

# **Digitales Brandenburg**

**hosted by Universitätsbibliothek Potsdam**

Gesellschafts- und Vereins-Nachrichten.

## Gesellschafts- und Vereins-Nachrichten.

---

1. Als Mitglieder werden aufgenommen: Herr Kaufm. Erik Hammer, Carácas (Gran Ferrocarril de Venezuela), Fräulein Elisabeth Meyer, Herr Geh. Regierungs- und Baurat, Professor Ende, Herr Buchhändler Richard Schaeffer, Herr Schriftsteller Eduard Bertz.
  2. Zum Eintritt sind angemeldet:
    1. Herr Dr. Ernst Gasner, Köthenerstr. 31, III, W.
    2. „ von Kühlewein, Regierungs-Rat a. D., Director der Gr. Berliner Pferde-Eisenbahn, Friedrich Wilhelmstr. 18, W.
  3. Wohnungsveränderung: Herr G. Gantzer, Herbertstrasse 1, Schöneberg.
- 

## Bericht über die 10. (5. ausserordentliche) Versammlung des I. Vereinsjahres

**Dienstag, den 15. November 1892, Vormittags 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr:**

Besichtigung der Wasserbauten am Mühlendam.

---

Auf die Einladung hin hatten sich wohl 50 Herren pünktlich in dem Thorwege des Mühlenweges an der Breitenstrasse versammelt. Der II. Vorsitzende, Stadtrat Friedel, stellte zunächst den Herrn Stadt-Bauinspektor Pinkenburg der Versammlung vor und dankte demselben für die liebenswürdige Bereitwilligkeit, mit welcher er die Erläuterungen übernommen habe. Sodann gab er mit kurzen Worten eine Skizze von der historischen Bedeutung dieser Örtlichkeit. Sie sei immer eine Übergangsstelle gewesen, zuerst in wendischer Zeit, als die Spree die Sorben von den Wilzen schied, hierfür sprächen die Stein-, Bronze- und Urnenfunde, welche in der Nachbarschaft gemacht worden seien und dann auch in germanischer Zeit. Die Deutschen seien von



Südwesten gekommen und hätten zuerst die Insel besetzt, deshalb müsse Cölln älter sein als Berlin, hier scharten sich die Fischer wohl früher um St. Peter als die Gewerbtreibenden um Nicolai. Ebenso seien die Mühlenanlagen an dieser Stelle charakteristisch, sie stammen indessen erst aus germanischer Zeit, da die Wenden Handmühlen gebrauchten. Dafür, dass die Besiedelung in dieser Richtung vor sich gegangen sei, spräche weiter die alte Benennung „Neuer Barnim“ für das Plateau auf dem nordöstlichen Spreeufer.

Hierauf nahm Herr Stadtbauinspektor Pinkenburg das Wort; er erläuterte zunächst an zwei Situationsplänen, welche an der Hauswand befestigt waren, die alte und die neue Anlage und gab darauf einen Abriss von der Regulierung der Spree und ihren Ursachen, aus dem wir Folgendes wiedergeben: Die Spree besitzt zwar im Spreewald einen vorzüglichen Regulator, so dass bei ihr schwere Hochwassergefahren nicht entstehen können, dessen ungeachtet haben die Frühjahrshochwasser doch fast in jedem Jahre Unzuträglichkeiten herbeigeführt sowohl für die Stadt Berlin selbst als auch für die Oberspree. Diese bestanden in erster Linie in dem oft ungeheuren Aufstau des Wassers oberhalb des Mühlendamms, der nicht nur in sanitärer Hinsicht äusserst nachteilig wirkte wegen der Hebung des Grundwasserspiegels, sondern auch das Eintreten des Wassers in die Kellergeschosse der Häuser bewirkte. Fühlbarer aber machten sich die Übelstände noch an der Unterspree, denn diese war durch Sinkstoffe allmählich derartig verflacht, dass die Stromgeschwindigkeit, namentlich bei niedrigem Wasserstande nicht mehr ausreichte, die Reinhaltung des Bettes zu besorgen. Je mehr nun Berlin an Bedeutung gewann, desto schärfer traten diese Übelstände für die Stadt selbst hervor, sie wurden noch verstärkt, als mit der Fertigstellung des Neuen Oder-Spree-Kanales durch die Königliche Staatsregierung eine grossartige Wasserstrasse zwischen Oder und Spree also zwischen Breslau und Hamburg geschaffen worden war, und Berlin mit seinen traurigen Wasserverhältnissen hemmend dazwischen lag. Zur Beseitigung dieser Missstände sind nun schon folgende Wasserbauten durchgeführt worden. Die Flussrinne der Spree oberhalb Spandaus ist durch einen Kanal abgekürzt worden, ihr Bett wurde auf 1,5 m vertieft und bei Charlottenburg ein Stauwerk mit Schleusen errichtet. Innerhalb der Stadt war aber eine Besserung am schwierigsten durchzuführen, hier waren es namentlich die Mühlenwerke am Mühlendamm, welche hindernd im Wege standen. Erst nachdem im Jahre 1880 die Mühlräder beseitigt worden waren, konnte vorgegangen werden. Trotz der besseren Regulierung des Stromes verhinderte aber immer noch die geringe Weite der in verschiedene Wassergänge zerlegten Mühlgerinne eine schnelle Abführung des Oberwassers. Dem ist nun gründlich dadurch abgeholfen worden, dass man neben dem südlichen Spreeufer ein grosses Gerinne



