wecken und beherrschen wird.

Mit den bis 1897 vollendeten Bauten wurde nicht nur der Durchgang von 600 t-Schiffen durch Berlin ermöglicht, sondern auch dem Ortsverkehr reichlich Raum und Gelegenheit zu voller Entfaltung geboten, die, wie die Verkehrsziffern zeigen, sich auch eingestellt hat. Der Ortsverkehr ist der weit überwiegende Teil des Berliner Wasser-Verkehrs, von dem er etwa 85 v.H. in Anspruch nimmt. Er versorgt die Reichshauptstadt hauptsächlich mit **Baustoffen**, Brennstoffen, Getreide, Mehl, **Obst** und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, sowie mancherlei Rohstoffen für die Industrie, er wächst deshalb ebenso wie der örtliche Eisenbahnverkehr im großen und ganzen entsprechend der Zunahme der Einwohnerzahl, aber etwas stärker als diese, und ist nur zeitweilig von unregelmäßigen Schwankungen betroffen, die in besonderen wirtschaftlichen Verhältnissen ihren Ursprung haben. Etwas gleichmäßiger noch entwickelt sich der Durchgangsverkehr, der die Güterbewegung zwischen den östlich und westlich von Berlin belegenen Wasserstraßen umfaßt und bisher, soweit er von Fahrzeugen über **Finowmaß** ausgeübt wird oder der Oder oberhalb Fürstenberg angehört, durchweg Berlin berührte. Der Verkehr auf den Berliner Wasserstraßen ist schon jetzt sehr dicht und wird nach Vollendung des Groß-

schiffahrtsweges Berlin—Stettin und der Verbesserung der Oder-Weichsel-Wasserstraße noch in verstärktem Maße zunehmen, so daß eine Entlastung der Berliner Gewässer ebenso erwünscht erscheinen muß, wie eine Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit.

S. 645 = https://digital.zlb.de/viewer/image/14688302_1908/665/

Von den Schiffen, die in den Berliner Wasserstraßen verkehren, geht nur ein Teil durch die Schleusen des Berliner Bezirks, einerseits die Charlottenburger Schleuse nicht dazu gerechnet wird, andererseits im Oberwasser der Spree viele Schiffe löschen und laden, die den hiesigen Schleusen fernbleiben. Deshalb gibt die Zahl der Schleusungen kein ganz genaues Bild von der Größe des Verkehrs. Beispielsweise haben im Jahre 1906 zum Zwecke des Löschens und Ladens 58.200 Schiffe in Berlin angelegt, während 9.098 Schiffe durchgefahren sind. Geschleust wurden im ganzen 107.867 Schiffe, wobei die zum Zweck des Anlegens eingetroffenen, soweit sie überhaupt geschleust werden, durchschnittlich zweimal — für Hin- und Rückweg — gezählt sind. Die Leistungen der Schleusen betrugen in den verkehrreichsten Monaten Juli bezw. August 1906:

>> in der Mühlendamm Schleuse 3.176 Schiffe bei täglich 19stündiger Betriebszeit,

>> in der Stadtschleuse 1.262 Schiffe bei täglich 17stündiger Betriebszeit,

>> in der Unterschleuse des Landwehrkanals 1.836 Schiffe bei täglich 19stündiger Betriebszeit.

Von den 29.411 Schiffen, die im Jahre 1906 durch die Mühlendamm Schleuse gegangen sind, haben 10.019 mehr als 300 t Tragfähigkeit gehabt. Von den übrigen Berliner Schleusen ist keine groß genug, um Schiffe von mehr als 47 m Länge — entsprechend einer Tragfähigkeit von 380 t — durchzulassen.

Unter diesen Umständen wäre der Zeitpunkt, zu dem eine weitere Verbesserung der Berliner Schleusenverhältnisse erforderlich wird, nicht mehr fern, wenn nicht eine wesentliche Entlastung durch den im Jahre 1906 eröffneten Teltowkanal erwartet werden kann. Es ist aber nicht wahrscheinlich, daß diese Entlastung für die Berliner Schleusen, sobald erst normale Verkehrsverhältnisse wieder Platz greifen, eine erhebliche und nachhaltige werden wird. Vorerst ist der Kanal von den Verbrauchsstellen, d. i. dem bebauten Teil Berlins und seiner nächsten Umgebung, fast überall noch zu weit entfernt, als daß die zu Schiff ankommenden Güter einen so weiten Umweg wählen sollten, so lange er irgend vermieden werden kann. Es kommt deshalb zunächst hauptsächlich der Durchgangsverkehr in Betracht, der in der Benutzung des Teltowkanals einen Vorteil finden kann, und zwar nur derjenige Teil, der sich zwischen der Oberspree und dem unterhalb Spandau liegenden Teil der Havel bewegt. Wenn aber der ganze Durchgangsverkehr Berlins nur etwa 15 vH. des Gesamtverkehrs beträgt, so kann der Anteil, der auf den Teltowkanal übergehen wird, für die nächste Zukunft auf höchstens 10 vH. geschätzt werden. Der Gesamtverkehr hat aber in den zwanzig Jahren von 1885 bis 1905 ziemlich gleichmäßig steigend um etwa 8.000.000 t, d. s. rd. 200 vH. des Verkehrs von 1885, zugenommen, danach würde die größte Entlastung der Berliner Gewässer, die vom Teltowkanal erwartet werden darf, schon durch den normalen Zuwachs weniger Jahre gedeckt werden. Der Teltowkanal wird aber durch Aufschließung der umgebenden Ländereien für die Bebauung und für die Ansiedlung industrieller Anlagen sehr rasch einen eigenen Ortsverkehr erzeugen, ohne den der Berliner Wasserstraßen erheblich abzuziehen, ja vielleicht sogar von neuem anregend auf diese wirken. Danach wird das Bedürfnis, eine zweite Mühlendamm Schleuse zu bauen oder die Stadtschleuse zu vergrößern, durch den Teltowkanal nicht lange aufgehalten werden.

Ob noch sonstige Erweiterungen des Wasserstraßennetzes bei den Entwürfen für die Verkehrswege von Groß-Berlin in Aussicht genommen werden, steht dahin. Aber sowohl hiervon wie von der Ausführung und Inbetriebsetzung der geplanten neuen Häfen von Berlin und Charlottenburg ist eher eine Steigerung als eine Herabsetzung des Verkehrs auf den vorhandenen Berliner Wasserstraßen und besonders in den Schleusen zu erwarten. Dazu kommt, da den größeren Fahrzeugen, deren Zahl viel rascher wächst als der Verkehr überhaupt, nur der eine Weg der Mühlendamm Schleuse durch Berlin offen steht, daß viele zu dem erheblichen Umweg durch den Teltowkanal genötigt sein würden, wenn während der Schiffsfahrtszeit der Betrieb der Schleuse etwa unterbrochen werden müßte. Wenn hiernach auch die Dringlichkeit einer Abhilfe in diesem Punkte durch das Vorhandensein des Teltowkanals etwas in den

Hintergrund getreten ist, so ist sie doch nicht beseitigt, und bei der Schwierigkeit, die die Lösung

S. 646 = https://digital.zlb.de/viewer/image/14688302_1908/666/

der Frage bietet, wird es gut sein, ihr schon jetzt die nötige Aufmerksamkeit zuzuwenden und erforderlichenfalls vorbereitende Schritte zu tun. Zwei Wege stehen, wie schon erwähnt, dafür offen. Der eine ist der Ausbau des Schleusenkanals für den Durchgang großer Elbschiffe, der andere ist der Bau einer zweiten Mühlendammschleuse. Der Ausbau des Schleusenkanals erfordert zunächst die Erweiterung der Durchfahröffnung der Schloßbrücke, die bis jetzt nur von höchstens 6,60 m breiten Schiffen durchfahren werden kann. Eine Erweiterung auf 11 m ist s. Z. beim Bau der Brücke schon vorgesehen und bietet keine erhebliche Schwierigkeit. Ferner müßte die Stadtschleuse an ihrer jetzigen Stelle vergrößert oder an anderer Stelle neu gebaut werden. Die vorhandene Kammer wäre um etwa 30 m zu verlängern und die Häupter mit der Schleusenbrücke wären um etwa 2 m zu erweitern.

