

„Schiffchen versenken“ – nur ein Kinderspiel?
oder
Honecker 2x klingeln!

- Brief aus Berlin Nummer 21 -

14. Juni 2023

Ihr Lieben,

sogar im Unterricht in der Schule haben wir es manchmal heimlich gespielt. Das Spielfeld lag unter dem Heft. Dieses wurde immer etwas angehoben, so dass man seine Kreuzchen dort machen konnte, ohne dass der Platznachbar sie einsehen konnte. Und man war immer darauf bedacht, dass die Lehrerin nichts merkt. Dafür konnte man mit dem aufgestellten Buch vorsichtshalber einen Sichtschutz errichten. Die Positionen der Einschlüge und ihre eventuellen Erfolge wurden im Flüsterton ausgetauscht.

Eigentlich waren wir bislang davon überzeugt, dass dieses Spiel in unserer Kindheit so populär war, weil Deutschland gerade den Krieg hinter sich hatte und in der Generation unserer Eltern nicht alles, was damit zusammenhängt, verurteilt wurde. Ganz im Gegenteil! - Aber in einschlägigen Nachschlagewerken lesen wir, dass dieses Spiel wohl schon im 19. Jahrhundert gespielt wurde und eventuell sogar noch älter ist.

K9 - Treffer – Versenkt!

Nun muss man aber gar nicht bis auf die großen Ozeane hinausfahren, um versenkte Schiffe zu finden. Es liegen auch mehrere in der Oberhavel. Wie diese dort hinkommen, ergibt sich wieder einmal aus der Geschichte des Kalten Krieges.

Und hier knüpfen wir noch einmal an den „Brief aus Berlin Nummer 19“ über den Teltow-Kanal an. Dieser wurde vor 120 Jahren gebaut, um die europäische Binnenschifffahrt zwischen Weichsel und Mosel um das dicht besiedelte Berliner Zentrum herumzuführen. Aber der Teltow-Kanal führte nach der Deutschen Teilung mitten durch das Gebiet von West-Berlin!

Für die DDR war das Thema der „Republikflucht“ ein großes Problem. Ein Binnenschiffer hätte sich problemlos nach West-Berlin absetzen können, hätte er dorthin fahren können. Wer das durfte, musste für das System ein absolut sicherer Kandidat sein, welcher mit seinem Schiff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wieder zurückkommt. Nicht umsonst hat man im Frachtverkehr nach West-Berlin dominant polnische Schiffe gesehen.

Um nun ohne den Transit durch West-Berlin mit dem Binnenschiff von der Oder bis zur Elbe fahren zu können, wurde zwischen 1951 und 1952 der 34 Kilometer lange Havelkanal gebaut. Dieser zweigt südlich von Hennigsdorf von der Oberhavel ab und führt westlich um Berlin herum und trifft die Havel wieder bei Paretz.



Durch diesen Kanal konnten dann auch die Binnenschiffer aus der DDR unter Umfahrung von West-Berlin von der Oder zur Elbe kommen. Zunächst fuhr man von der Oder kommend über das Schiffshebewerk Niederfinow durch den Oder-Havel-Kanal bis an die Havel bei Oranienburg (Lehnitzschleuse). Dann folgte die Wasserstraße ein paar Kilometer der Oberhavel bis zum Abzweig in den neuen Havelkanal zwischen Hennigsdorf und Nieder-Neuendorf¹.

Aber hier genau gab es eine kritische Stelle. Die Oberhavel verlief ja an dieser Stelle weiter südlich in Richtung Spandau. Die Schiffe hätten hier also ungehindert nach West-Berlin fahren können. Um das zu verhindern, musste die Havel abgesperrt werden. Dieses wurde von den DDR-Organen durch das gezielte Versenken von maroden Binnenschiffen realisiert. Mit diesen Wracks als Sperre wurde sichergestellt, dass die Schiffe sich ganz am westlichen Ufer halten mussten. Der Schiffsverkehr Richtung Elbe bog dann in den neuen Havelkanal nach Westen ab.

Für die Schiffe, welche die Genehmigung hatten, nach West-Berlin zu fahren, wurde eine technisch aufwändige Grenzübergangsstelle mit schwimmenden Barrikaden und Toren errichtet, durch die sie nach der Grenzkontrolle weiter in den West-Berliner Teil der Oberhavel fahren konnten.



