Ein Ort im Barnim

Wassertorbrücke

Wassertorbrücke

momentum-magazin.de **Fotowiesel**

am Hohenzollernkanal mit seinen Besonderheiten

Kanalbau begonnen (1907) mit dem auch die Brücke entstand. Lichterfelde wurde durch den Kanal zerschnitten und mit der Brücke wieder verbunden, 17.06.1914 Eröffnung d. Hohenzollernkanals (Groß- Schifffahrtsweg Berlin – Stettin), (OKK1915 S. 94) es existiert dazu eine Festschrift, heute Oder-Havel-Kanal

momentum-magazin.de/de

Sprengung Brücke am 24.04.1945

Fähre der Fam. Metzner über den Oder-Havel-Kanal 1946

Fähre für Fußgänger und Kleinfahrzeuge der Familie Metzner an der Wassertorbrücke nach der Zerstörung am Kriegsende, von 1946 bis 1954. An der Wassertorbrücke betrieb ab 1946 die Familie Metzner eine Fähre für Fußgänger und Kleinfahrzeuge. 1954 stellte sie den Fährbetrieb ein. Erst danach wurde die neue Brücke fertiggestellt. 20.4.1954 Kanalbrücke nach Eisenspalterei ist freigegeben.

Wiederherstellung der zerstörten Wassertore Lichterfelde und Pechteich 1949/51, 1953 Kanaltrockenlegung und Beseitigung der Schäden auf der Kanalstrecke.

Ab 05.02.1946 gab es die erste Verbindung nach Finow mit einer Fähre an der ebenfalls gesprengten Mäckerseebrücke

Die Lichterfelder Wassertorbrücke anno 1912: Alfred Sommerfeld beschäftigt sich in seinem Beitrag mit dem Bauamt III, das auch für den Großschifffahrtsweg Berlin-Stettin zuständig war.

© ARCHIV WSA EBERSWALDE

Die Lichterfelder Wassertorbrücke anno 1912: Alfred Sommerfeld beschäftigt sich in seinem Beitrag mit dem Bauamt III, das auch für den Großschifffahrtsweg Berlin–Stettin zuständig war. Foto: WSA Eberswalde

Eberswalder Geschichte(n) auf 300 Seiten

Verein für Heimatkunde stellt neues Jahrbuch im Paul-Wunderlich-Haus vor

Eberswalde (MOZ) Ganze 22 Jahre gibt es das Eberswalder Jahrbuch nun schon. Wie immer bringt der Verein für Heimatkunde auch die neueste Auflage im November auf den Markt. Bevor das gute Stück in den Handel kommt, wird es heute erst einmal der Öffentlichkeit vorgestellt. Das geschieht ab 19 Uhr im Paul-Wunderlich-Haus. Dort werden die Beiträge des 296 Seiten dicken Buches in einer Präsentation vorgeführt.

Die gedruckte Fassung enthält dann obendrein ein Extra. Für den im Jahrbuch enthaltenen Beitrag über das Eberswalder Bauamt III hat der Heimatverein einen Flyer aufgelegt, sprich: ein Beiblatt gestaltet.

Das Amt war zuständig für den Bau des Großschifffahrtsweges von Berlin nach Stettin, der vor 100 Jahren eröffnet worden ist. Das Blatt wird eine Karte des Kanals zeigen mit dem Eberswalder Streckenabschnitt. Außerdem schmücken den Flyer historische Fotos des spektakulären Baus.

Ein bekanntes Jubiläum ist der Beginn des Ersten Weltkriegs, der in diesem Jahr ebenfalls 100 Jahre zurückliegt. Dementsprechend beziehen sich gleich mehrere Texte auf diese historische Zäsur. Beispielhaft sei an dieser Stelle ein Beitrag genannt, der einen Überblick über die Gedenkstätten gibt, die im Stadtgebiet an die Gefallenen des Ersten Weltkriegs erinnern.

Der Sammelband erscheint bereits zum 22. Mal

Ein anderes Kapitel des Jahrbuchs nimmt sich eines weniger bekannten Themas an: dem Bau der Eberswalder Kaserne in den 1930er-Jahren. Der Autor stellt ihn in den Kontext des vor 75 Jahren begonnenen Zweiten Weltkrieges – ein weiterer wichtiger Jahrestag, auf den in der Publikation Bezug genommen wird.

Außerdem sollen auch die Bereiche Natur und Gesellschaft nicht zu kurz kommen. Die Bandbreite der aufgegriffenen Themen ist wieder groß: Die Entstehung der hiesigen Landschaft wird untersucht, Befunde aus dem Bereich der Archäologie diskutiert, kunsthistorische Betrachtungen angestellt, Betriebsgeschichten erzählt, die Natur- und Forsthistorie beleuchtet und aktuelle Probleme und Neuheiten verhandelt.

Das Jahrbuch des Heimatvereins ist in den Buchhandlungen und in der Tourist-Information erhältlich. Kostenpunkt: zwölf Euro. Außerdem gibt es die Publikation auf dem Krippenmarkt am 29. November vor der Maria-Magdalenen-Kirche zu kaufen.

MOZ S. 11 Dienstag, 18. November 2014

Vom „schiffbaren Wassergrab

Ein lang Jahren

Am Ende des 2. Weltkrieges war die Havel-Oder-Wasserstraße weitestgehend nicht mehr für die Schifffahrt nutzbar.

Fast alle Brücken über den Kanal waren zerstört, ihre Trümmer machten den Wasserweg unpassierbar. So wurden zunächst Durchfahrtsöffnungen in die Brückentrümmer gesprengt, und schon im Mai 1945 konnte die Schiffahrt ihren Betrieb wieder aufnehmen.

