

ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG

MIT NACHRICHTEN DER REICHS- UND STAATSBEHÖRDEN • HERAUSGEGEBEN IM PREUSS. FINANZMINISTERIUM

WÖCHENTLICH EINE NUMMER
Bezugspreis: Direkt bei der Post 1,30 Goldmark;
direkt beim Verlag durch Postüberweisung ohne
Kreuzband mit Zuschlag der jeweiligen Spesen. Ein-
zelne Hefte 50 Goldpfennig zuzüglich Porto und Verpack-
ung gegen Voreinsendung des Betrages.

Verlag:
Guido Hackebell Akt.-Ges.
Berlin SW 68, Lindenstrasse 26
Fernspr.: Dönhoff 4410/13. Postscheckkonto:
Berlin 118855 (Guido Hackebell).

Anzeigenpreise in Goldmark: Im allgemeinen Teil 0,07 M
für die 50 mm breite mm-Höhe, für Kleine Anzeigen
(Stellen usw.) 0,05 Mark für die 35 mm breite mm-Höhe
1/2 Seite 80 Mark, 1/3 Seite 40 Mark, 1/4 Seite 20 Mark, 1/5 Seite
10 Mark, 1/6 Seite 5 Mark. Wiederholungen Rabatt.
Alle Zuschriften an den Verlag.

44. JAHRGANG

BERLIN, DEN 12. MAERZ 1924

NUMMER 11

SCHRIFTFLEITER: RICHARD BERGIUS und Dr.-Ing. NONN, BERLIN W 66, WILHELMSTRASSE 89

Inhalt: Der Plan eines Berliner Nordkanals. — Glockenläutwerke. — Vermischtes. — Patente. — Bücherschau. — Amtliche Mitteilungen.

Alle Rechte vorbehalten.

Der Plan eines Berliner Nordkanals.

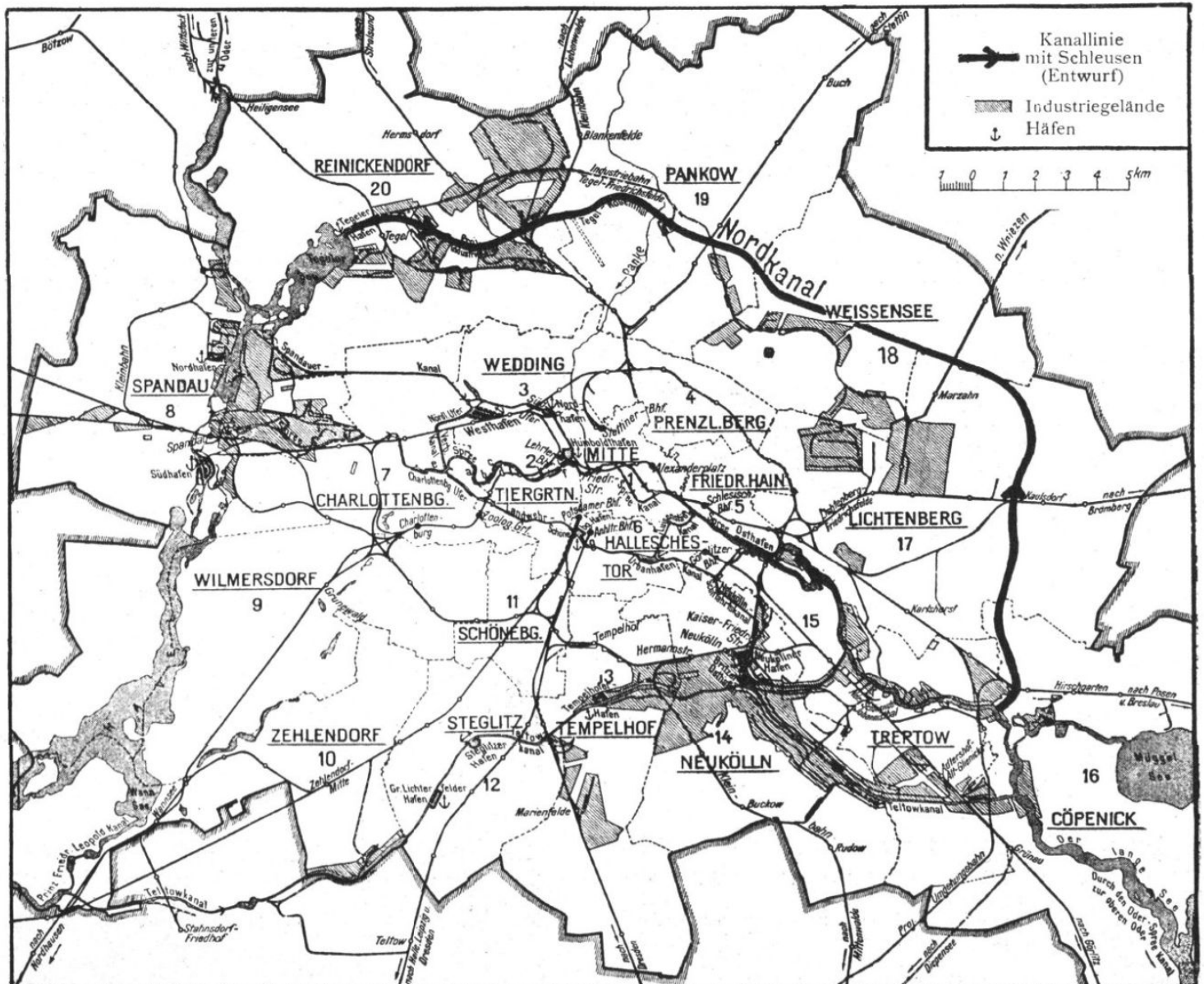
Vom Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. Herbst in Berlin.