¹ Ausschnitt aus dem RS-Stadtplan von 1975, wie er damals auf allen U-Bahnhöfen in West-Berlin hing

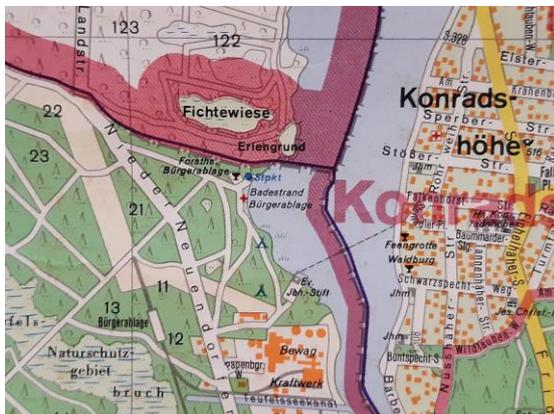
Diese interessante Stelle ist auch heute noch zu sehen, wenngleich sie sich, inzwischen von Büschen überwuchert, kaum noch von einem Inselstreifen zwischen der Fahrrinne der Oberhavel und dem Nieder-Neuendorfer See unterscheidet. Von den ehemaligen Grenzübergangsanlagen ist natürlich nichts mehr zu sehen. Lediglich eine Informationssäule auf dem Berliner Mauerweg erinnert noch an diese skurrile Historie.

Vom Bahnhof Hennigsdorf kann man heute direkt am Westufer der Oberhavel entlang fast vollständig bis in die Spandauer Altstadt wandern oder radeln. Das sind knapp 20 Kilometer. Der Wander- und Radweg² wurde – oft zum Ärger der Anwohner und der Segelclubs und Angelvereine – weitgehend direkt am Wasser entlanggeführt.

Über den Teufelsseekanal und den Aalemannkanal gibt es Brücken für Radfahrer und Fußgänger. Lediglich im Bereich nördlich des Maselakekanals wird man um einige Industrieanlagen herum über die Werder- und Goltzstraße geführt.

Über die Stadt Hennigsdorf, den historischen Ortskern, den Bahnhof und die Industrieanlagen könnte man einen eigenen Brief schreiben. In die Geschichtsbücher sind die mehreren Tausend Arbeiter der Hennigsdorfer Industriebetriebe eingegangen, welche am 17. Juni 1953 den Protestmarsch nach Berlin angetreten sind, der blutig niedergeschlagen wurde.

Vom Bahnhof führt der Wanderweg durch die idyllische Hennigsdorfer Marina und dann an der Havel unter der S-Bahn-Brücke hindurch. Auf der havelabgewandten Seite des Weges kann man auf dem Gelände der traditionellen Lokomotiven-Fabrik die neuesten Zuggarnituren bewundern. Nach wechselvoller Geschichte werden heute hier vom französischen Unternehmen Alstom modernste Schienenfahrzeuge hergestellt und in alle Teile der Welt exportiert. Wenn man hier an das Ufer der Havel tritt, sind die oben beschriebenen Überbleibsel des Kalten Krieges sichtbar.



An diesem Uferweg gibt es eine weitere historisch interessante Stelle. Von Hennigsdorf bis zur „Bürgerablage“ in Hakenfelde verlief die Grenze zwischen West-Berlin und der DDR in der Strommitte der Oberhavel. Von hier an führte sie westwärts um den Spandauer Forst und den „Eiskeller“ herum.

Wie man auf dem nebenstehenden Kartenausschnitt³ sehen kann, gab es an dieser Stelle die zwei zu Berlin gehörende Exklaven „Fichtewiese“ und „Erlengrund“ im Territorium der DDR. Diese sind historisch zum Bezirk Spandau

gehörende Laubenkolonien. Die Eigentümer konnten zu ihren Grundstücken nur gelangen, wenn sie den Grenzstreifen der DDR passierten. Nach dem Bau der Mauer kamen die Benutzer zu ihren Grundstücken nur noch über einen Plattenweg durch den Grenzstreifen. Sie brauchten hierzu einen Passierschein.

Als wir beide im Jahr 1976 nach Berlin zogen, gab es dort in der Mauer der DDR auf West-Berliner Seite eine Stahltür mit einem Klingelknopf. Die berechtigten Nutzer der Kolonien mussten zum Überqueren des Grenzstreifens die Klingel betätigen und die Posten der Grenztruppen ließen sie dann zu den Parzellen passieren.