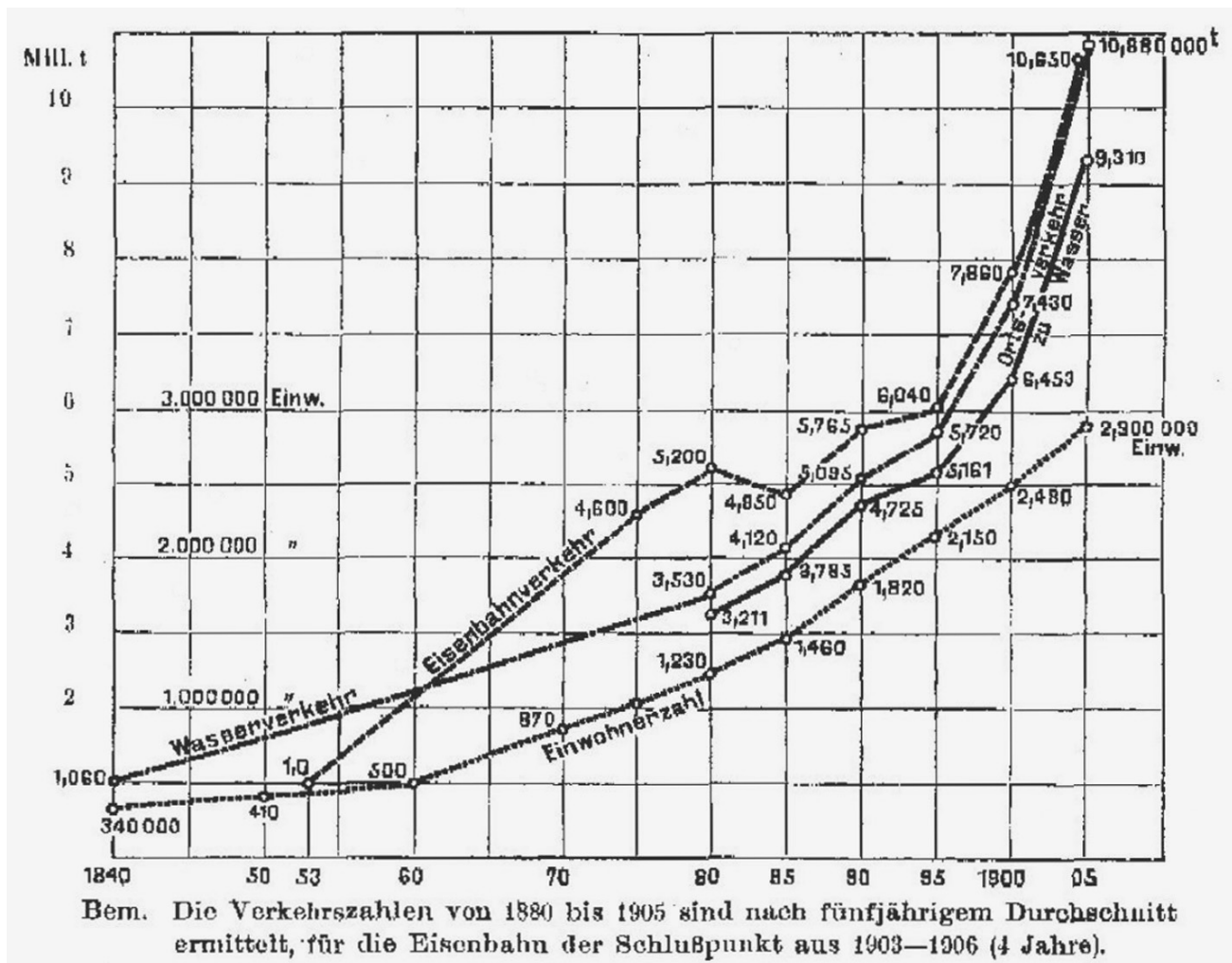


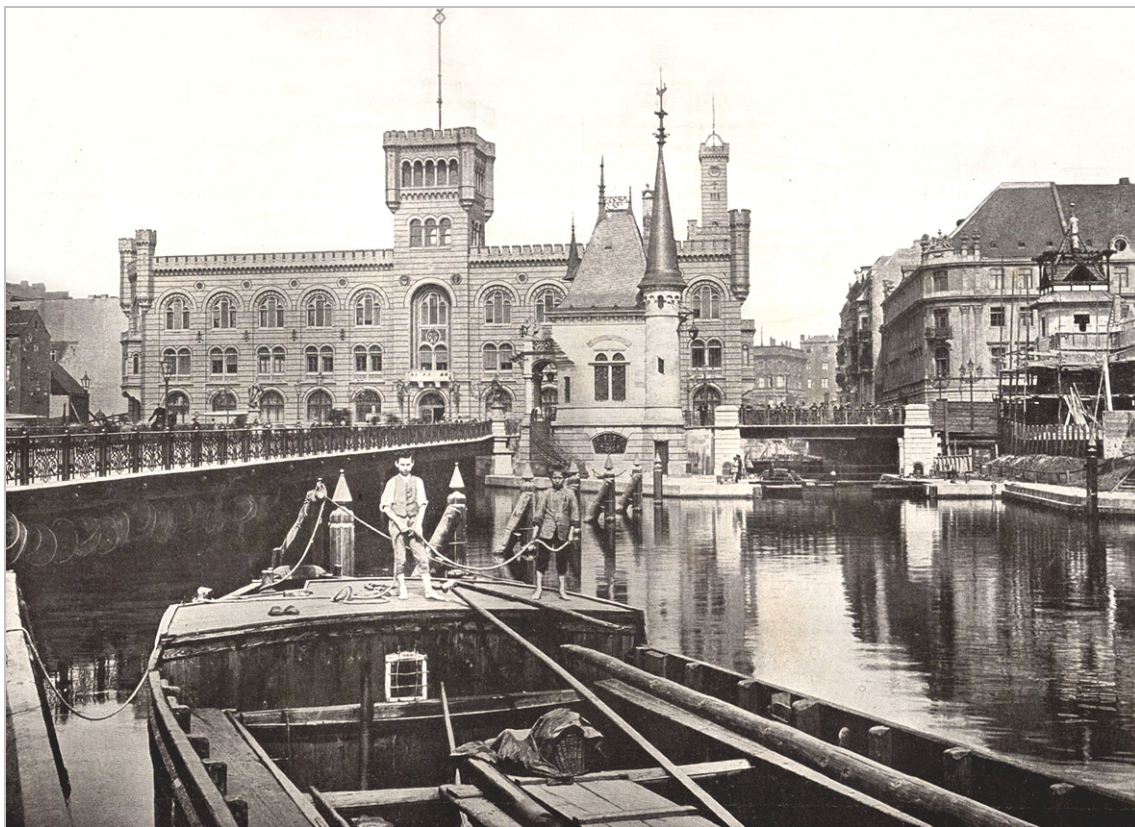
Abb. 1. Wasserverkehr, Eisenbahnverkehr und Einwohnerzahl in Berlin und seinen Vororten.

Bern. Die Verkehrszahlen von 1880 bis 1905 sind nach fünfjährigem Durchschnitt ermittelt, für die Eisenbahn der Schlußpunkt aus 1903—1906 (4 Jahre).

Auch dies würde ernststen Schwierigkeiten nicht begegnen, nur wird dem ganzen Unternehmen mit einer gewissen Berechtigung entgegengehalten, daß der Kanal wegen seiner geringen Breite und der scharfen Kurve oberhalb der Gertraudenbrücke eine besonders leistungsfähige Wasserstraße für große Schiffskörper schwerlich hergeben wird, eine Verbreiterung aber ohne unverhältnismäßig großen Kostenaufwand nicht durchführbar erscheint. Dieser Einwand bliebe auch bestehen, wenn man, wie wiederholt vorgeschlagen, die Schleuse nach aufwärts bis an die Inselbrücke verlegen und damit den ganzen Kanal ins Unterwasser bringen wollte. Außerdem werden gegen diese Veränderung mancherlei andere Bedenken erhoben, hauptsächlich eine für die Grundmauern der umliegenden Gebäude möglicherweise gefährliche Senkung des Grundwasserstandes.

Der andere Weg zur Beschaffung einer zweiten Durchfahrt für große Schiffe wäre der, im Mühlendamm noch eine neue Schleuse außer der alten anzulegen und in zulässiger Weise Ersatz für die dadurch verloren gehende Vorflut bei Hochwasser zu schaffen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Hochwasserspiegel der Oberspree festgelegt ist und nicht durch Einbauten gestaut werden darf. Allerdings kann, nachdem der Teltowkanal gebaut ist, diesem ein Anteil von 20 cbm/Sek. zur Hochwasserabführung zugewiesen werden. Aber die in Ausführung begriffenen Umflutkanäle im Gebiete der Oberspree und Dahme werden zeitweilig eine raschere und verstärkte Zuführung des Hochwassers zur Folge haben; dadurch wird die Leistung des Teltowkanals ausgeglichen und es wird kaum zulässig erscheinen, mit dem Einbau einer zweiten Schleuse eine nennenswerte Einschränkung des Abflußquerschnitts am Mühlendamm vorzunehmen. Dies erhöht die Schwierigkeit, für die Schleuse eine geeignete Lage zu finden, noch erheblich.