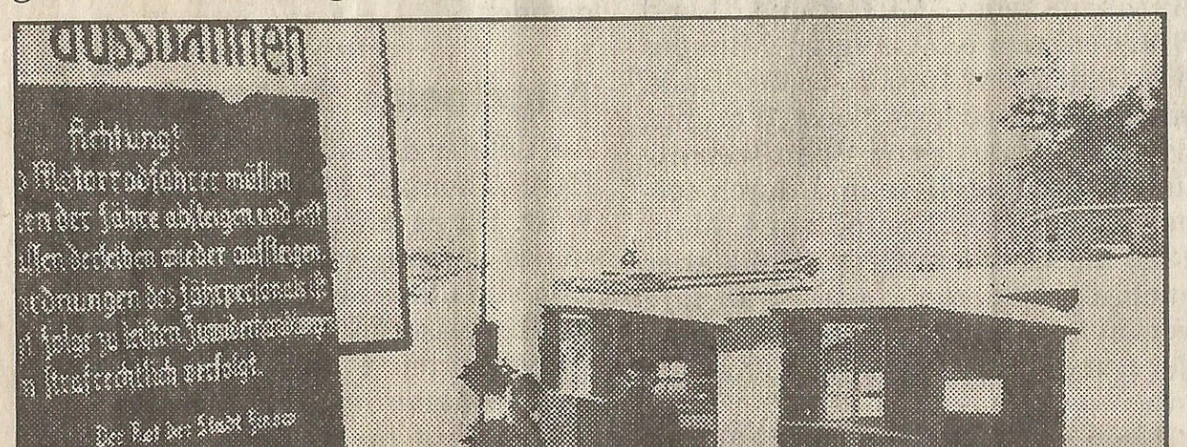
Durch die 1949/51 erfolgte Wiederherstellung der zerstörten Wassertore Lichterfelde und Pechteich war es möglich, im Jahre 1953 den zwischen den beiden Toren gelegenen östlichen Teil der Scheitelhaltung trocken zu legen und Schäden zu beseitigen.

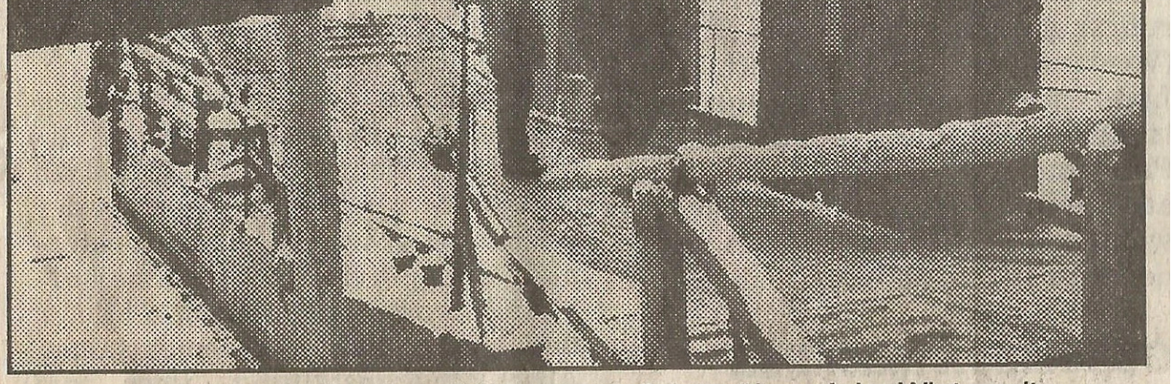
Brücken wurden wieder aufgebaut

„In den sieben Tagen der Trockenlegung wurden unter anderem 259 Bomben– und Sprengtrichter aufgefüllt, 70 ‚Wühlstellen' der Schiffahrt beseitigt und 7591 Meter abgerutschte Böschung wieder in die richtige Lage gebracht." (Uhlemann)

Parallel dazu begann man mit dem Aufbau der Kanalbrücken. Die wichtigsten Verbindungen wurden relativ schnell wiederhergestellt, bei anderen Brücken dauerte es etwas länger. Von einigen Brücken (zum Beispiel die Poratzbrücke in der Nähe der Eisenbahnunterführung bei Eberswalde) blieben allerdings nur Fundamentreste übrig, denn man errichtete keine neuen anstelle der zerstörten alten Brücken.

Die Mäckerseebrücke, die Finow mit der Clara-Zetkin-Siedlung und mit Lichterfelde verbindet, wurde durch Kriegseinwirkungen zerstört und erst relativ spät wie-





Fähre in der Nähe der heutigen Mäckerseebrücke während der Winterzeit
(Fotos aus der Sammlung Tetzlaff)

Vom „schiffbaren Wassergraben" zum Großschiffahrtsweg / Aus der Geschichte der Oder-Havel-Wasserstraße (3)

Ein langer Schleppzug konnte vor 40 Jahren die Fährverbindung lahmlegen

richtige Lage gebracht." (Uhlemann)

Parallel dazu begann man mit dem Aufbau der Kanalbrücken. Die wichtigsten Verbindungen wurden relativ schnell wiederhergestellt, bei anderen Brücken dauerte es etwas länger. Von einigen Brücken (zum Beispiel die Poratzbrücke in der Nähe der Eisenbahnunterführung bei Eberswalde) blieben allerdings nur Fundamentreste übrig, denn man errichtete keine neuen anstelle der zerstörten alten Brücken.

Die Mäckerseebrücke, die Finow mit der Clara-Zetkin-Siedlung und mit Lichterfelde verbindet, wurde durch Kriegseinwirkungen zerstört und erst relativ spät wieder aufgebaut. Nach dem Krieg stellten nacheinander verschiedene Fähren und zeitweilig eine Pontonbrücke die Verbindung zwischen den Orten her.