Das Bedürfnis nach Linderung der Arbeitsnot und Belebung der Wirtschaft hat auch die am 1. Oktober 1920 gebildete Stadtgemeinde Großberlin am Ende des Jahres 1923 veranlaßt, neben anderen Baumaßnahmen (den schon früher*) erwogenen Gedanken einer Wasserstraße im Norden Berlins zwischen Spree und Havel ähnlich, wie sie der Teltowkanal im Süden darstellt, von neuem ins Auge zu fassen. Die neue Wasserstraße soll neben der Erwerbslosenfürsorge im besonderen der Aufschließung des dazu sehr geeigneten,

*) Eine Hafen- und Kanalanlage für den Norden Berlins war 1886 Gegenstand der Schinkel-Aufgabe im Ingenieurwesen im Berliner Architektenverein.

aber bisher einer Wasserverbindung entbehrenden Nordens der Reichshauptstadt für Industrie- und Gewerbeunternehmungen dienen, ferner die Verbesserung ungünstiger Vorflut- und Landeskulturverhältnisse, außerdem die Entlastung der Berliner Wasserstraßen herbeiführen, deren der großstädtische Güterverkehr dringend bedarf. Der kürzlich aufgestellte Entwurf ist zunächst nur allgemein gehalten und wird zurzeit mit den Aufsichtsbehörden, sachverständigen Körperschaften und beteiligten Anliegern im vorgeschriebenen Verfahren der Prüfung unterzogen.

Nach dem Entwurf soll der neue Schifffahrtskanal, der für einen Verkehr von 1000 t-Schiffen bestimmt ist, wie der die 20 Verwaltungsbezirke Großberlins umfassende Uebersichtsplan zeigt,



Uebersichtsplan der Berliner Wasserstraßen mit dem geplanten Nordkanal.

vom Tegeler See (km 0,0; Ord. + 31,30 m NN) ausgehen und, der im Norden Berlins schon bestehenden Industriebahn in großen Zügen von Westen nach Osten und Süden folgend, die Ortschaften oder Gemeinden Tegel, Wittenau, Rosenthal, Reinickendorf, Buchholz, Blankenburg, Pankow, Hohen-Schönhausen, Weißensee, Lichtenberg, Biesdorf und die Wuhlheide durchziehen oder berühren, auch die städtischen Rieselfelder durchschneiden, und unterhalb von Köpenick in die obere Spree münden (km 31,0; Ord. + 32,30 m NN). Für die Führung der Kanallinie, bei der die vielen sich oft widerstreitenden Interessen umsichtig auszugleichen waren, ist die Rücksicht auf einen möglichst günstigen Bahn- und Wasseranschluß der Gemeinden, der Verkehrspunkte und der gewerblichen und industriellen Unternehmungen, ferner auf eine wirtschaftliche Kreuzung der vielen bestehenden Straßen und Eisenbahnen und auf die zweckmäßigste Ueberwindung des bis zur Höhe von rd. + 56 m NN. ansteigenden Geländes maßgebend gewesen. Ferner war auf die bestehende und in der Entwicklung begriffene Besiedlung und auf die Umgehung fremden Eigentums, auf die Erschließung bebauungswürdigen Geländes für Industrie und Siedlung, auch durch Stichkanäle, Bedacht zu nehmen. Ausschlaggebend war auch der Gedanke, die vom Norden der Spree in Berlin zufließende, noch nicht regulierte Panke für die unentbehrliche Speisung des Kanals, vor allem für den Schleusenbetrieb, in geeigneter Weise heranzuziehen.