Die Vorflutfrage scheidet aber aus, wenn es gelingt, die Schleusen ganz oder teilweise zur Abführung des Hochwassers mitzubenutzen. Zur Zeit größeren Hochwassers ist der Schiffverkehr in der Spree stets so gering, daß eine der vorhandenen Schleusen mehr als ausreichen würde. Die Übrigen könnten unbedenklich bei Hochwasser offengehalten werden, wenn sie an Stelle der Stemmtore eine Verschußvorrichtung erhalten, die unter dem Druck des Oberwassers geöffnet und bei durchgehender Strömung wieder geschlossen werden kann. Dies wäre ein Rollschütz oder besser ein Segmentschütz, wie es in Nr. 93, Jahrg. 1907 des Zentralbl. d. Bauverw. beschrieben ist.



Mühlendamm Schleuse 1900. Quelle: WIKIPEDIA

Trotzdem bleiben gegen eine Veränderung der gegenwärtigen Mühlendammanlage behufe Einbaues einer zweiten Schleuse noch so außerordentliche Schwierigkeiten bestehen, daß es zweifelhaft erscheint, ob eine befriedigende Lösung dafür gefunden werden wird, wie auch die Arbeit von Schumann im Jahrg. 1899, S. 286 d. Bl. erkennen läßt. Der Ortsverkehr, bestehend in denjenigen Gütern, die in Berlin zu Schiff ankommen und abgehen, bildet, wie schon bemerkt, etwa 6/7 des gesamten Berliner Wasserverkehrs, der in der Statistik mit dem von Charlottenburg und Rixdorf zusammen gezählt wird. Die großen Gütermassen, die an den industriellen Werken an der Oberspree außerhalb der Weichbild-

grenze gelöscht und geladen werden, sind hierbei nicht mitgezählt, obgleich sie eigentlich zum Berliner Verkehr gerechnet werden müssen. Der Eingang beträgt etwa 93 vH. des gesamten Ortsverkehrs, der Ausgang also nur einen kleinen Bruchteil davon. Die Anfuhr des Bedarfs der Stadt an Nahrungsmitteln, Bau- und Brennstoffen, Rohstoffen für die Industrie und ihren Erzeugnissen und die Abfuhr der von Berlin ausgehenden Güter verteilen sich auf die Eisenbahn und die Wasserstraße seit einigen Jahrzehnten annähernd zu gleichen Teilen, wenn man von lebendem Vieh, welches nur mit der Bahn eingeführt wird, absieht.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts betrug der Wasserverkehr Berlins etwa 1.800.000 t, während die Eisenbahn sich noch mit 1.000.000 t begnügte. Um die Mitte der sechziger Jahre schon hatte die Eisenbahn den Wasserverkehr überflügelt, aber nachdem der letztere bis etwa 1880 erheblich langsamere Fortschritte gemacht hatte als die Eisenbahn, hat sich der Unterschied bald wieder ausgeglichen. Seit etwa 1885 schwankt der Anteil des Wasserverkehrs am gesamten Ortsverkehr, der seit dieser Zeit bis 1906 von rund 8.400.000 t auf 23.000.000 t — ohne lebendes Vieh — gewachsen ist, zwischen 43,6 und 49,7 vH. Während in der Zeit von 1885 bis 1906 der Wasserverkehr um 177 vH., der Eisenbahnverkehr um 170 vH. zugenommen hat, ist die Einwohnerzahl einschl. der Vororte nur von 1.460.000 auf rd. 3.000.000, also um 106 vH. gewachsen. Danach ist der örtliche Güterverkehr zu Wasser wie zu Lande rascher gestiegen als die Einwohnerzahl. Er betrug im Jahre 1885 zu Wasser 2,60 t, auf der Eisenbahn 3,32 t auf den Kopf der Einwohnerschaft, im Jahre 1906 aber 3,46 t zu Schiff und 4,22 t mit der Eisenbahn. Hierbei ist stets lebendes Vieh nicht mitgezählt. Allerdings ist der Wasserverkehr in manchen anderen Binnenhäfen Deutschlands erheblich stärker gewachsen als der Berlins, wie nachstehendes Verzeichnis 41) zeigt:

	Ortsverkehr zu Wasser		
	1875 t	1905 t	Zunahme vH.
Berlin-Charlottenburg	3 239 000	10 114 000	212
Ruhrort, Duisburg-Hochfeld	2 935 000	14 800 000	400
Düsseldorf	140 000	1 019 000	628
Ludwigshafen	129 000	1 821 000	1 300
Mannheim	736 000	5 296 000	620
Breslau	127 000	1 150 000	800
Kosel	5 000	1 513 000	30 160
Hamburg	799 000	7 853 000	883
Frankfurt a. M	201 000	1 518 000	655

Auch der Gesamtverkehr Deutschlands ist stärker gewachsen als der Ortsverkehr von Berlin und Charlottenburg, und zwar fast gleichmäßig auf der Wasserstraße und auf der Eisenbahn, wie nachstehende Nachweisung ergibt.

Jahr	Ankunft und Abgang auf Wasserstraßen				Ankunft und Abgang auf Eisenbahnen			
	Deutsch-lands 1000 t	Berlins mit Charlottenburg			Deutsch-lands 1000 t	Berlins mit Charlottenburg		
		1000 t	Anteil von Deutschl. in vH.	Anteil von Deutschl. in vH.		1000 t	Anteil von Deutschl. in vH.	Anteil von Deutschl. in vH.
1875	20 800	3 239	15,5	} 37	167 000	4 600	2,8	} 37
1905	103 400	10 114	9,8		588 700	10 719	1,8	

*) Vergl. auch: *Dreißig Jahre deutscher Binnenschifffahrt 1876—1905 von Sympher. Zeitschr. f. Binnenschifffahrt 1907, 22. Heft.*

Daß der Berliner Wasserverkehr nicht mehr so stark fortschreitet wie der von Hafenstädten an großen Strömen, wo günstige Gelegenheit zur Entwicklung eines Umschlagverkehrs für Massengüter

S. 647 = https://digital.zlb.de/viewer/image/14688302_1908/667/

zwischen Eisenbahn und Wasserstraße sich bietet, wie es bei den obengenannten Punkten der Fall ist, darf nicht auffallen. Denn Berlins Umschlag zwischen Bahn und Wasserstraße ist äußerst gering und zeigt sich bisher wenig entwicklungsfähig. Je mehr Berlin der Knotenpunkt eines nach vielen Richtungen sich verzweigenden Netzes von ausgebauten Wasserstraßen wird, um so mehr wird sein Ortsverkehr zu Wasser sich auf den eigenen Verbrauch und die nähere Umgebung beschränken und für einen Umschlag durchlaufender Massengüter in großem Umfange wenig Gelegenheit bieten.

Zur Zeit bilden vom gesamten Wasserverkehr Berlins etwa 79 vH. Zugang und dienen zur eigenen Versorgung der Stadt. Etwa 60 vH. aller auf dem Wasser in Berlin eintreffenden Güter sind **Baustoffe**, 16 vH. Kohle, 10 bis 12 vH. landwirtschaftliche und ebensoviel Industrie-Erzeugnisse. Die Frachtersparnisse, die beim Bezuge aller dieser Bedürfnisse zu Wasser entstehen, lassen sich nach dem Unterschiede zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht, der allerdings zeitweilig großen Schwankungen unterworfen ist, aber doch immer die Wasserstraße als den billigeren Weg ausweist, ungefähr schätzen.

Die Anfuhr der **Ziegelsteine** war früher zu Wasser um etwa 2 Mark pro 1000 billiger als mit der Bahn. Dieser Preisunterschied ist im Laufe der Zeit geringer geworden und soll zeitweise nur noch 0,50 bis 1 Mark pro 1000 betragen. Rechnet man, daß in normalen Jahren rd. 1.200 Millionen Ziegel hier eintreffen, so wird die durchschnittliche Ersparnis an Frachtkosten auf 1.200.000 Mark nicht zu hoch veranschlagt sein. Alle übrigen zu Wasser eintreffenden Schiffsgüter, besonders Kohlen, Hölzer, Getreide, Mehl, Eisen, Zement und andere Baustoffe, haben im Durchschnitt erheblich weitere Wege zu machen als die **Ziegel**. Die Steinkohle, die von Hamburg, Schlesien oder Stettin zu Schiff hier eingeht, hat eine Frachtersparnis von durchschnittlich 3,60 bis 4 Mark/t im Vergleich zur Bahnanfuhr, das ergibt für 2 Millionen t etwa 7.600.000 Mark. Rechnet man für 2,8 Millionen t Kies, Sand, Steine, Eisen und sonstige Baustoffe nur 0,50 Mark/t und für 2 Millionen sonstige Güter je 2 Mark Ersparnis, so ergeben sich im ganzen mindestens 14 Millionen Mark, die Berlin alljährlich durch die Wasserbeförderung erspart, d. s. rd. 4,60 Mark auf den Kopf der Einwohnerschaft. Wahrscheinlich ist der Betrag noch erheblich höher. Dazu kommt die wertvolle Entlastung der übrigen Verkehrsstraßen, die durch die Anlieferung an die weitverzweigten Ufer eintritt. (Schluß folgt.)

