



Herbstreise des Luppenauer Fördervereins 2023

Kurier – Ausgabe Februar 2023

Sehr geehrte Leser, gestatten Sie mir einen Hinweis: Dieser Beitrag im Kurier und die Bilddokumentation www.luppenau.de gehören zusammen. Nicht nur, dass das Wasserstraßenkreuz 2 Ebenen hat, nämlich eine obere und eine untere, auch im Beitrag verweben sich zwei zeitliche Ebenen. *Den Bildern der Busreise wurden Fotos mehrerer Flusstouren auf der Elbe und der Oder hinzugefügt. Sie erkennen diese Bilder, aufgenommen 2014, 15 und 16, am schönen Sommerwetter. Die entsprechenden Textabschnitte sind kursiv.* Der Bericht über die Exkursion zum Wasserstraßenkreuz ist nicht chronologisch. Er orientiert sich am bestmöglichen technischen Verständnis. Sie finden in der Bilddokumentation Skizzen, die das Verständnis erleichtern sollen.

Die jährliche Ausfahrt des Luppenauer Fördervereins hat Tradition und genießt einen guten Ruf. So startete am frühen Morgen des 7. Oktober ein nahezu voll besetzter Bus vom Löpitzer Schloss mit dem Ziel Magdeburg: Schwerpunkt Wasserstraßenkreuz, eine sehr spezielle Bildungsreise, die dennoch ihre Interessenten unter Vereinsmitgliedern, weiteren Anwohnern Luppenaus und Angehörigen oder Freunden fand. Die Öffnung dieser Veranstaltung über den Verein hinaus hat sich als richtig erwiesen.

Der Bus fuhr von Löpitz nach Tragarth, über die 181 nach Lössen, konnte dort wegen parkender PKWs nicht wenden - über die Baustelle des Überlaufs wieder Löpitz – Tragarth und noch einmal 181 an Lössen vorbei in Richtung A14. So kompliziert ist Luppenau aber es war interessant, aus der erhöhten Perspektive den lang ersehnten Ablauf des Wallendorfer Sees in die Lupe, der bereits mit Wasser gefüllt ist, betrachtet zu haben. Immerhin waren wir auf dem Weg zu einem echten Jahrhundertkanalbauwerk. Der Reiseleiter von „Polster und Pohl“, Jörg Uhlmann, forderte von seinen teils schlaftrunkenen, teils geschwätzigen Schülern Disziplin und Aufmerksamkeit ein. Die Sonnenstrahlen erwiesen sich als trügerisch aber das Wetter bewahrte noch halbwegs die Contenance.

Der in Rothensee aufgenommene lokale Reiseleiter berief sich auf den bedeutenden Wirtschaftstheoretiker und Pionier der Eisenbahn, Friedrich List (1789-1846), der als Nebenergebnis seiner Entwürfe für ein Eisenbahnnetz feststellte, dass mit Ausnahme der Donau, alle großen deutschen Flüsse von Süden nach Norden fließen. Es bedürfte dreier Kanäle, um Rhein, Weser, Elbe und Weichsel miteinander zu verbinden. 1903 begann der Bau des Mittellandkanals, der eine Verbindung vom Rhein über Havel und Spree zur Oder herstellen sollte. Die Arbeiten stoppten im Zusammenhang mit dem 1. Weltkrieg. 1935 wurde Magdeburg erreicht. Hier etwas Grundsätzliches zum Kanal: Flüsse haben ein Gefälle, eine Quelle und eine Mündung. Sie folgen der gekrümmten Erdoberfläche. Das ist bekannt. Ein Kanal hat das alles nicht, er ist eine horizontale Rinne, die nach 40 bis 60 Kilometern mit der Erdkrümmung in Konflikt gerät und jetzt einer Schleuse oder eines Hebewerks bedarf. Dazu kommt hier ein Höhenunterschied zwischen Rhein und Elbe von 55 Metern. Fast 19 Meter müssen vom Mittellandkanal bis zur Elbe mit Schleusen oder Schiffshebewerk überwunden werden. Um den Wasserverlust im Kanal zu minimieren, eignen sich Sparschleusen und Hebewerke.