Zuerst bestand eine Fährverbindung über den Großschiffahrtsweg in der Nähe der Wasserablaßstelle zum Mäckersee.

Mit der Fähre über den Großschiffahrtskanal

Später pendelte dann die Fähre zwischen den Kanalufern in der Nähe der heutigen Mäckerseebrücke (unser Bild rechts unten zeigt die Fähre vor der kurz vor der Fertigstellung stehenden Brücke) und beförderte Personen und Fahrzeuge. Besondere Schwierigkeiten entstanden immer in strengen Wintern, denn in der zufrierenden Wasserstraße mußte im Eis eine Rinne zum Übersetzen erhalten bleiben.

Eine Zeitlang gab es auch eine Pontonbrücke, deren Mittelteil ausschwimmbar war und so die Durchfahrt von Schiffen ermöglichte. Daß dieses Verfahren aufwendig und langwierig war, kann sich jeder denken. Nahte nun ein aus vielen Kähnen bestehender Schleppzug, so mußte sich damals derjenige, der auf die andere Seite wollte, auf eine längere Wartezeit gefaßt machen. Natürlich wurde dieses Übel auch von gewitzten Leuten als Ausrede gebraucht. Hatte man verschlafen und kam zu spät zur Arbeit, so mußte oft der „lange Schleppzug" als Entschuldigung herhalten.

Eberswalder „Tor" von Straßenbrücke getrennt

In den Jahren 1960/61 wurde das Wassertor Eberswalde wiederhergestellt, bei dem man – ebenso wie bei den anderen beiden Sicherheitstoren Lichterfelde und Pechteich – die Straßenbrücken von den ursprünglich mit ihnen verbunden gewesenen Wassertoren trennte.

In den Jahren 1962 bis 1964 wurde der Normalstau der Scheitelhaltung der Havel-Oder-Wasserstraße erhöht und in diesem Zusammehang die Tauchtiefe für die Binnenschiffe um 0,25 m auf 2,00 m heraufgesetzt (Tauchtiefe für Fahrzeuge mit Eigenantrieb: 1,85 Meter). Verbunden war dies mit Erhöhungen an hydrotechnischen Anlagen und der vorhandenen Steinschüttung.

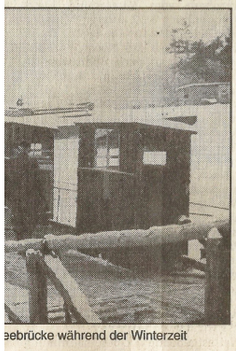
Die Oderhaltung der Wasserstraßenverbindung zwischen Havel und Oder sowie die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (beide Teile des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin) wurden durch Baggerungen vertieft, so daß Tauchtiefen von 2,00 m auch bei Niedrigwasser garantiert werden konnten.

Ab 1984 setzten dann wiederum umfangreiche Arbeiten am Kanal ein. Parallel zu den damaligen Reparaturarbeiten am Schiffshebewerk erfolgte die Sanierung der Dichtungsstrecke der Scheitelhaltung. Die Schäden an der Dichtungsschicht waren darin begründet, daß der Kanal nach heutigen Gesichtspunkten unterbemessen ist (hinsichtlich der Größe der Schiffe, die auf ihm verkehren. Als Bemessungsgrundlage beim Bau des Großschiffahrtsweges dienten ja ursprünglich 600-Tonnen-Kähne, während heute Einzelfahrzeuge von 760 Tonnen und Schubverbände von einer noch weitaus größeren Gesamttragfähigkeit auf der Wasserstraße fahren).

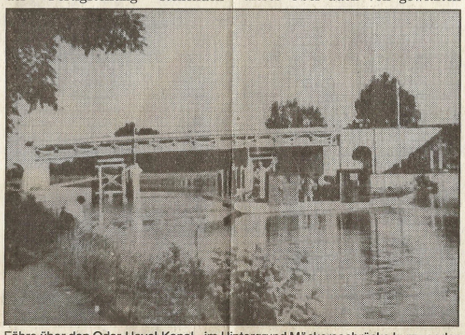
„Um erneute Schäden auszuschließen, die insbesondere durch Schiffsbegegnungen im engen Profil entstehen, wurde für die 22 Kilometer lange Dichtungsstrecke zwischen Pechteich und Niederfinow ab Mai 1985 vorerst ein wechselnder Einrichtungsverkehr verfügt." (Uhlemann)

Abschließend müssen noch die Bauarbeiten an den Schleusen in Hohensaaten erwähnt werden. Im Jahre 1984 begann der Neubau der Ostoderschleuse, die eine nutzbare Länge von 170 m bei einer Breite von 12 m erhielt. Die im Anschluß an den Bau der Ostschleuse neuerrichtete Westoderschleuse erhielt die gleichen Abmessungen. Beide Schleusenanlagen haben elektrische Hubschwenktore.