S. 660 = https://digital.zlb.de/viewer/image/14688302_1908/680/

Die Berliner Wasserstraßen und ihr Verkehr, (Schluß aus Nr. 97.)

Die Aufgabe, diesem Verkehr Mittel und Wege offen zu halten und ihn tunlichst zu erleichtern, ist hier nach von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Dazu gehört neben der Verbesserung der nach und durch Berlin führenden Wasserstraßen vor allem die Einrichtung der Ufer für den Lösch- und Ladeverkehr. Staat, Gemeinde und Einwohnerschaft sind an der zweckdienlichen Lösung dieser Aufgabe in gleichem Maße beteiligt, über die Frage aber, welche Maßnahmen dazu geeignet sind, wer darüber zu entscheiden hat, wem die Ausführung obliegt und wer die Mittel bereitzustellen hat, sind die Meinungen geteilt und haben im Laufe der Zeit gewechselt. In erster Linie ist natürlich der Eigentümer des Ufergeländes berechtigt und verpflichtet, für die nötigen Lösch- und Ladeeinrichtungen zu sorgen, weil er über das Gelände verfügt und er allein die Anlagen entweder für sich oder für andere benutzen und verwerten kann. Dieses Recht erleidet an nicht staatlichen Ufern gewisse Beschränkungen dadurch, daß der Staat auch für solche Schiffe, die an den nicht ihm gehörenden Ufern löschen oder laden, Abgaben erhebt, um die Kosten der künstlichen Veranstaltungen zur Schiffbarmachung des Flusses

oder zum Bau der Kanäle daraus zu decken, und ferner dadurch, daß für Verkehrseinrichtungen, die der Flußanlieger schafft und anderen gewerbsmäßig gegen Entgelt zur Benutzung überläßt, die Festsetzung von Tarifen für diese Benutzung verlangt wird, die von der Regierung zu genehmigen und öffentlich bekannt zu geben sind. Außerdem unterliegen die baulichen Anlagen, soweit sie das Ufer berühren oder darüber hinausragen, der Genehmigung der Strombehörden, und es wird dafür ein Räumungskostenbeitrag und ein Domänenzins erhoben. Endlich wird zum Zweck des Löschens oder Ladens nur solchen Schiffen der Eintritt in die Berliner Gewässer gestattet, denen von der Schifffahrtspolizei, der auch die Erhebung der fiskalischen Liegegelder übertragen ist, ein Liegeplatz zugewiesen ist. Was die öffentlichen Ufer anlangt, so hat in Berlin in früherer Zeit der Fiskus die öffentlichen Straßen und, soweit sie den Fluß oder die Kanäle berührten, auch die Ufer besessen und unterhalten. Er hat die Ufer für den Ortsverkehr ausgebaut, Häfen angelegt und mit Ladestraßen und öffentlichen Kranen versehen, die er zum Teil selbst betreibt, zum Teil privaten Unternehmern zu diesem Zweck genehmigt hat. Mit dem Ablauf des Jahres 1875 ist das Eigentum an den öffentlichen Straßen nebst der Unterhaltungslast an die Stadtgemeinde übergegangen, nur die Ufermauern und Böschungen sind im Eigentum des Wasserbau-fiskus verblieben. Seit dieser Zeit aber hat der Staat den weiteren Ausbau der öffentlichen Ufer für den Lösch- und Ladeverkehr aus eigenen Mitteln mehr und mehr eingeschränkt und betrachtet dies als Aufgabe der Gemeinde. Private Grundstücke mit Uferfront, sogenannte Wassergrundstücke, finden sich noch in reichlicher Ausdehnung an der Spree und an vereinzeltten Punkten des Landwehrkanals.

Durch die Anlegung von Uferstraßen geht ihre Zahl und Ausdehnung auch an der Spree allmählich zurück. Zahlreiche Grundstücke, die früher als **Stätteplätze für Baustoffe** und dergl. benutzt wurden oder mit Speichern und Fabrikanlagen besetzt waren, sind mit Wohngebäuden bebaut worden und haben ihren Wert für den Wasserverkehr verloren. Auch mit dem Ausbau des **Landwehrkanals** ist eine Reihe von Liegeplätzen eingegangen, von denen früher die auf den Straßen stehenden Wagen beladen oder die jenseits der Straße liegenden Stätteplätze versorgt wurden. Zum Ersatz dafür sind bisher entstanden die Ladestraße am Halleschen Ufer mit 6 bis 8 Liegeplätzen, der **Urbanhafen** mit etwa 68 Liegeplätzen, der Rixdorfer Kanal mit ungefähr ebensoviel Stellen, das Charlottenburger Ufer am Landwehrkanal mit 22 Stellen, das Bundesratsufer mit 12 Liegestellen. Eine nicht unerhebliche Anzahl von Liegestellen an privaten Ufern wird wenig oder gar nicht mehr benutzt. Im ganzen hat deshalb eine nennenswerte Zunahme der Schiffs-liegeplätze seit dem Neubau des Verbindungskanals nicht stattgefunden. Gezählt werden zur Zeit in Berlin und Charlottenburg rund 35.000 m ladefähige Ufer mit 1.445 Liegestellen. Davon sind öffentlich staatliche 590, öffentlich städtische 317 und private 538. Während diese Zahlen seit etwa 30 Jahren sich wenig verändert haben und schon anfangs der 80er Jahre über angeblichen Mangel an Lösch- und Ladeplätzen lebhafteste Beschwerde geführt wurde, hat sich die Leistung der Ufer von 3,8 Millionen im Jahre 1885 auf 10,8 Millionen Tonnen im Jahre 1906 vermehrt und auch in dem letzten bisher verkehrreichsten Jahre sind selbst in den Monaten Juli und August, in denen der Verkehr am lebhaftesten war, niemals mehr als etwa 6/7 der vorhandenen Ladestellen besetzt gewesen. Es ist daraus ersichtlich, daß es auch heute noch nicht an Ladestellen überhaupt mangelt, sondern nur an solchen, die ihrer Nähe zu den Verbrauchs-stellen wegen besonders begehrt sind. Wenn auch die ladefähigen öffentlichen Ufer in sehr günstiger Weise über das Stadtgebiet verteilt sind, entspricht doch ihre Lage und Einrichtung nicht durchweg den Wünschen des Handels. Zu den Forderungen, deren Befriedigung hauptsächlich verlangt wird, gehören 1. Vermehrung der öffentlichen Lösch- und Ladestellen, 2. bessere und umfänglichere Ausstattung der öffentlichen Ufer mit Kranen zum Löschen und Laden und mit Speichern zur Lagerung von Gütern, die der Witterung nicht ausgesetzt werden dürfen. Keineswegs sind die in diesen und ähnlichen Punkten laut werdenden Klagen durchweg berechtigt oder von dem Bestreben geleitet, ein rascheres Löschen und Laden der Schiffe herbeigeführt zu sehen. Es zeigt sich sogar, daß vielen Empfängern, insbesondere von **Ziegelsteinen**, ein rascheres Entladen der Schiffe, wie es durch Krane stattfinden würde, bei den bestehenden Handelsgebräuchen störend und unerwünscht sein würde. Wegen der notwendig werdenden beschleunigten Abfuhr, wo

Stätteplätze und Speicherräume nicht zur Verfügung stehen oder doch ihre Benutzung erhebliche Mehrkosten verursacht, würde in vielen Fällen von der Benutzung der Krane Abstand genommen werden. Über die Höhe des den Schiffen zustehenden Wartegeldes wird zwar geklagt, aber es stellt sich immer noch erheblich billiger, als das Lagergeld auf Stätteplätzen und wiederholte Wagenförderung. Deshalb ist es nicht durchaus sicher, daß selbst an solchen Ufern, wo die Ladestellen sehr begehrt sind und der Verkehr sich zusammendrängt, Krane, die daselbst errichtet werden, sogleich ausreichende Inanspruchnahme finden werden. Große Betriebe, in denen bestimmte Güter regelmäßig zu Schiff eintreffen, um entladen und verarbeitet, verbraucht oder gelagert zu werden, wie Gaswerke, **Mörtelwerke**, Mühlen u. dergl., können ihre Krane dauernd oder doch einen erheblichen Teil des Jahres hindurch benutzen und so die Anlagekosten sicher verzinsen und tilgen. Sie werden fast durchweg auf eigenen Ufergrundstücken betrieben,