Die in ihrer Wasserführung unzuverlässige Elbe erschwert abgeschleusten großen, voll beladenen Schiffen das Einfahren in den Elbe-Havel-Kanal, den man als gerade Verlängerung des

Mittellandkanals in Richtung Osten verstehen kann. Sie mussten Umwege und bei Niedrigwasser Leichtern und Wiederbeladen in Kauf nehmen. Ein Überbrücken der Elbe mittels einer Kanalbrücke und Schleusen direkt in den Elbe-Havel-Kanal umgeht diese Probleme. (Bilder 12 und 13)

1935 brach man den Bau einer Kanalbrücke über die Elbe zum Elbe- Havel-Kanal ab. Um aber wenigstens die Elbe erreichen zu können, wurden bis 1938 das Schiffshebewerk Rothensee und zur Weiterfahrt nach Osten der Verbindungskanal von der Elbe zum Elbe-Havel-Kanal mit der Schleuse Niegripp fertiggestellt. Damit war grundsätzlich, wenn auch suboptimal, die Funktion des Wasserstraßenkreuzes hergestellt: eine Verbindung vom Mittellandkanal zur Elbe und zum Elbe-Havel-Kanal.

Während die Reisenden weiterhin im Bus verblieben und den spannenden Ausführungen folgten, verließ ich die Gesellschaft und fahre mit dem Kajak die Strecke mit Unterbrechungen ab. Wir beginnen auf naturgegebenem „unteren“ Oberflächenniveau vor dem Domfelsen: im Hintergrund der Dom, den wir noch besuchen werden, im Vordergrund das technische Denkmal der Eisenbahnhubbrücke, die sich aus einer Drehbrücke (1848) über mehrere Etappen zur Hubbrücke verändert hat, zerstört und wiederaufgebaut wurde und jetzt in gehobener Position arretiert ist und von Fußgängern passiert werden kann. Die Magdeburger genießen das Ufer mit Strand und Gastronomie. Das folgende Leuchtfeuer weist links den Weg in den historischen Handelshafen. Wir durchfahren einen Verbindungskanal, in dem ein historischer Bagger und im Vordergrund ein Caissonschiff ihrer Restaurierung harren. Durch eine weitere Hubbrücke für die damalige Hafensbahn, die in ihrer unteren Position arretiert ist, gelangen wir in das Hafenbecken mit Kranen. Zurück auf die Elbe. Unter der Herrenkrugbrücke hindurch geht es weiter in Richtung Norden. Wir begegnen dem Messschiff Elbegrund. Der hochaufragende „Mast“ kann abgesenkt werden und das Schiff am Flussgrund fixieren. Etwas weiter flussabwärts zweigt links der Rothenseer Verbindungskanal ab, der die Elbe mit Teilen des Hafens, dem schon erwähnten Schiffshebewerk aus dem Jahre 1938 und der neuen Schleuse Rothensee verbindet. Beide haben die gleiche Funktion. Sie überbrücken den Höhenunterschied zum Mittellandkanal und schließen den Hafen und das Industriegebiet an das europäische Wasserstraßennetz an. 3500 Binnenschiffe und 80000 Güterwagen frequentieren jährlich den Hafen. Allerdings wurde der geplante Umschlag von 20000t auf 6000t korrigiert, die gegenwärtig auch nicht erreicht werden. Durch die Niedrigwasserschleuse sind Teile des Hafens vom Elbepegel unabhängig.

Die Reisegesellschaft verschaffte sich (real im zweiten Teil der Exkursion Wasserstraßenkreuz vor dem Mittagessen) einen Überblick und stieg zu diesem Zweck auf den Turm der Schleuse Rothensee, auf die „obere Ebene“. Das Schleusenbecken mündet in den Mittellandkanal, ebenso ganz rechts die Ausfahrt des Schiffshebewerks. Neben der Schleusenkammer befinden sich Becken, die das auslaufende bzw. abgepumpte Wasser der Sparschleuse beim Abwärtsschleusen aufnehmen und ihr beim Aufwärtsschleusen wieder zuführen. (Dieses Prinzip findet sich auch in der Schleusenruine Wüsteneutsch. Die geplante Verbindung des Leipziger Raumes mit der Saale wäre der Südflügel des Mittellandkanals geworden.) Die dem mittigen Gebäude aufsitzenden „Orgelpfeifen“ dienen der Entlüftung des Wassers, damit es seine Dichte behält. Mit einem Blickwechsel nach rechts erfassen wir die Ausfahrt des Schiffshebewerks. Weiter das Schiffshebewerk, im Hintergrund die Kanalbrücke. Der Blick zurück führt in den Rothenseer Verbindungskanal zur Elbe. *Den haben wir bereits vom Kajak, aus Magdeburg kommend, gesehen.* Noch etwas Hafen-Industrie- und Windradromantik und alle begaben sich nach unten, um sich die Raffinesse des Schiffshebewerks erklären zu lassen: Der Trog ist für Schiffe von 1000t ausgelegt. Er misst 85 mal 12 mal 2.5 Meter. Er wiegt mit und ohne Schiff (Archimedes) 5400t.