CHRISTIAN TETZLAFF



eebrücke während der Winterzeit



Fähre über den Oder-Havel-Kanal - im Hintergrund Mäckerseebrücke kurz vor der Fertigstellung

28.3.1992

HEUTE

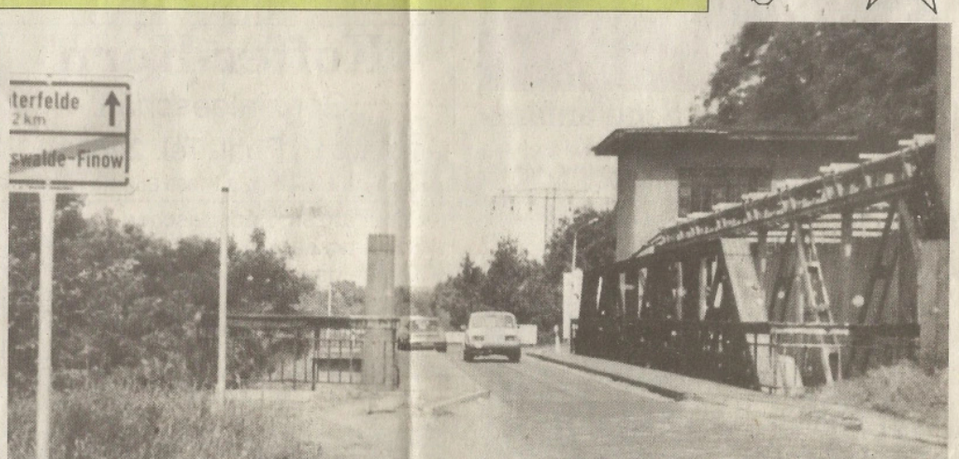
LICHTERFELDE

EBERSWALDER BLITZ

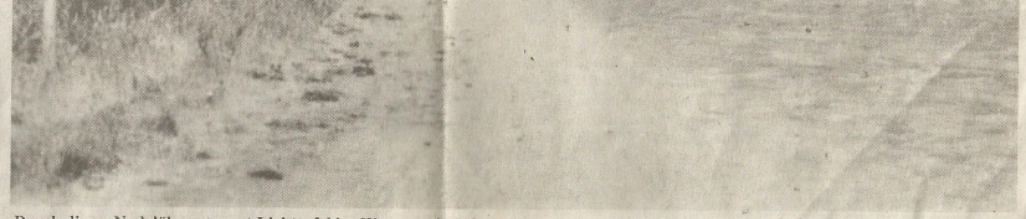
Lichter Lichter Lichter

terfelde
- Reparatur
2. Hand
90,- DM
el. 219209

Textilwaren
Grabs
Lichterfelde • Tel. 21 91 24

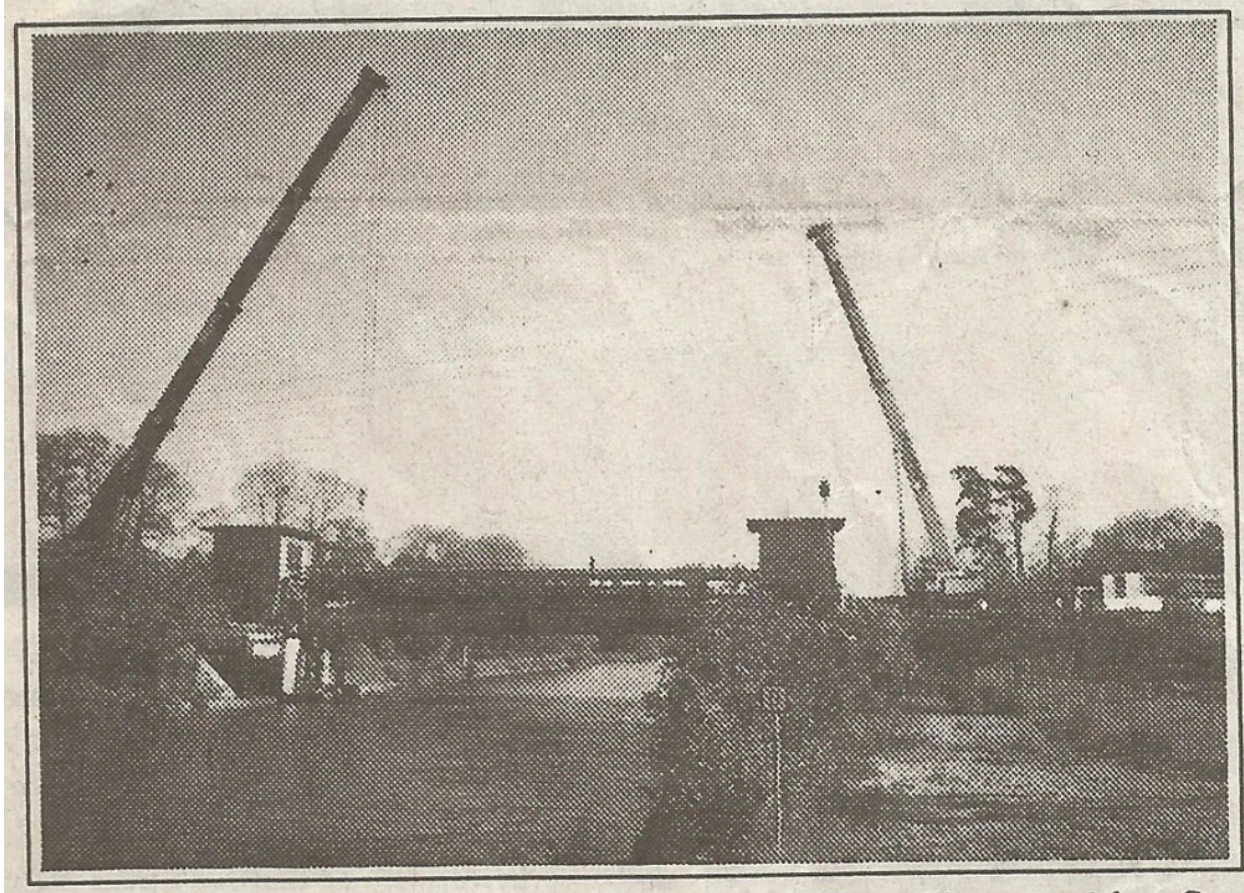


ÖNIG
LÖFEN • KAMINE
LOFENLUFTHEIZUNGEN
Gas, Öl)
NLEGEARBEITEN
chterfelde, Tel./ Fax 219109



Durch dieses Nadelöhr, genannt Lichterfelder Wassertorbrücke, gelangt man nach Lichterfelde. Doch das Land Brandenburg hat sich schon des Problemes angenommen und umfangreiche Mittel für ein einstweiliges Provisorium in Aussicht gestellt.