S. 662 = https://digital.zlb.de/viewer/image/14688302_1908/682/

weil sie sich nicht von der unsicheren Benutzung eines öffentlichen Kranes abhängig machen können und den Zeitverlust und die Kosten der Anfuhr vom Kran zur Bedarfs-Stelle nicht tragen wollen. Dadurch erklärt es sich, daß die fünf Dampfkrane, die im Jahre 1883 von einer englischen Gesellschaft an den hiesigen Häfen für den allgemeinen Gebrauch errichtet worden sind, eine lange Reihe von Jahren so gut wie unbenutzt blieben und erst, nachdem sie von hiesigen Gesellschaften für deren eigenen Betrieb erworben waren, in Tätigkeit traten. Die zehn Handkrane, die der Fiskus s. Z. an den Ladestraßen der Unterspree, des Humboldt- und Nordhafens errichtet hat, werden je nach ihrer Lage verschieden benutzt. Im ganzen bringen sie ungefähr die Anlage- und Betriebskosten bei einem Tarifsatz von etwa 0,40 Mark/t. Zwei elektrische Maschinenkrane, die die Stadt Charlottenburg am Charlottenburger Ufer des Landwehrkanals errichtet hat und selbst betreibt, sind gut beschäftigt. Sie waren im Rechnungsjahre 1906 jeder an fast 300 Tagen in Benutzung. Neben der besonders günstigen Lage ist dies auch dem sehr billigen Tarif von 0,10 Mark/t zuzuschreiben. Der Ertrag wird durch einen erhöhten Liegegeldsatz an den Kranen ausreichend ergänzt. Die Stadt hat deshalb im Jahre 1907 noch zwei weitere elektrische Krane, besonders für **Ziegelverkehr**, dort errichtet.

Die privaten Ufergrundstücke haben sich dem wachsenden Bedarf entsprechend mit Kranen und Förderwerken versehen, im ganzen sind zur Zeit vorhanden: 75 Maschinenkrane, 61 Elevatoren und Förderwerke, 37 Handkrane, **7 Ziegelkrane**, 1 Krananlage für **Kalksandsteine**, 138 Karrbahnen und Ladebühnen, 18 Speicher usw. Etwa 70 vH. der genannten Krane und Förderwerke sind erst seit dem Jahre 1898 entstanden. Eine verhältnismäßig hohe Leistungsfähigkeit wohnt den Berliner Ufern besonders dadurch inne, daß die breiten Wasserflächen der Spree und der Häfen vielfach das stevenrechte Anlegen gestatten und daß so trotz der reichlichen Liegefrist, die der Tarif gewährt, eine große Anzahl Schiffe an geringer Uferlänge abgefertigt werden kann. Dadurch ist es erklärlich, daß über die ladefähigen Berliner Ufer, obgleich große Strecken wegen ihrer Entfernung von der inneren Stadt und den bebauten Vierteln noch wenig oder gar keinen Verkehr haben, und obgleich ein Güterumschlag zwischen Eisenbahn und Schiff bisher nur in verschwindend geringem Maße besteht, doch im Durchschnitt 299 t/m Uferlänge im Jahre 1906 gelöscht und geladen worden sind. Zum Vergleich diene die nachstehende Nachweisung der Uferleistungen einiger größeren Binnenhäfen. Im Jahre 1905 wurden über jedes Meter Uferlänge im Durchschnitt gelöscht und geladen in:

	t			t	
Duisburg-Ruhrort - Hochfeld	581	« Kohlenkipper	Gustavsburg Berlin	312 290	(1906: 299 t)
Kosel	688	« ”	Magdeburg	241	
Mannheim	179	« ”	Mainz	159	
Breslau	121	« ”	Düsseldorf	132	
Ludwigshafen	419				

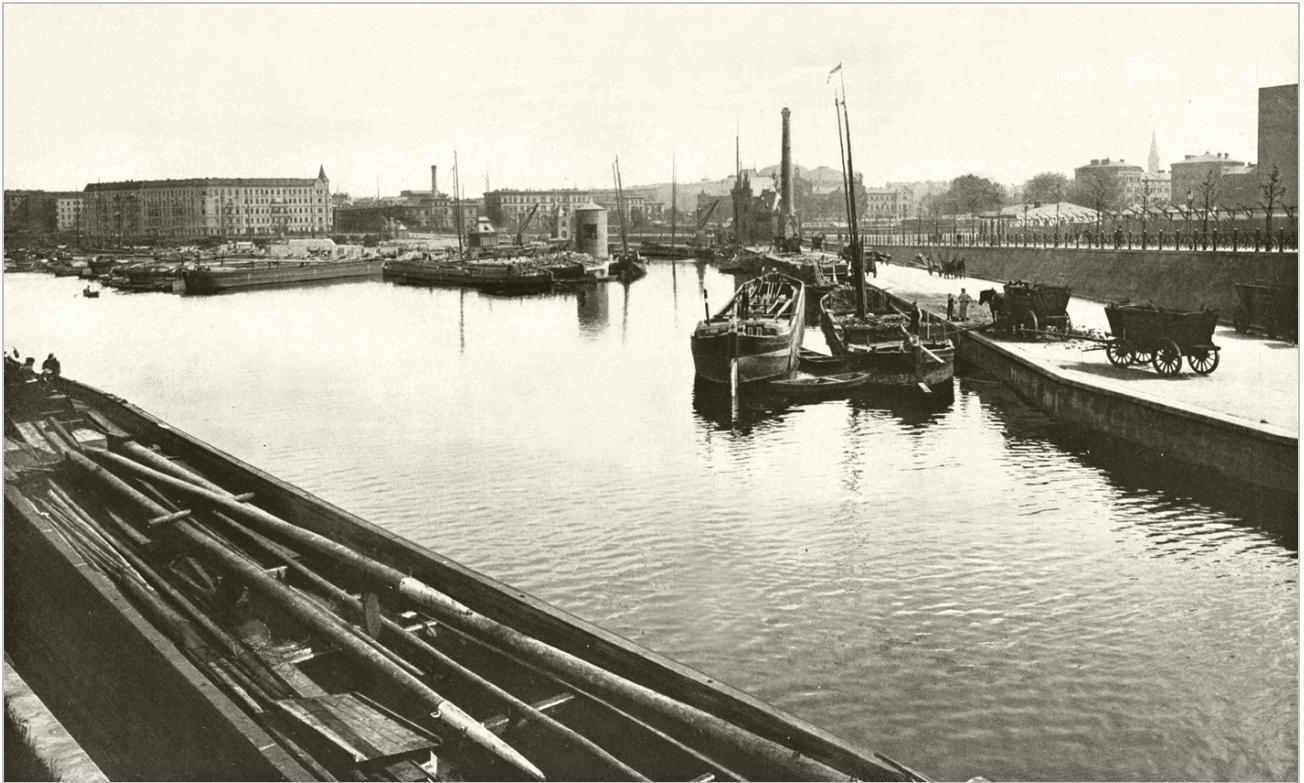
Danach haben von zehn der verkehrsreichsten Binnenhäfen Deutschlands nur vier eine größere Uferleistung als Berlin aufzuweisen und von diesen haben zwei — Kosel und Duisburg-Ruhrort-Hochfeld — sehr bedeutenden Eisenbahnumschlag mit Kohlenkippern. Demgemäß sind die Leistungen der Berliner Ufer bei umfangreichem Handbetrieb keineswegs ungünstig, wenn man berücksichtigt, daß beim Entwurf von Häfen, die in vollkommener Weise mit Kranen ausgestattet werden, durchschnittlich 450 bis 500 t auf 1 m Kailänge gerechnet werden und daß in Berlin an einzelnen Punkten bei Maschinenbetriebe über 6000 t und bei gemischtem Betriebe und zum Teil stevenrechter Anlage bis 1400 t/m erreicht werden, wie die folgende Nachweisung zeigt.