Dieses Gewicht wird durch zwei Schwimmer, denen er aufsitzt, ausgeglichen. Sie haben einen Durchmesser von 10m und eine Höhe von 36m. Sie schwimmen in je einem 60m tiefen Brunnen. Die eigentliche Bewegung wird durch elektrisch betriebene, am Trog montierte Antriebsmuttern auf starren Spindeln bewirkt. Heute arbeitet das Hebewerk saisonal redundant zur Schleuse für Sportboote und Fahrgastschiffe. Deutsche Ingenieurskunst vom Allerfeinsten!

Schiffstypen	L	B	Tiefg.	Tonnage
Saalemaßkahn	51m	6,00m	1.75m	200t
Elbschiff neu	76m	11,00m	2.00m	1000t
Normalschiff	80m	9.20m	2,00m	1000t
Europaschiff	80m	9,50m	2.50m	1350t
Großmotorschiff	110m	11,40m	2,80m	2000t

Für den Kajakfahrer geht es auf der Elbe weiter unter der A2 hindurch in Richtung Kanalbrücke des Mittellandkanals. Wir unterfahren sie ehrfürchtig, als würden wir die Last von 55 000 Tonnen Stahl spüren. Nach 4 Flusskilometern zweigt rechts der Verbindungskanal zur Schleuse Niegripp ab, die in den Elbe-Havel-Kanal führt. Diese Strecke von Rothensee über die Elbe bis Niegripp beschreibt den erwähnten Umweg, der durch direktes Abschleusen in Hohenwarthe vermieden wird. Hier könnte man links nach Berlin fahren oder sich rechts in der Doppelschleuse Hohenwarthe hoch zum Mittellandkanal schleusen lassen. Wir dürfen das als Kajak nicht, klettern nach oben und treffen auf der Trogbrücke – wieder in der Gegenwart bei grauem Himmel – auf die Reisegesellschaft, die durch zwei im Kanal schwimmende Rehe mitleidig beunruhigt war. Die Tiere kamen nicht aus dem Kanal und schwammen panisch in Richtung Hohenwarthe. Dort hatten sie eine Chance.

Wir erfuhren, dass alle „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ der Straße oder der Schiene gewidmet waren. Lediglich das Projekt 17 diente der Schifffahrt. Die vor 20 Jahren eingeweihte Brücke ist mit 918 m Länge, 36 m Breite und einer Tiefe von 4,25 m das größte Bauwerk dieser Art in Europa. Es erhielt 2004 den Deutschen Ingenieurpreis. Der Blick richtet sich nach unten auf den Problemstrom in Richtung Magdeburg und *stromabwärts nach Hamburg*. Ein Sportboot passiert den Kanal in Richtung Hannover.

Das, was wie ein Gulli aussieht, sind kautschukgefüllte Dehnungsfugen. Die Brücke variiert ihre Länge um einen Meter. Es bedarf mehrerer solcher Fugen und entsprechender Lager auf den Pfeilern. Am Horizont ist undeutlich der Kalimandscharo zu erkennen. Im Rhythmus von 5 Jahren wird der stählerne Brückentrog gewartet und überprüft. Dazu muss er abgeschottet und das Wasser abgelassen werden. Man findet allen möglichen Müll und Fahrräder, allerdings keine menschlichen Knochen. Die Radfahrer haben es, im Gegensatz zu den Rehen immer wieder herausgeschafft. (Bild_39) Fahrzeuge der Straßenreinigung beseitigen den Schlamm, dann kann die eigentliche Wartung und Kontrolle beginnen. Vor dem Wiederauffüllen gibt es ein Konzert im Trog.

Der Mittellandkanal endet östlich an der Schleuse Hohenwarthe. Die habe ich schon von unten erwähnt. Jetzt heißt der Kanal Elbe-Havel-Kanal. *Führen wir ihn weiter, kämen wir nach Berlin und auf dem Oder-Havel-Kanal in die Schleuse Hohensaaten bei Eberswalde oder über den Oder-Spree-*

Kanal nach Eisenhüttenstadt. Dort müssten wir uns entscheiden: Nach Süden gegen die Strömung in Richtung Wroclaw oder nach Norden in Richtung Stettin mit der Strömung. Das machen wir, nur um Ihnen ein paar Schiffe zu zeigen. Es sind polnische Schiffe, fast immer.