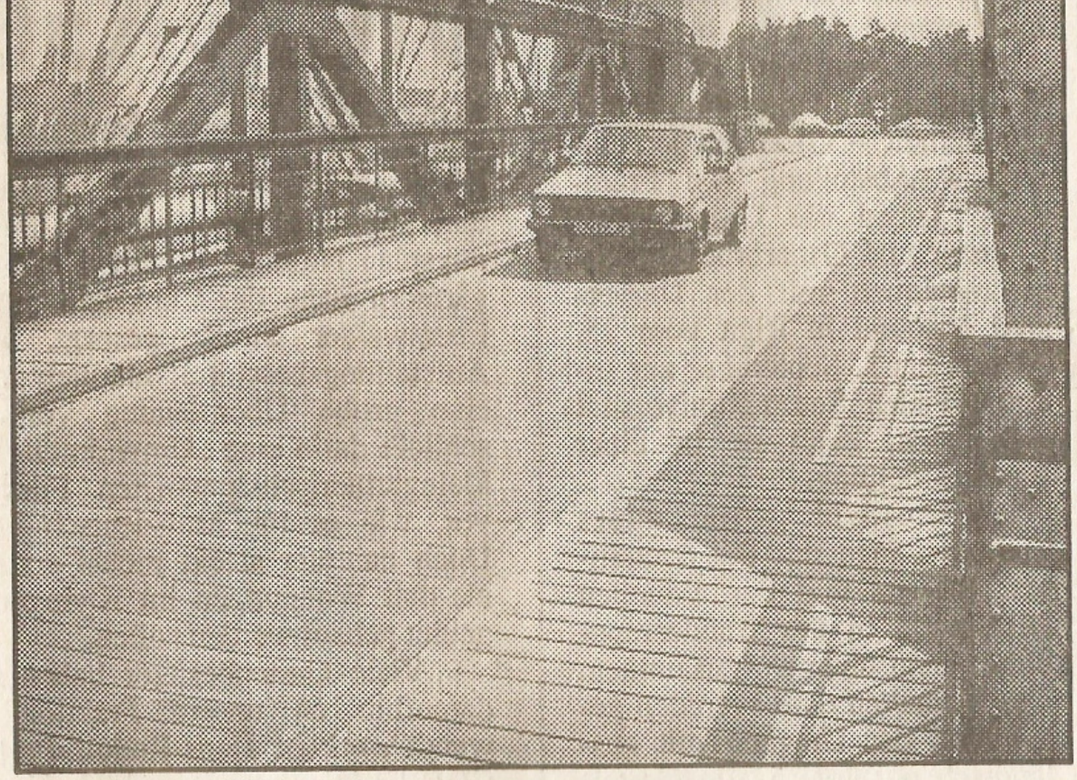
11.7.92_S5



Die Wassertorbrücke vor dem Eingang zum Eberswalder Gewerbepark (ehem. KIM-Gelände) wurde erneuert. Am 20. Oktober wurde mit zwei großen Kranen das neue Brückenteil eingehangen. In der kommenden Woche soll der Verkehr wieder zwischen Eberswalde und Lichterfelde über die neue Brücke fließen.

16.6.93

Märkische Oderzeitung, Mittwoch, 16. Juni 1993/Ebw



Im September soll der Bau einer neuen Lichterfelder Wassertorbrücke, bisher Nadelöhr zur Autobahnauffahrt Werbellin, mit einer Kapazität bis zu 30 Tonnen beginnen. MOZ-Foto: Rühs

16.6.93

Auch in Lichterfelde tut sich etwas

Wenn man das "Nadelöhr" Lichterfelder Wassertorbrücke passiert hat, betritt man schon die Gemarkung Lichterfelde. Am Ortseingang haben fleißige Lichterfelder um die Bushaltestelle herum Ordnung geschaffen. Auch im Ort sieht man schon viele gepflegte Stellen, wenn auch nicht überall. Ansonsten fehlt das im Kreisgebiet übliche: aufgerissene Straßen und Wege. Doch Lichterfelde hat schon einen guten Teil hinter sich. Die Telekom hat schon viele Kabel für Telefon und Kabelfernsehen verlegt. Nun hilft bloß noch warten bis zur Zuschaltung.

Für die künftige Wohnbebauung ist die Gemeindeverwaltung zur Zeit auf Partnersuche. Hier gilt es nicht den ersten besten zu nehmen, sondern auf Solidität zu achten. Kann man nur hoffen, daß die Suche nicht zu lange dauert.

Am anderen Ortsausgang (Richtung Finow) sieht man die Abwasserleitung im Bau. Wovon man jahrelang nur geträumt hat, scheint nun bald Wirklichkeit zu werden. Von Eichhorst über Altenhof und Werbellin kommend wird hier die Abwasserleitung zur Verbesserung der Wohnbedingungen weiter bis Eberswalde-Finow gebaut.Da das Wetter mitmacht, geht es zügig voran.

Etwas verschlafen hat man das Feiern, doch das soll nun nachgeholt werden. Wie Bürgermeister Bester versicherte, soll nun Mitte September ein Herbstfest in Lichterfelde stattfinden.