Man darf daraus entnehmen, daß an den Berliner Ufern, wo ausreichender Verkehr sich einstellt, auch die Leistungsfähigkeit der Ufer hinter seinen Forderungen nicht zurückbleibt und die dazu nötigen Einrichtungen getroffen werden. Wenn aus dem Vorstehenden ersichtlich, daß der Berliner Wasserverkehr sowohl im Vergleich zur Eisenbahn, als auch im Verhältnis zum Wachstum der Stadt sich allen berechtigten Erwartungen entsprechend entwickelt hat, so besteht doch auch kein Zweifel darüber, daß ein weiteres tunlichst ausgedehntes Anwachsen dieses Verkehrs dringend gewünscht und erwartet werden muß, um möglichst große Mengen von Gütern an dem billigeren Verkehr teilnehmen zu lassen und die Straßen und Eisenbahnen zu entlasten. Die Entlastung der Berliner Wasserstraßen durch den Teltowkanal soll nur Raum geben für den vermehrten Verkehr, der das Innere der Stadt auch künftig aufsuchen muß. Aber ob und welche Maßnahmen getroffen werden müssen, an welchen Punkten und von wem, um die erwartete Verkehrszunahme nicht zu hemmen» sondern zu fordern, das sind die außerordentlich schwer zu beantwortenden Fragen, deren Prüfung den dazu Berufenen obliegt. Im Jahre 1906 haben gelöscht oder geladen:

Uferstrecke	Zahl der Schiffe auf jeder Liegestelle	Gütermenge auf je 1 m Uferlänge t	Bemerkungen
Friedrich-Karl-Ufer	60	350	In Doppelreihe gestreckt
Kronprinzenufer	64	629	In doppelter bis dreifacher Reihe desgl.
Charlottenburger Ufer am Landwehrkanal	84	356	Zwei elektr. Maschinenkrane
Schöneberger Hafen	70	850	Meist stevenrecht, zwei Dampfkrane
Humboldthafen	60	920	Zum Teil stevenrecht, zwei Dampfkrane
Nordhafen	50	1 400	Meist stevenrecht, ein Dampfkran
Englische Straße 21/23	184	2 270	Sand für Mörtelwerk
Franklinstraße 15	240	2 150	Sand und Kalksandsteine
Mühlenstraße 73/77	27	570	Teils stevenrecht, teils in dreif. Reihe gestreckt
Schlesische Straße 27	353	6 618	In vierf. Reihe gestreckt. Sand für Mörtelwerk
Fischerbrücke, Inselfpeicher	34	574	Vierfache Reihe

Der **Berliner Wasserverkehr** besteht, wie erwähnt, etwa **zu zwei Dritteln auf der Anfuhr der Baustoffe**, deren Umfang sich in natürlicher Weise mit der Größe der Stadt entwickelt und von einem großen Teil der Ufer Beschlag genommen hat, weil kein anderer Verkehr sie ihr streitig machte. Vielfach wurde darüber geklagt, daß die Zahl der vorhandenen Ladestellen, besonders an den begehrten Punkten, nicht ausreichte, daß die Schiffe wochenlang warten mußten, bevor sie an gewünschter Stelle löschen konnten, und dergl. m. In einem Bericht der Berliner Handelskammer vom Jahre 1907 wurde ausgeführt, daß der im letzten Jahre beobachtete geringere Zuwachs des Wasserverkehrs im Vergleich zum Eisenbahnverkehr eine Folge des Mangels an Lös- und Ladeplätzen, an Kranen und Speichern sei. Aber gerade der ungewöhnlich starke Rückgang des Berliner Wasserverkehrs im Sommer 1907 infolge des Ausstandes der Bauarbeiter und des fortgesetzten Darniederliegens der Bautätigkeit hat diese Ansicht als unzutreffend dargetan. Der örtliche Wasserverkehr ist im Jahre 1907 um reichlich 1/5 gesunken und

wird auch im Jahre 1908 mindestens denselben Fehlbetrag zeigen. Die für den **Ziegelverkehr** beliebtesten Uferstrecken am Humboldthafen stehen leer, obgleich ihm gleichzeitig die Ufer am Stralauer Anger durch den Hafenbau entzogen wurden, und nirgends ist der früher so stark hervorgehobene Überschuß eingetreten, um die Lücken zu füllen.



Urbahnhafen 1900. Quelle: WIKIPEDIA

Die **Ziegeltransport-Aktiengesellschaft**, die bereits acht elektrische Krane an den Ufern Berlins, Charlottenburgs und Rixdorfs hergestellt hat und **120 elektrisch betriebene Ziegelschiffe** besitzt, hat zunächst einen schweren Kampf mit dem **Ziegelhandel** einerseits und mit den Schiffern andererseits zu bestehen, der durch den fehlenden Bedarf an Ziegeln natürlich sehr verschärft wird. Ob bei den hohen Kosten, die durch den Betrieb, die Verzinsung und Tilgung der teuren Betriebsanlagen verursacht werden, der Erfolg sobald auf Seiten des elektrischen Betriebes sein wird, steht noch dahin. Gelingt es aber, die **Kleinschiffahrt** *) auf diesem Gebiete zu verdrängen, so wird eine Verbilligung der Anfuhr höchst wahrscheinlich nicht damit verbunden sein. Der Steigerung der Preise ist aber dadurch eine Grenze gezogen, daß zwischen der Anfuhr zu Wasser und der mit der Eisenbahn bei den Ziegeln ein großer Unterschied nicht mehr besteht, und wenn er sich noch weiter verringert, die **Ziegeleien** mehr und mehr darauf Bedacht nehmen werden, **Anschluß an die Eisenbahn** zu gewinnen und sich von der Schifffahrt unabhängig zu machen. Alsdann läge die Gefahr vor, daß die Berliner Ufer entlastet werden weniger durch die Beschleunigung des Löschens, als durch Verminderung des Verkehrs überhaupt. Ein Mittel zur vermehrten Benutzung von Kranen behufs schnellerer Entladung kann in entsprechender Gestaltung des Liegegeldtarifs gesucht werden, derart, daß bei Abkürzung der Liegefrist eine erhebliche Verbilligung gewährt wird. Geschieht dies aber in der Weise, daß die rasch ausgeladenen Güter erheblich weniger zählen als bisher, so entsteht, wenn es Erfolg hat, für den Fiskus ein entsprechender Ausfall an Liegegeldeinnahmen. Ob ein Ersatz durch neuen Verkehr sobald dafür eintritt, ist mindestens ungewiß. Eine entsprechende Steigerung der Sätze für die in bisheriger Weise langsam ausladenden Schiffe könnte den Ausfall ausgleichen, aber die Wirksamkeit dieser Maßnahme ist nicht

*) *Hierzu gibt es Literatur aus Magistrats-Protokollen bei Einführung der elektr. Ziegelschiffe. Anm. HH.*

sicher, weil eine Mindestfrist für das Löschen und Laden gesetzlich vorgeschrieben ist und weil die Tarifsätze für das entsprechende Liegegeld nicht gut so hoch getrieben werden können, als daß sie im Verhältnis zu den sonstigen Kosten der An- und Abfuhr und den dabei mitspielenden geschäftlichen Rücksichten irgendwie in Betracht kämen.

So beträgt beispielsweise das **Liegegeld** für das Ausladen von **1.000 Ziegelsteinen** etwa 0,13 Mark bei der üblichen Ausladezeit von 5 Tagen, die aber gewöhnlich nur mit 3 bis 4 Tagen in Anspruch genommen wird. Wird der Tarif so geändert, daß bei eintägiger Ausladezeit auf 1000 Steine 0,05 Mark und bei viertägiger 0,20 Mark kommen, so beträgt der Unterschied 0,15 Mark, die bei einem Gesamtpreise von 20 bis 30 Mark/1.000 und bei Fuhrlohnen von 3 bis 5 Mark kaum ins Gewicht fallen dürften, um andere Nachteile auszugleichen, die bei der beschleunigten Ausladung und Abfuhr entstehen. Es wäre aber durchaus gerecht, denjenigen Gütern, deren Verladung das Ufer auf kürzere Zeit in Anspruch nimmt, auch eine entsprechende Ermäßigung an Liegegeld zu gewähren. Deshalb sollte versucht werden, auch durch dieses Mittel auf beschleunigte Abwicklung des Verkehrs hinzuwirken.

Die **Ziegelschiffe** werden zumeist an solchen Uferstrecken entladen, wo sie stevenrecht anlegen können und wo sie bei gewöhnlichem Betriebe über 5 m Uferlänge etwa 40 bis 50 t täglich, also im Durchschnitt etwa 9 t über jedes m Uferlänge fördern. Das würde bei ununterbrochenem Betriebe an 250 Arbeitstagen rd. 2.250 t im Jahr ergeben. Wenn die Leistung selbst an gesuchten Ufern im Jahresdurchschnitt erheblich geringer ist, so kommt es daher, daß die Anfuhr nicht das ganze Jahr hindurch gleichmäßig stark stattfindet und bisher Zeit und Raum immer noch genug vorhanden sind, um die vom Tarif gestattete und vom Handel gewünschte Liegefrist häufig voll in Anspruch zu nehmen. Erforderlichenfalls aber kann durch maschinelle Entladung der **Ziegelkähne**, besonders mit stevenrecht arbeitenden Kranen, die Leistung des Ufers noch erheblich gesteigert werden. Ähnliche oder noch höhere Leistungen werden mit anderen Massengütern, wie Sand, Kohlen, Kies und dergl., die am Ausladungspunkte verwendet oder verarbeitet werden, erzielt. Dagegen werden von sogenannten Kaufmanns- oder Stückgütern in der Regel nicht mehr als 400 bis 500 t/m Uferlänge und Jahr verladen weil die Schiffe am Ufer gestreckt liegen, und selbst wenn sie in zwei bis drei Reihen nebeneinander liegen und durchweg mit Schiffs- oder Uferkranen gelöscht oder geladen wird, kann die Leistung nicht über 1.000 bis 1.200 t/m gesteigert werden, besonders wenn die An- und Abfuhr nicht mit der Eisenbahn erfolgen kann. Allerdings haben **Ziegelsteine** und sonstige Baustoffe zumeist einen kürzeren Wasserweg zurückzulegen als die übrigen Schiffsgüter, sie sind für die Wasserstraße im allgemeinen deshalb weniger einträglich und erzielen geringere Frachtersparnisse als Güter, die bezüglich der Abgaben in höheren Tarifklassen stehen und weitere Strecken durchlaufen. Aber sie gehören in erster Linie auf die Wasserstraße, weil sie die **billigeren Frachtsätze** brauchen und, wie oben gezeigt, der Masse nach die stärkere Ausnutzung der Wasserstraße für den Berliner Ortsverkehr gewähren. Deshalb wird darauf geachtet werden müssen, daß dieser Verkehr weder verteuert, noch erschwert wird.