Der Nachmittag war der Landeshauptstadt gewidmet. Größtenteils aus dem Bus heraus erkannten wir erhaltene Vorkriegsfassaden, wurden durch den Reiseleiter über Ost-West Befindlichkeiten aufgeklärt, fuhren an exklusiven Wohnlagen, Parks und Sportanlagen vorbei, um schließlich am Wahrzeichen der Stadt zu halten. Der Magdeburger Dom wurde seit Baubeginn 1209 im gotischen Stil geplant, 1363 geweiht und nach über dreihundert Jahren 1520 fertiggestellt. Er steht auf dem als Schifffahrtshindernis in die Elbe reichenden Domfelsen, ohne ihn zu berühren. Eine ursprüngliche kleinere Kathedrale an dieser Stelle aus dem Jahre 937 wurde 1207 zerstört. Nahezu andächtig versammelten sich die Reisenden an der Grabstätte des ersten deutschen Kaisers, Otto des Großen (912 – 973). Vor der schicksalhaften Schlacht auf dem Lechfeld hatte er gelobt, im Falle eines Sieges in seiner Pfalz Merseburg ein Bistum zu errichten und es dem Tagesheiligen Laurentius zu widmen. Ihm gelang es, im Kampf gegen die regelmäßig einfallenden Magyaren die deutschen Stämme zu einigen, hatte es dennoch mit einer Übermacht mit überlegener Kampfkraft zu tun. Regen und das dadurch aufgeweichte Gelände erschwerte den Kampf der gegnerischen Reiterarmee, was nicht nur zum Sieg, sondern auch zur dauerhaften Lösung des Problems beitrug. So hat es wohl Bischof Thietmar aufgeschrieben und der Reiseleiter berichtet. Vorbei an beeindruckend filigraner Bildhauerkunst gelangten wir am Ausgang zu 8 der Größe nach aufgestellten Glocken, die das vorhandene Geläut in den Türmen auf 12 ergänzen sollen. Damit hätten die Magdeburger nicht nur die größte Kanalbrücke, sondern auch das größte Glockengeläut in Europa!

Gruppenfoto vor der Staatskanzlei: Jörg Uhlmann in der gelben Jacke ist unaufmerksam und schaut nicht in die Kamera, 5 weitere Teilnehmer sehen den Fotografen lediglich mit einem Auge, sind also nicht wirklich zu erkennen! Die sich ganz versteckt haben, sieht man überhaupt nicht. Weiter ging der Spaziergang an dem berühmten Balkon vorbei, dem ich eine in Marmor geschlagene Personengruppe mit Sektgläsern wünschen würde - ein Denkmal für Redlichkeit oder Humor, ganz wie Sie wollen. Nur wenige Schritte trennten uns vom Hundertwasserhaus mit seiner

ungeometrischen Architektur und einer Farbgebung, die den Entwürfen einer Klasse kleiner Mädchen nachempfunden scheint. Das letzte Werk des außergewöhnlichen Architekten wurde nach seinem Tode gebaut. Hundertwasser war auch ein Pionier der Fassadenbegrünung, denn er verpflichtete jeden Bewohner einen Raum für einen Dauergast zur Verfügung zu stellen und sich vollumfänglich auf eigene Kosten um ihn zu kümmern. Und so wachsen aus Balkonen und Fenstern Bäume heraus.

Ich beschließe den Bericht mit dem Schlusswort unseres verehrten Reiseleiters in der gelben Jacke, das er an seinen lokalen Kollegen gerichtet hatte: Ihm sei die Stadt Magdeburg wohlvertraut aber jetzt sieht er sie mit anderen Augen, viel schöner und lebenswerter... Mich hat die leider zu wenig genutzte Infrastruktur der Binnenschifffahrt begeistert, zumal ich sie jetzt verstanden habe. Sie auch? Danke für Ihre Geduld. (Zu diesem Artikel passt: I.B. Der Saale-Elster-Kanal und ein Verein... www.luppenau.de Rückblick 2013 November, Dirk Becker: Leipzig zu Wasser – Der Saale Elster-Kanal und I.B., Günther und Stephan Merkel: Zwischen Kreypau an der Saale und Leipzig an der Weißen Elster Augenblicke Bd. 3 Buch 1 S.205ff) Heimreise über Lössen, Löpitz, Tragarth – geht doch!

I.Bakkal