Fotos: Neubert

11.7.92

nim-Echo Märkische Oderzeitung, Sonnabend/Sonntag, 30./31. Oktober 1993/Ebw

Stahl der Hoffnung: Bei den Arbeiten an der Lichterfelder Wassertorbrücke läuft bisher alles wie am Schnürchen, freuen sich die Verantwortlichen im brandenburgischen Straßenbauamt. MOZ-Foto: Klamann

Stahlkoloß läßt Lichterfelder hoffen

Zweispurige Wassertorbrücke soll termingerecht übergeben werden

Lichterfelde (sk) Achtzig Tonnen Stahl stimmen Lichterfelde hoffnungsfroh: Ein Trägerkoloß verbindet seit wenigen Tagen die Ufer des Oder-Havel-Kanals miteinander.

Lange brauchen die Dörfler nicht mehr auf die Übergabe der Wassertorbrücke zu warten, verspricht Joachim Geyer vom Brandenburgischen Straßenbauamt: „Wir liegen super im Zeitplan."

Wenn ab Montag, 15. November, wieder Autos über die Wassertorbrücke rollen, verkürzt sich der Weg der Lichterfelder in die Kreisstadt glatt um die Hälfte.

Der wuchtige Träger soll die alte Überquerung nicht bloß ersetzen, kündigt Brückenchef Geyer an: „Uns hätte es nicht gereicht, die Wassertorbrücke nur vor dem endgültigen Verfall zu bewahren."

Die neue, zweispurige Fahrbahn wird deshalb sechs Meter breit. Statt auf klapprigen Holzbohlen fahren die Wagen dann über Stahlbleche mit Kunststoffbezug.

Die Brücke, auf die jetzt alle sehnsüchtig warten, ist nur ein Provisorium. „Zwischen 1995 und 2000 soll die Wasserstraße verbreitert werden, danach bauen wir was für die Ewigkeit", so Geyer.

30._31.10.93

, 9. November 1993 Oberbarnim-Echo

Endspurt bei den Pflasterarbeiten an der Lichterfelder Wassertorbrücke. „Wir liegen im Zeitplan, wie versprochen", so schätzt Joachim Geyer, Dezernatsleiter Brückenbau im brandenburgischen Straßenbauamt Strausberg, die Situation an dem wichtigen Nadelöhr über den Oder-Havel-Kanal ein. „In der 46. Woche, mit hoher Wahrscheinlichkeit sogar am 15. November, wollen wir die Brücke übergeben", fügt Geyer hinzu. Bis 30 Tonnen schwere Fahrzeuge können dann über diesen Verkehrsweg rollen und eine günstige Verbindung zwischen Autobahn und Gewerbepark herstellen. MOZ-Foto: Rühs

9.11.93

Brücke frei nach Lichterfelde und ins Innocent

Hieß es am 15.11.1993, als nach nur viermonatiger Bauzeit die Brücke wieder für die Nutzer freigegeben wurde. Bürgermeister Dr.Hans Mai und Landrat Bodo Ihrke nutzen die Gelegenheit, dem Straßenbauamt Strausberg sowie dem Land Brandenburg für die Unterstützung in diesen Fragen zu danken. Dezernatsleiter Joachim Geyer vom Straßenbauamt informierte über einige technische Details wie die Länge der Brücke von 35 Metern, die Breite von 6 Metern (somit ist die Brücke gleichzeitig beidseitig befahrbar), die neue Tragfähigkeit von 100 to gegenüber früher von 3 to. Er informierte u.a. auch darüber, daß etwa 70 Meter westlich von der jetzigen Brücke entfernt - noch vor dem Jahr 2000 - eine neue Brükke als Verlängerung für eine kommende Umgehungsstraße geplant ist. Und dann ging es auch schon los. Dem eisigen Oder-Havel-Kanal-Wind trotzend, durchschnitt Landrat Ihrke das Band und sogleich überquerten auch schon wartende Radfahrer die Brücke. Kleines Erlebnis am Rande: Auch der ORB wollte gerne dieses Ereignis auf Video bannen...doch leider kamen die Kollegen zu spät; das blaue Band war bereits durchtrennt. Schnell machte man allerdings aus der Not eine Tugend, und Politiker und Bauzuständige stellten sich noch einmal auf - diesmal AUF die Brücke und MIT ihr als Hintergrundmotiv. Auch ein Band wurde schnell noch einmal gespannt...und ab ging der Film. Man muß schon neidlos anerkennen: den richtigen Motivblick hatte der Kameramann (auch wenn's mit der Richtung nicht so stimmte, wie man sieht.

Brückeneinweihung: Landrat Bodo Ihrke durchschneidet das Band und gibt damit die Lichterfelder Wassertorbrücke wieder für den Verkehr frei. MOZ-Foto: Göttmann

In nur vier Monaten fertiggestellt

Straßenbauamt Strausberg gibt neue Wassertorbrücke für Verkehr frei

Eberswalde (sg) „Möge diese Brücke gute Dienste leisten", verkündete Joachim Geyer, Dezernatsleiter Brückenbau im Brandenburgischen Straßenbauamt Strausberg, bei der Einweihung der neuen Wassertorbrücke gestern nachmittag.

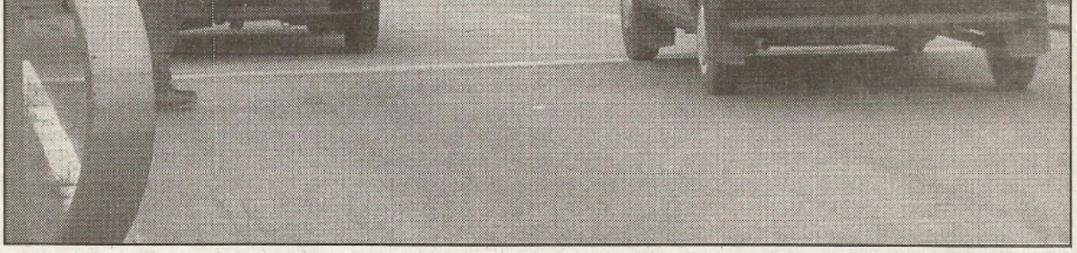
Der Verkehr nach Lichterfelde sowie zum Technologie- und Gewerbepark rollte wieder ungehindert über den Oder-Havel-Kanal. „In nur vier Monaten gelang es, das Bauwerk fertigzustellen", freut sich Geyer. Das Verkehrsministerium in Potsdam habe schnell und unbürokratisch geholfen.

