

Die Kiesgruben

Expose Kiesgruben Niederfinow

Die umfangreichen Kieslager auf dem Hochplateau Niederfinow, die ihrer Entstehung nach eine Endmoräne darstellen, wurden im wesentlichen durch den Bau des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin (Hohenzollernkanal) entdeckt, obwohl schon vorher kleine Bauerngruben mit örtlicher Bedeutung vorhanden waren. Einen etwas größeren Umfang hatte die Grube B e r t r a m, die Schiffsverlauf dem Finowkanal vornahm, wobei erhebliche Schwierigkeiten durch den Geländeunterschied zwischen Hochplateau und Finowkanal zu überwinden waren. Eine wirtschaftliche Bedeutung gewann das Vorkommen erst, nachdem der Hohenzollernkanal eine ungehinderte Schifffahrt mit Kähnen größerer Ordnung zuließ. Damit konnte als Absatzgebiet auch die Reichshauptstadt Berlin mit ihrem großen Bedarf erschlossen werden. Neben der Beschränkung der Kahngröße waren auf dem Finowkanal 10 Schleusen auf der Fahrt nach Berlin zu passieren, während auf dem Hohenzollernkanal auf 90 km Strecke nur die Schleuse Lehnitz, die später zur 2-Kammer-Schleuse ausgebaut wurde, zu überwinden war. Nach Versuchen einiger Intedarunter auch der Senior des West-Berliner Kieshandels, Herr Otto P a r e y, die bereits Lorenbetrieb mit Pferdezug einhatten, übernahm im Herbst 1925 die Firma F. B u t t & Co, Straßen- und Tiefbau, Berlin-Lichtenberg, Rittergutstraße 47-48, den Betrieb, baute ihn zu einem Lorenbetrieb mit Dampflokomotiven aus und errichtete zwei hölzerne Verladebühnen am Hohen von diesen wurde das Material in die Kähne gekippt. Das Beladen der Loren erfolgte im Handbetrieb. Da der Bedarf in Berlin infolge der U-Bahn-Bauten sich immer mehr steigerte, wurden die Betriebseinrichtungen entsprechend erweitert, so dass schließlich bis zu 12 km Gleis vorhanden war, das mit den Zufahrtsgleisen auf Holzschwellen geschraubt gebaut wurde. In der Spitze wurden bis zu 250 Arbeitskräfte beschäftigt, womit der Betrieb einen der größten Arbeitsplätze im Raum der Gemeinde Finow darstellte. Neben eigenem Besitz von etwa 60 ha Kiesland wurde angrenzendes Bauernland, ebenfalls etwa 60 ha, hinzugepachtet. Die Verpächter dieses Landes waren u.a.:

Schmiedemeister Aug. Reichmuth

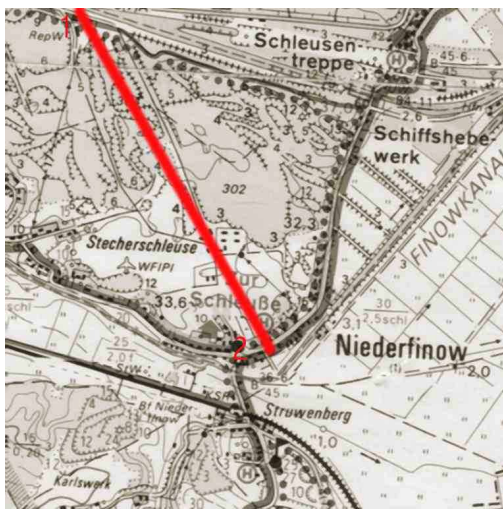
Bauer Dühring

Schlächtermeister Fürle und

Frau Thürling und andere.