Zur Errichtung von Speichern für Güter, die das Lagern im Freien nicht vertragen, wie Mehl und dergl., ist an den dem Löschen- und Ladeverkehr dienenden öffentlichen Ufern nur noch wenig Raum vorhanden. Er beschränkt sich in Berlin auf den noch übrigen Teil der breiten Ladeplätze am Humboldthafen. Darüber hinaus müßten, wenn die Gemeinden sich dazu veranlaßt sehen, die erforderlichen Bauflächen dafür erworben oder aus städtischem Eigentum zur Verfügung gestellt werden, wie es bei Anlage des Osthafens geschieht. Auf eine Verzinsung der Kosten dieser Anlage aus den Betriebserträgen kann vor der Hand nicht mit Sicherheit gerechnet werden, zumal wenn der Wert des Grund und Bodens mit in Anschlag gebracht wird. Der mittelbare Gewinn durch Hebung der beteiligten Handelsbetriebe, die nicht in der Lage sind, sich in den Besitz eigener Wassergrundstücke und Speicher zu setzen, spricht dabei mit, und aus diesem Grunde beteiligt sich auch die Kaufmannschaft an der Gewähr für etwa eintretenden Zinsverlust. Um für dieses Unternehmen und seinen Betrieb Erfahrungen zu sammeln, hat die Stadt den Mehlspeicher am Humboldthafen errichtet und das Ufer daselbst für eine Pauschsumme

auf 30 Jahre vom Fiskus gemietet, wofür sie die von den Schiffen zu zahlenden Liegegelder vereinnahmt. Der Speicher ist gut belegt und wird, da nur die Baukosten in Anrechnung kommen, an dieser sehr bevorzugten Stelle sich reichlich verzinsen. Ob die Zahl der anlegenden Schiffe und die Menge der

verladenen Güter größer ist als früher, steht wohl noch nicht fest, ist aber nach den bisherigen Beobachtungen unwahrscheinlich. In diesem Falle würde der Wasserverkehr an sich und die Ausnutzung des Ufers durch die Anlage keine Verbesserung erfahren.

Für das Ufer des künftigen **Osthafens** stellt sich die Rechnung wie folgt: An dem etwa 1.500 m langen Ufer befanden sich bisher außer der Panzier'schen Badeanstalt und einigen Rudersporthäusern 97 Ladeplätze für stevenrecht anliegende Schiffe, die größtenteils **Ziegel**, Zement und andere Baustoffe löschten. Der Verkehr belief sich in den letzten Jahren auf etwa 4.000 Fahrzeuge im Jahr oder 800.000 t Güter, d. s. 500 bis 600 t/m Uferlänge. An derselben Uferstrecke werden nach Errichtung des Uferkais nebst Kranen und Speichern etwa 35 längsliegende Schiffe gleichzeitig löschen oder laden können. Wenn alle Plätze dauernd belegt sind und jedes Güterschiff von durchschnittlich 200 t Ladung 2 Tage zum Löschen oder Laden braucht, wird der Tonnenzahl nach die gleiche Leistung

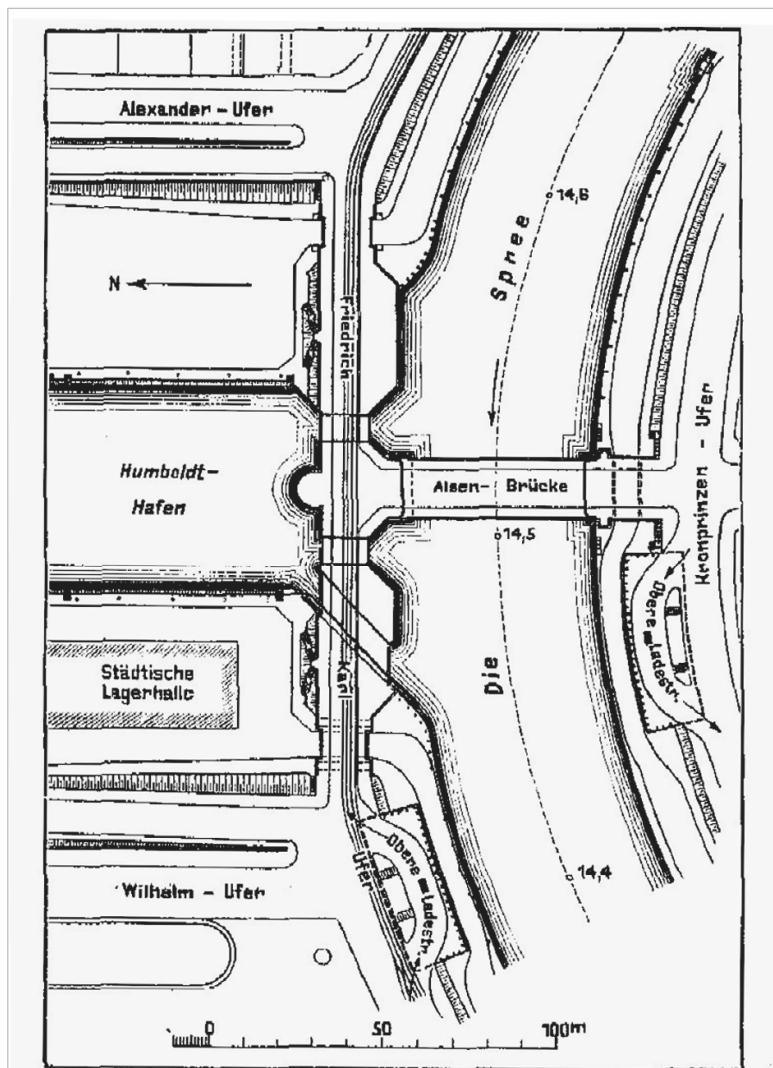


Abb. 2. Speicher am Friedrich-Karl- und Kronprinzen-Ufer.

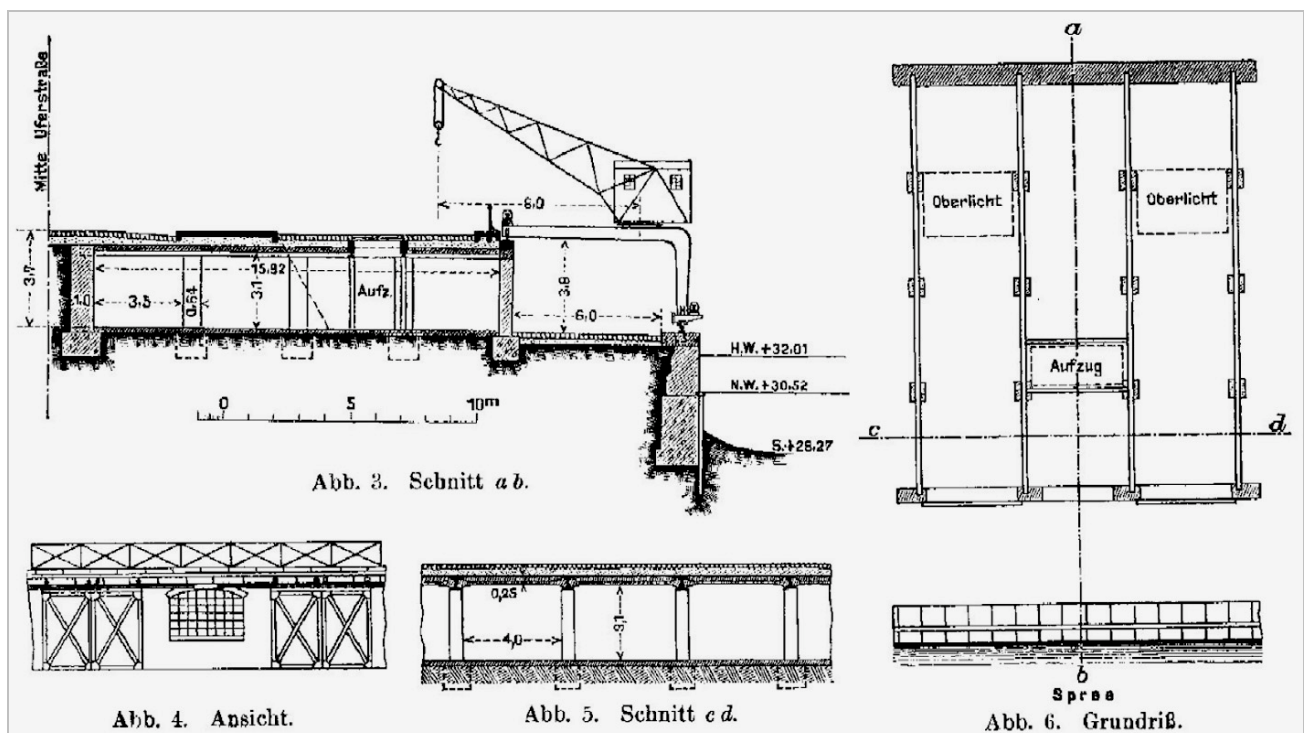
wie früher erreicht. Kann der Verkehr darüber hinaus beschleunigt und ein Teil des Ufers durch stevenrecht anliegende Schiffe mit **Ziegeltransportkranen** dem Verkehr der Baustoffe erhalten werden, so ist eine wesentlich erhöhte Leistung für den Wasserverkehr zu erwarten.