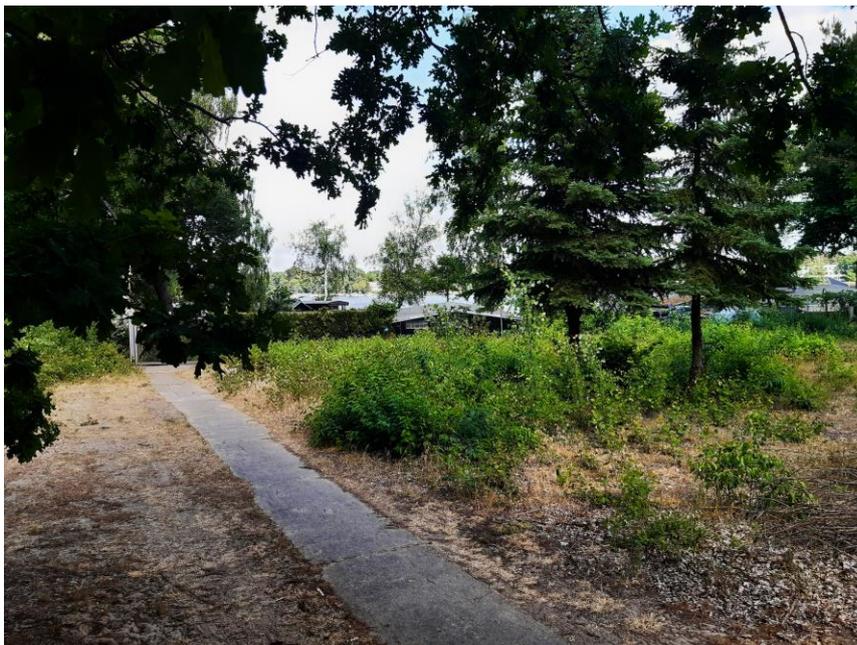
² Der beschriebene Uferweg ist in seiner ganzen Länge Teil des „Havel-Radweges“, von Hennigsdorf bis zur Bürgerablage Teil des „Berliner Mauerweges“ und von Hennigsdorf bis zur Goltzstraße Teil des „Radweges Berlin-Kopenhagen“ und wird auch in den entsprechenden Publikationen beschrieben.

³ Ausschnitt aus dem RS-Stadtplan von 1975, wie er damals auf allen U-Bahnhöfen in West-Berlin hing

Irgendein Witzbold hatte laut Bericht in der Ausgabe 13/1988 von „Der Spiegel“ wohl einmal ein Schildchen angebracht: „Honecker 2 x klingeln“.



Diese Reihe mit den Pflastersteinen markiert die Stelle, an der seinerzeit die Berliner Mauer verlief. Genau hier war die Stahltür eingebaut, durch die die Nutzer zu ihren Kolonien gehen konnten.



Im Rahmen der Gebietstausch-Verhandlungen zwischen der DDR und West-Berlin wurde der Grenzverlauf hier zum 1. Juli 1988 dahingehend korrigiert, dass die Staatsgrenze der DDR fortan nördlich dieser Kolonien verlief und die Nutzer freien Zugang bekamen. Nach der Wiedervereinigung entfiel auch diese Grenze und der heutige Uferweg führt zwischen dem „Erlengrund“ und der „Fichtewiese“ hindurch zur „Bürgerablage“.

Die Kolonie Erlengrund liegt direkt an der Oberhavel und man erreicht sie über einen Plattenweg.



Der Zugang zur Fichtewiese liegt heute von jungen Bäumen versteckt am Uferweg.

Die Bürgerablage - Blick aus der Ausflugsgaststätte „Jagdhaus“



Nach historischen Zeugnissen wurde an dieser Stelle das Holz von Flößern abgelagert und sie mussten einen Zins an die Spandauer Bürger zahlen. Doch schon im 18. Jahrhundert entwickelte sich diese Bucht zu einem Erholungsort, welcher nach überliefertem Schriftwechsel sogar den preußischen König Friedrich III. angelockt haben soll. Hier steht die traditionelle Gaststätte „Jagdhaus“, welche wir in unseren frühen Spandauer Jahren beide oft besucht haben.

Früher konnten die Bürger sie auch mit der Bötzowbahn erreichen, welche hier den namensgleichen Bahnhof „Bürgerablage“ hatte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde jedoch der Personenverkehr hier nie wieder aufgenommen, zumal die Bahntrasse an der Grenze unterbrochen war. Lediglich das Kraftwerk Oberhavel wurde noch über die Gleise mit Brennstoffen beliefert.

Über den weiteren Verlauf des Uferwegs in Richtung Altstadt Spandau ließe sich auch noch viel schreiben. Hier befand sich früher die Spandauer Schultheiss-Brauerei und man konnte von der Spandauer Neustadt nach Haselhorst mit dem Auto den Schleichweg über die Insel Eiswerder wählen. Diese wiederum hat nichts mit dem oben erwähnten „Eiskeller“ zu tun, der wegen seiner besonders niedrigen Temperaturen fast täglich in den Wetterberichten genannt wird.

Mit herzlichen Grüßen

Emmanuel + Greta



Ehemalige Spandauer Schultheiss-Brauerei in neuer Nutzung mit Eiswerder-Brücke - vom Schiff gesehen