Der Transport wurde mit gecharterten Binnenschiffen ausgeführt, in der Spitze etwa 80 Einheiten, wobei die Schiffseigner im Jahresvertrag fuhren. Die Schleppkraft stellte die Vereinigte Schleppdampfer-Genossenschaft Berlin-Spandau. Die Firma errichtete zur Bebunkerung der Schleppdampfer einen Kohlenplatz an der Klosterbrücke auf wasserbaufiskalischem Gelände. 1935 wurde auf Verder Reichsautobahn-Dienststellen eine Kiessieb- und Waschanlage mit einer Stundenleistung von 90 cbm errichtet und zwar bestehend aus 3 St Bavaria-Unterwassersiebmaschinen zu je 30 cbm Stundenleistung. Die Anlage wurde direkt am Kanal erbaut, so dass die Beladung der Schiffe über Transportband erfolgen konnte. Unter den Waschmaschinen waren Vorratsbunker angeordnet. Der erste Auf der Reichsautobahn galt der Belieferung der Strecke Berlin-Stettin, Ausladestelle Finowfurt. Die Transporte wurden von der Mitteldeutschen Frachtschiffahrt AG. Berlin mit Akkumulatorenkähnen ausgeführt, nachdem die Verträge mit den privaten Schiffseignern aus organisatorischen Gründen nicht mehr erneuert wurden. Der Bedarf der Baustellen, die in 3-Schichten-Betrieb arbeiteten, war groß, so dass alle 2 Stunden ein Schiff mit 200 t Waschkies die Anlage verließ. Die Arbeitsmarktlage

machte es erforderlich, dass bei steigendem Bedarf von der Handarbeit zur Maschinenarbeit übergegangen wurde. Zunächst kam ein Dollberg-Robust-Raupenbagger mit Hochlöffel zum Einsatz, dann wurde ein Mukag - Schienengreifbagger miet weise eingesetzt, als weiteres Gerät ein Nilson und Korte-Raupengreifbagger und weiter ein Menck - Raupengreifbagger. Der erhöhte Bedarf erforderte den Ausbau der Gleisanlagen, Vergrößerung und Vermehrung des rollenden Materials; während im Anfang Dampf mit 40 PS Leistung ausreichend waren, erforderten die weiteren Anfahrwege und die vergrößerten Gefäße eine Zugkraft von 90 PS. Der Materialausstoß wurde auf arbeitstäglich 3.000 bis 4.000 t gesteigert, wobei etwa zur Hälfte Waschkies und Rohkies zur Verkamen. Ende der 20-iger Jahre entstand in der Nachbarschaft ein Kiesgrubenbetrieb der Firma Tabbert. Diesem Betrieb wurde zur Auflage gemacht, einen Hafen zur Beladung der Kähne zu bauen. Dieser Betrieb hat keine wesentliche Bedeutung gewonnen, da die Rohstoffbasis verhältnismäßig gering war.



- 1 Verladestelle
- 2 Endladestelle

Für die großen Kiesvorkommen in Niederfinow war auch entsprechender Absatz vorhanden. In den Jahren nach 1930 wurden Kiesverladungen überwiegend per Kahn auf dem Hohenzollernkanal, jetzt Oder-Havel-Kanal, vorgenommen. Um solche Verladungen auch per Bahn durchführen zu können wurde eine Seilbahn gebaut. Diese Seilbahn verlief von der Beladestelle nahe der alten Klosterbrücke quer über die Feldmark bis zum Weg, der zum Atomill - Werk führte. Be- und Entladungsvorrichtungen wurden entsprechend eingerichtet. Der mit Kipploren per Schiene aus der Grube geförderte Kies wurde bis zur Beladestelle nahe der alten Klosterbrücke transportiert, per Kippvorrichtung in die Loren der Seilbahn gebracht. Diese Seilbahn beförderte den Kies über die gesamte Seiltrasse (ca. 2 km) bis zur Endladestelle in ein großes Gerüst mit schräger Lagerfläche bis über den Finowkanal am Abzweig des Weges zum Atomill - Werk. Dort wurden die Waggon der >Eisenbahn als ganze Güterzüge unter das Gerüst gefahren und durch die schräge Gestaltung der Lagerfläche im Gerüst (Rutsche) war eine problemlose Beladung möglich. Die Masten der Seilbahn waren ausschließlich aus Holzstämmen, die entsprechend zusammengefügt waren, errichtet. Die Überquerungen der Wege bzw. der Straße und des Finowkanals waren durch stählerne Schutzbrücken gesichert. An den Seilen hingen 100 Kipploren (nummeriert) in jeweiligen Abständen.

Nach Kriegsende 1945 wurde diese gesamte Anlage als Reparationsleistungen von der Sowjetunion abgebaut und dorthin geschafft.

2000 E.A. Lüben

Quelle: Der Text wurde mit freundlicher Genehmigung von der Homepage www.niederfinow.de.vu von Herrn Michael Flach übernommen.