„Der Weg nach Lichterfelde ist jetzt wieder um einiges kürzer", freut sich Bürgermeister Dr. Hans Mai. Ferner bedürfe der Gewerbepark dieser Brücke, zumal dort am Mittwoch die nächste Wirtschaftssitzung stattfinde.

Das neue Bauwerk ist eine Stahlfachwerkbrücke mit einer Stützweite von 35 Metern. Ihr Gesamtgewicht beträgt 100 Tonnen. Sie soll in den nächsten fünf bis sechs Jahren den „Verkehr sicher und zuverlässig" über den Oder-Havel-Kanal führen, fügt Geyer hinzu. Der Zeitplan des Brandenburgischen Straßenbauamts sieht vor, danach eine ganz neue Brücke zu errichten, die das Provisorium ersetzt.

Das alte Tragwerk mußte vollständig ausgebaut werden. „Wir hätten das alte Stahlfachwerk gern woanders verwendet", erklärt Geyer. Das Straßenbauamt hatte es für einen zusätzlichen Rad- oder Fußgängerüberweg über den Kanal nutzen wollen. Die einzelnen Elemente waren jedoch so verrostet, daß eine Sanierung wirtschaftlich nicht mehr vertretbar war. Die Verschrottung blieb der einzige Ausweg.

In nur 4 Monaten_neue Wassertorbrücke16.11.93 S.9.jpg



Im Einbahntakt läuft derzeit der Verkehr auf der Lichterfelder Wassertorbrücke. Eine Berliner Baufirma hat den Auftrag, die Zufahrt von der Angermünder Straße her zu erweitern. Nach der Rekonstruktion der Brücke war sie zu schmal ausgefallen. Das rief Proteste von zahlreichen Transportfirmen hervor, erklärt Eckhard Schwitalski von der Eberswalder Straßenmeisterei, die zum Brandenburger Straßenbauamt Strausberg gehört. Das fungiert auch als Bauherr. Nach einem Vororttermin, der die vorgebrachten Kritiken bestätigte, wird die Zufahrt jetzt um rund 1,15 Meter verbreitert. Aus diesem Grunde müssen Kraftfahrer noch bis nächste Woche mit zeitweiligen Verkehrseinschränkungen rechnen. Ganz Eilige sollten daher den direkten Weg von Eberswalde nach Lichterfelde wählen.

MOZ-Foto: Schmidt

28.9.94

Mit freundlicher Genehmigung der Märkischen Oderzeitung

rechts das Wärterhaus für das Wassertor

flickr.com Rainer Schlepphorst Hochgeladen am 10. Mai 2016

Thomas Szudobaj 14. Januar 2016

Fred Ulbricht Fotografie · 24. November 2016

Fred Ulbricht Fotografie · 13. November 2013

Fred Ulbricht Fotografie · 3. November 2015 · hier: TGE Lichterfelde

http://trip-suggest.com/germany/brandenburg/lichterfelde/
teamdochnoch.de Wassertorbrücke

Reparatur erfolgt: „Abschied von klapprigen Bohlen“, schreibt die Eberswalder MOZ am 20. Juli 1993. Schadhaftes Holz machte die Sanierung der Wassertorbrücke Lichterfelde nötig. Ihre Traglast werde sich von drei auf 30 Tonnen erhöhen. Die Fertigstellung erfolge bis Mitte November

Wassertor Lichterfelde

http://b.mtbb.de/tag/wassertor/ 07.02.2007 Abriß

Beim Bau des Oder-Havel-Kanals zwischen 1908 und 1914 wurden 25 Kilometer des Kanals als Dichtungsstrecke ausgelegt, weil der Kanal von Pechteig (Marienwerder) bis zum Abstieg Niederfinow über Geländeniveau liegt. Um ein Leerlaufen des Kanals bei Havarien zu verhindern oder auch ein kontrolliertes Ablassen zu Revisionszwecken zu ermöglichen, wurden
damals **3 Wassertore** errichtet: **Pechteich, Lichterfelde und Eberswalde**. Alle 3 Wassertorbrücken waren Baugleich. Somit war die Dichtungsstrecke in 3 Teile eingeteilt: Pechteich bis Lichterfelde mit einem Kanalablass am Mäckersee; Lichterfelde bis Eberswalde (das kürzeste Stück) mit der Kanalbrücke über die Bahnstrecke Berlin – Stralsund (Stettin); Eberswalde bis Niederfinow mit dem Ragöser Damm (28 m Scheitelhöhe). Das Sicherheitstor am Schiffshebewerk wurde erst 1930 errichtet und dient eigentlich nur zum Leerlassen der Kanalbrücke zum Schiffshebewerk. Die Wassertorbrücken wurden am Ende des zweiten Weltkrieges gesprengt und auch der Kanal hatte große Schäden an den Dämmen, er lief jedoch nicht leer. Anfang der 50ger Jahre wurde der Kanal abgelassen um alle Kriegsschäden zu beseitigen. Zu dieser Zeit wurden auch die Brücken über den Kanal neu gebaut. Allerdings wurden die Sicherheitstore und die Straßenbrücken getrennt.