Dem Mangel an ausgedehnten öffentlichen Verkehrsanlagen an Wasser mit **Eisenbahnanschluß** wird es auch zugeschrieben, daß große Betriebe des Handels und der Industrie, die eigentlich zu Berlin gehören, sich außerhalb ansiedeln und Berlin dieses Verkehrs verlustig geht. Inwieweit dies zutrifft, wird die Entwicklung des Berliner Osthafens lehren, dem andere Unternehmungen ähnlicher Art dann bald folgen werden. Für die Förderung des Handels wie für die Steigerung des Wasserverkehrs wird besonders in dem Eisenbahnanschluß eine wichtige Vorbedingung erblickt. Der Umschlagverkehr zwischen Schiff und Eisenbahn ist bisher in Berlin sehr gering. Nur an vier Punkten berühren die Gleise der Eisenbahn die ladefähigen Ufer der Berliner Gewässer. Von öffentlichen Uferstrecken besitzt die Nordseite des Schöneberger Hafens ein Gleis im Anschluß an den Anhalter Bahnhof und die Südwestseite des Nordhafens ein Gleis in Verbindung mit dem Hamburger Bahnhof. Außerdem gehört eine 250 m lange linkseitige Uferstrecke des Spandauer Kanals zum Hamburger Güterbahnhof und das 490 m lange rechtseitige Spreeufer oberhalb der Lutherbrücke zum Lehrter Güterbahnhof. An diesen vier Strecken von zusammen etwa 1.120 m Uferlänge, die allerdings für den Lösch- und Ladeverkehr größtenteils äußerst dürftig eingerichtet sind, sind im Jahre 1906 im ganzen etwa 220.000 t Güter und im Jahre 1907 etwa 200.000 t, hauptsächlich Mehl, Getreide, Holz, **Obst**, Eisen, Kohle und Kartoffeln, zwischen

Schiff und Bahn umgeschlagen worden, das sind nicht ganz 200 t auf 1 m Uferlänge. Ein stark hervortretendes Bedürfnis ist hierin nicht zu erkennen, es wird aber erwartet, daß durch umfangreichere und verbesserte, dem allgemeinen Gebrauch zugängliche Uferanlagen mit Eisenbahnanschluß und Speichern

S. 664 = https://digital.zlb.de/viewer/image/14688302_1908/684/

ein Verkehr erzeugt werden wird, der den aufzuwendenden Kosten entspricht. Dazu gehören neben dem bereits erwähnten Osthafen der geplante **Nordhafen Berlins bei Plötzensee** und der für Charlottenburg in der Nähe der Charlottenburger Schleuse. Da auch Tegel und Spandau mit dem Bau von Hafenanlagen, die mit der Eisenbahn in Verbindung stehen werden, beschäftigt sind, so ist für die Aufnahme des durch den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin und die anderen Wasserstraßenbauten zu erwartenden Verkehrszuwachses einstweilen vorgesorgt. Demungeachtet bleibt es wichtig, die Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Ufer in Berlin und Charlottenburg nach Möglichkeit zu erhalten und zu verbessern. Hierzu bietet sich durch den Ausbau von Ladestraßen an den Ufern des Spandauer und Verbindungskanals sowie an einzelnen Strecken der Spree noch reichlich Gelegenheit. Auch wird die Ausstattung der Ladestraßen mit geeigneten Kranen tunlichst zu fördern sein. Wenn sich ein weiteres Bedürfnis von Speicherraum auch an den vorhandenen öffentlichen Ladestraßen noch geltend gemacht, so kann dem, abgesehen von der weiteren Bebauung der Ladeplätze am Humboldthafen, allenfalls durch Errichtung von Speicherräumen am Kronprinzen- und Friedrich-Karl-Ufer abgeholfen werden, indem solche etwa in der Weise, wie es die Abbildungen 2 bis 6 andeuten, angeordnet werden. Der Speicher würde die halbe Breite der Ladestraße und den Böschungsraum einnehmen und nach Bedarf noch unter die höherliegende Straße reichen, kann also 12 bis 16 m tief und 3,10 bis 3,50 m hoch werden. Die davorliegende Ladestraße bleibt 7,50 m breit, die Portalkrane können die Waren vom Schiff entweder in den Speicher, oder in die davorstehenden Wagen fördern. Die massive Decke des Speichers trägt zugleich noch eine in Höhe der Verkehrsstraße anzulegende Ladestraße, wie Abb. 2 zeigt. Die dort anfahren den Wagen können von Aufzügen mit den im Speicher lagernden Waaren oder mit den Portalkranen unmittelbar vom Schiff aus beladen werden. Die Beleuchtung erfolgt durch Fenster an der Wasserfront und durch Oberlichter in den Fußwegen. Die Kosten solcher Speicher würden niedrig ausfallen, für die Umgebung nicht störend in die Erscheinung treten und eine zweckmäßige Ausnutzung des vorhandenen Raumes gewähren.



In Anbetracht der Schwierigkeit und Vielseitigkeit der im vorstehenden berührten Fragen würde es von Wert sein, ihre Vorberatung und Begutachtung einem aus Vertretern der beteiligten Behörden und

Körperschaften bestehenden Ausschuß zu übertragen und nach seinem Rate über Plan und Ausführung zu entscheiden.

Da die Entscheidung örtlicher Verkehrsfragen zum größten Teil in den Händen der Gemeindevertretungen liegt, wird die Notwendigkeit eines einheitlichen Vorgebens beim Zusammenschluß so zahlreicher und so großer Ortschaften, wie sie als „Groß-Berlin“ bezeichnet werden, allgemein anerkannt, und wenn die Verkehrswege für Groß-Berlin festgesetzt werden, wird auch die weitere Ausbildung der Wasserstraßen eine wichtige Rolle spielen. Für ausgedehnte Stadtteile wird durch offene Wasserzüge und Hafenbecken nicht nur die Bebauung und die Versorgung mit Lebensmitteln, Brennstoffen und dergl. verbessert und verbilligt, sondern auch die Aufnahme und Abführung großer Niederschläge, die Erhaltung gleichmäßiger Grundwasserstände, die Fortschaffung großer Schneemassen erleichtert und Gelegenheit zur Belebung und Verschönerung des Stadtbildes geboten.

Sie dienen deshalb in vielfacher Beziehung zur Förderung der Gesundheit und des Wohlstandes der Einwohner. Berlin. Eger.



Jacob d. J., Julius: Berlin, Spreeufer mit Stadtvogtei, Fischerbrücke und Anlegestelle. Quelle: Zeno-Org

Weitere Literatur:

>> Rothe. Der Schiffszug auf Wasserstraßen. Berlin 1907. Wilhelm. Ernst u. Sohn. IV u. 67 S. in 8° mit 8 Textabbildungen. Geb. Preis 2 M.

>> Kalender für Wasser- u, Straßenbau- und Kultur-Ingenieure. Begründet von A. Rheinhard. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von R. Scheck. 36. Jahrgang, 1909. Wiesbaden. J. F. Bergmann, Zwei Teile. In kl. 8°. I. Teil. IV S., Übersichts- und Schreibkalender u. 26 S. Text mit Übersichtsplan der wichtigsten Wasserstraßen Norddeutschlands und Eisenbahnkarte. Geb. — II. Teil (Beilagen), 376 S. Text mit Abb. u. 3 Tafeln sowie Bezugsquellen- und Adressenverzeichnis. Geb. — Preis zus. 4,60 M.