geschaffen und neben dem nördlichen eine breite Schleuse gebaut hat. Ehe die Spree aber für den Schiffverkehrsverkehr freigegeben werden kann, sind auch die Kurfürstenbrücke und die Friedrichsbrücke neu zu erbauen, denn einmal sind die Bogen der alten Brücken für die heutigen Schiffsgefässe zu enge und andererseits sind sie auch zu flach fundiert, so dass sie bei einer Vertiefung der Spreerinne an Sicherheit verlieren würden. Was nun die Kosten betrifft, so sind dieselben so verteilt, dass die Stadtgemeinde 8 600 000 M. und der Fiskus 3 400 000 M. trägt; dafür werden von der Stadt die Brücken und vom Fiskus die übrigen Bauten hergestellt.

Nach diesen Erläuterungen stieg die Versammlung unter der Führung des Herrn Stadtbauinspektors und zweier jüngerer Kollegen desselben in die freigelegte Flussrinne neben dem südlichen Ufer hinab. Man konnte hier die Fundierung der Mühlendammbrücke betrachten. Dieselbe ist ganz aus Eisen erbaut und ruht auch auf eisernen Pfeilern, welche auf gemauerten Steinsockeln stehen, die eben aus dem Flussbett herausragen. Ähnlich ist die Fischerbrücke angelegt, welche noch nicht fertig ist, sie wird nach ihrer Vollendung gegenüber dem Hauptturm des grösseren Gebäudes in die Hauptbrücke einmünden. Zu beiden Seiten ihres Einganges befinden sich die Postamente für die strittigen Standbilder. Auf der nördlichen Seite zwischen den Gebäuden und dem Ufer ist die grosse Schleuse errichtet. Sie war schon völlig fertig gestellt und überrascht durch ihre gewaltigen Dimensionen; sie ist 100 m lang und 10 m breit, so dass sie entweder einen grossen, sogenannten Elbkahn von 7—8000 Ztr. Tragkraft oder vier kleinere, sogenannte Oderkähne beherbergen kann. Unterhalb der ganzen Anlage, von dem Ende der Schleuse hinüber bis an die Hinterhäuser der Breitenstrasse erstreckt sich das Wehr, das von nun an die Regulierung des Wassers zwischen der Ober- und Unterspree besorgen wird. Zwischen diesem und den ehemaligen Mühlgebäuden wird dann noch eine Fussgängerbrücke errichtet werden. Sehr hübsch nimmt sich hier das Schleusenmeisterhäuschen aus, das aus rotem Sandstein erbaut, lebhaft von den hellen Backsteinen der zukünftigen städtischen Sparkasse sich abhebt.

## Bericht über die 11. (4. öffentliche Sitzung) des I. Vereinsjahres

Mittwoch, den 30. November 1892, abends 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr  
im Bürgersaale des Rathauses.

Der II. Vorsitzende, Stadtrat Friedel, eröffnete die Sitzung um 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr. Er machte zunächst davon Mitteilung, dass an den Vorstand