Der Entwurf sieht für den Kanal eine Länge von 31 km und die Kreuzung von 8 Eisenbahnlinien und zahlreichen Straßen, unter denen er durchgeführt werden muß, vor. Die Führung des Kanals von dem 1 m unter dem oberen Spreewasserstande liegenden Tegeler See durch ein bis 23 m über Spreespiegel liegendes Gelände macht 2 Gefällstufen erforderlich, die an dem natürlichen Abfall des Geländes angeordnet werden sollen (km 3,5 und km 24,0). Dadurch entsteht eine rd. 3 km lange Havelhaltung (Ord. + 31,3 m NN), eine rd. 20,5 km lange Scheitelhaltung (Ord. + 43,4 m NN), die bis zu 15 m tief eingeschnitten ist, und eine rd. 7 km lange Spreehaltung (Ord. + 32,30 m NN). Bei Wahl und Anlage dieser Haltungen war, neben der Rücksicht auf eine einwandfreie Kreuzung bzw. Verbindung der bestehenden Verkehrsstraßen oder Anschlüsse, auf einen möglichst geringen Erdaushub Bedacht zu nehmen, vor allem mußte ein zweckmäßiger Anschluß an die Panke, ohne ihren Aufstau zur Vermeidung von Ueberschwemmungen, erstrebt werden. Dem Einfluß des tiefen Einschnitts auf die Grundwasser- und Vorflutverhältnisse der Umgegend wird bei der Einzelbearbeitung noch besonders Rechnung zu tragen sein, ebenso der Benutzung der Panke

für die Speisung des Kanals, vor allem, weil sie in trockener Jahreszeit nur wenig Wasser führt und bei Ableitung eines Teils in den Kanal der untere Lauf mangels ausreichender Spülung leicht der Verschlammung verfallen kann.

Zur Ueberwindung der Gefällstufen sind Sparschleusen von 12,1 bzw. 11,1 m Normalgefälle bei 70 vH Wasserersparnis, mit 85 m Nutzlänge und 12 m Nutzbreite der Kammer, unter Berücksichtigung eines Platzes für Reserveschleusen in Aussicht genommen.

Der Querschnitt des neuen Kanals ist ebenso wie die beiden Schleusen mit Rücksicht auf den zukünftigen Durchgangsverkehr von der Elbe und Havel zur Spree und Oder und umgekehrt und auf den weiteren Ausbau des Mittellandkanals und seiner Ergänzung östlich der Elbe nach dessen Hauptmaßen für Kanal- und Flußschiffe von 1000 t bemessen. Es sind für den endgültigen Ausbau eine Wasserspiegelbreite von 34 m, eine größte Wassertiefe von 3,5 m, eine Sohlenbreite von 16 m, ferner unter den Brücken ein Lichtraum von 41 m und eine Höhe von 4 m über höchstem Wasserstand, sowie 1 : 2 bis 1 : 1,5 geneigte Böschungen vorgesehen, außerdem für die Linienführung im allgemeinen keine Halbmesser unter 1000 m.

Der neue Kanal wird mit einfachen Schleusen bei zwölfstündigem Betriebe schätzungsweise 2,5 Millionen, bei Tag- und Nachtbetrieb 5 Millionen Tonnen Jahresverkehr bewältigen können. Von der Benutzung der den Kanal speisenden Panke und Gräben verspricht man sich auch die Gewinnung von Wasserkraft, die dem Unternehmen vielleicht finanziell zugute kommen kann. In dem Bauplan des Kanals ist zunächst nur die untere rd. 12 km lange Strecke vom Tegeler See bis zum Panke-Anschluß, die vor allem im Anfang die Verbindung bedeutender Industrieunternehmungen mit dem Tegeler See und der Havel gestattet, in Aussicht genommen. Diese Strecke kann bei Einschluß der Panke selbständig gebaut und betrieben, später nach Lage des jeweiligen Bedürfnisses schließlich bis zur Oberspree fortgesetzt werden. Der Bau der unteren Strecke wird nach Schätzung eine Erdbewegung von rd. 3,5 Millionen cbm erfordern und kann eine geeignete Notstandsarbeit darstellen.

Selbst wenn der Kanal in der gegenwärtigen Zeit der ungeheuren Geldknappheit nicht alsbald in Angriff genommen würde, so muß die Verfolgung seines Plans mit Rücksicht auf den Ausbau Großberlins im Interesse seiner Besiedlung, seiner Ent- und Bewässerung, sowie seiner Verkehrsmaßnahmen, die weit ausschauend und großzügig angefaßt werden müssen, doch als vorteilhaft und nützlich angesehen werden.