Wassertor am Pechteich, beschaffen wie das Lichterfelder

geschichte-eberswalde.de Brücke Nordend

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde/Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Rest der Führungsschiene beim Abriss in Lichterfelde

https://www.wsv.de/ftp/presse/2007/00031_2007.pdf

Rückbau des Sicherheitstores Lichterfelde (HOW km 65,516) Vom 05. bis 07.02.2007

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde/Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

späterer Neubau

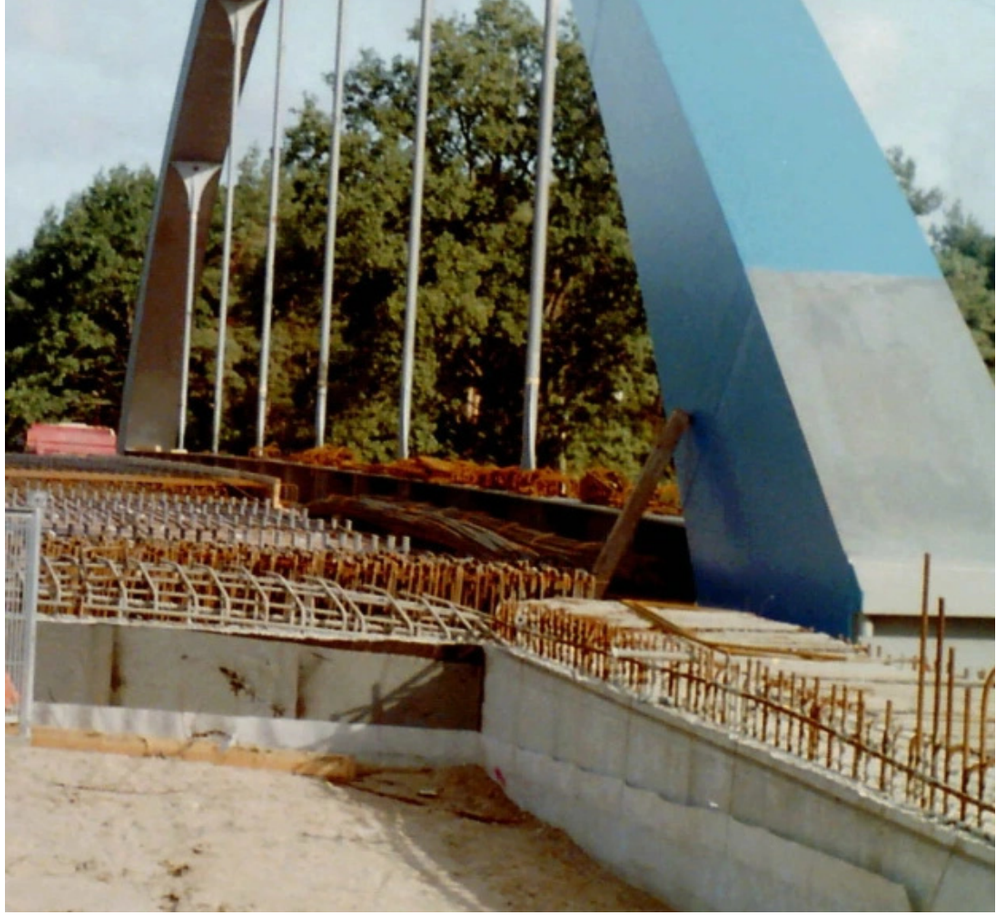
Fotos Huchatz

Douges
Douges

Ersatzneubau der Straßenbrücke Lichterfelde (Lichterfelder Wassertorbrücke – HOW km 65,508) Baubeginn: November 2002 Bauzeit: 15 Monate

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde/Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Foto: Huchatz



http://b.mtbb.de/tag/wassertor/
05.02.2007

2007

Michael Wittstock
13.Okt.18

Heimatkalender der Lichterfelde 2013 von

Hans-Dieter Höing

25.03.05 – Luftbild (PDF)

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde/Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

in das Baulos F2 Ost mit Blick in Richtung Westen. In Bildmitte der schon fertig gestellte Ersatzneubau der

Straßenbrücke Lichterfelde, sowie das Sicherheitstor Lichterfelde, welches ersatzlos zurück gebaut wird. Links oben der Parallelhafen bei HOW km 65,5. Am unteren Bildrand die schon ausgebaute Strecke mit der Ausweichstelle Eberswalde. Rückbau des Sicherheitstores

Lichterfelde Bauzeit September 2006 bis Mai 2008

fotowiesel Der Hohenzollernkanal von 1914, nach 1945 Oder-Havel-Kanal, in Richtung Havel von der Wassertorbrücke (Lichterfelder Straßenbrücke) zwischen Finow und Lichterfelde.
Links der Hafen Finow. An der Wassertorbrücke bei Lichterfelde befand sich eines der drei Sicherheitstore, mit denen der Kanal verschlossen werden kann. Mit dem Neubau der Lichterfelder Straßenbrücke wurde das Sicherheitstor hier entfernt. 1914 ersetzte der Hohenzollernkanal den Finowkanal von 1620, der im Dreißigjährigen Krieg (1618-1648) verwüstet wurde und 1746 zum zweiten Mal eröffnet wurde. Der Finowkanal blieb aber weiterhin in Betrieb, da sich an ihm zahlreiche Fabriken befanden, und ist bis heute in Betrieb. Grenze: Ortsteil Finow im Amt Eberswalde im Landkreis Barnim im Land Brandenburg. Ortsteil Lichterfelde in der Gemeinde Schorfheide im Landkreis Barnim im Land Brandenburg. 2016.

B. Huchatz

Neubau Brücke Oder Havel Kanal 2001