



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Deutsche Küstenflüsse**

Text und Zahlentafeln

**Kres, J.**

**Berlin, 1911**

c. Flußbeschreibungen und Wasserwirtschaft.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93857](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-93857)

### c. Flußbeschreibungen und Wasserwirtschaft.

Die Flußbeschreibung kann sich auf die schiffbaren Strecken der Peene, Tollenje und Trebel beschränken. Die landwirtschaftlichen Bauten, die unter preussischer Staatsaufsicht stehen, sind bereits bei den einzelnen Wasserläufen erwähnt, nach denen hin sie Vorflut haben. Hier sind noch die für Schifffahrt und Verkehr ausgeführten Arbeiten und Bauwerke näher zu behandeln.

Die Längen, Krümmungs- und Gefällverhältnisse des ganzen Flußlaufes und insbesondere der schiffbaren Strecken ergeben sich aus nachstehenden Tabellen.

Flußstrecke	Höhenlage m	Fallhöhe m	Lauflänge km	Mittleres Gefälle	
				‰	1 : x
1. Neufalener Peene.					
Granzow—Kummerower See . . . . .	23,8	23,5	29,1	0,81	1 240
Kummerower See . . . . .	0,3	0,0	5,4	0,0	—
2. West Peene.					
Quelle—Malchiner See . . . . .	45,0	44,4	7,0	6,3	158
Malchiner See . . . . .	0,6	0,0	9,0	0,0	—
Malchiner See—Kummerower See . . . . .	0,3	0,3	12,0	0,025	40 000
3. Ost Peene.					
Quelle—West Peene . . . . .	65,0	64,6	38,0	1,7	588
4. Tollenje.					
Quelle des Nonnenbachs—Tollensee . . . . .	67,0	52,4	19,1	2,7	365
Tollensee . . . . .	14,6	0,0	10,0	0,0	—
Tollensee—Klempenow . . . . .	14,6	11,8	42,7	0,28	3 600
Klempenow—Mündung . . . . .	2,8	2,6	35,9	0,07	13 800
5. Trebel.					
Grimmen—Triebsees . . . . .	4,5	3,5	31,6	0,11	9 000
Triebsees—Mündung . . . . .	1,0	0,85	42,6	0,02	50 000
6. Peene.					
Kummerower See—Trebelmündung . . . . .	0,3	0,15	18,9	0,008	126 000
Trebelmündung—Peenemündung . . . . .	0,15	0,15	70,4	0,002	470 000

Das Gefälle im Gewässerney der Peene ist fast ganz in den Quellbächen vereinigt. Unterhalb der großen Sammelbecken und im Neze der großen diluvialen Täler hat nur die Tollenje zwischen dem Tollensee und dem Grenztales noch ein mäßiges Gefälle von 0,28 ‰. In den sämtlichen schiffbaren Strecken ist das Gefälle bei Mittelwasser kaum merkbar.

Die schiffbaren Wasserwege im Peenegebiete vereinigen sich fächerförmig bei Demmin. Die Untere Peene ist von der Mündung des Richtgrabens in den Peenestrom bis zur Mündung der Trebel in die Peene bei Demmin 89,3 km lang. Ihre unmittelbare Fortsetzung als Schifffahrtsstraße nach stromauf bildet die 18,9 km lange Peenestrecke bis zum Ausfluß des Kummerower Sees bei Alsbude. Hier verzweigt sich der Wasserweg. Eine linksseitige Fahrstraße

führt in 5,4 km Länge durch den See und setzt sich in 2,5 km Länge als Neufalener Kanal fort, der mit dem See ausspiegelt und im Hafen von Neu Kalen endigt. Der andere rechtseitige Wasserweg ist die Hauptfahrstraße. Die erste Strecke im See ist 10 km lang und reicht vom Ausfluß der Peene bei Alsbude bis zur Einmündung der West Peene. Die folgende 5,5 km lange oberste Strecke folgt der West Peene und dem Peenekanal bis zum Hafen zu Malchin. Für kleine Fahrzeuge ist auch der Dahmensche Kanal, der Malchin mit dem Malchiner See verbindet, in 6,5 km Länge noch befahrbar.

Flußstrecke	Lauf-	Tal-	Luft-	Lauf-	Tal-	Fluß-
	länge	länge	linie	Entwicklung		Fluß-
	km	km	km	%	%	%
1. Neufalener Peene.						
Quelle—Ausfluß des Kummerower Sees . . .	34,5	30,5	15,6	13,1	95,5	121,2
2. West Peene.						
Quelle—Hafen Malchin . . . . .	23,0	22,2	20,0	3,6	11,0	15,0
Hafen Malchin—Ausfluß Kummerower See . .	15,0	14,3	14,3	4,9	0,0	4,9
West Peene im ganzen . . . . .	38,0	36,5	33,8	4,1	8,0	12,4
3. Tollense.						
Quelle d. Nonnenbachs—Ausfl. d. Tollensees	29,1	27,5	22,7	5,8	21,2	28,2
Tollensee—Mündung . . . . .	78,6	52,5	41,2	49,7	27,4	90,8
Tollense im ganzen . . . . .	107,7	80,0	62,2	34,6	28,7	73,1
4. Trebel.						
Grimmen—Mündung . . . . .	74,2	49,8	22,6	49,0	120,5	228,3
5. Peene.						
Kummerower See—Trebelmündung . . . . .	18,9	15,5	11,4	21,9	36,0	65,8
Trebelmündung—Peenemündung . . . . .	70,4	60,3	52,3	16,7	15,3	34,6
Peene im ganzen . . . . .	89,3	75,8	60,7	17,8	24,9	47,1
6. Schiffahrtsweg der Peene.						
Hafen Malchin—Peenemündung . . . . .	104,3	90,1	70,4	15,8	28,0	48,2

An die Schiffahrtsstraße der Peene zu Demmin schließt sich ferner auf der linken Seite der Wasserweg der Trebel an, die auf 35,8 km Länge bis zur Mündung des Brahmkanals und noch 4 km weiter bis oberhalb des Triebsees Passes schiffbar ist. Der 8,5 km lange Brahmkanal ist ein Schleusenkanal, der kleinen Fahrzeugen den Übergang vom Peene- zum Recknitzgebiet ermöglicht. Der Wasserweg der Tollense zweigt 2,6 km oberhalb Demmin vom rechten Ufer der Peene ab und reicht 43,7 km flußaufwärts bis Welzin, wo die schiffbare Flußstrecke noch auf preußischem Gebiete endigt. Außer dem schiffbaren Teile der Tollense liegen noch die Peene unterhalb Demmin und die Endstrecke der Trebel in Preußen; die Peene oberhalb Demmin, die Fahrstraße im Kummerower See, die Endstrecke der West Peene und die schiffbare Trebel liegen auf der Grenze zwischen Preußen und Mecklenburg. Der Peenekanal bei Malchin, der Dahmensche Kanal und der Brahmkanal gehören ganz zu Mecklenburg.

In den breiten Torfstälern sind noch zahlreiche kleine Stichkanäle angelegt, die vorwiegend der Torfverfrachtung dienen. Von diesen ist der 2 km lange Darguner Kanal zu erwähnen, der von der Peene 2,5 km unterhalb des Kummerower Sees abzweigt und aus der gefällofen Endstrecke des Röcknitzbaches entstanden ist.

Die Gesamtlänge der Hauptfahrstraße von Malchin bis zur Peenemündung ist 104,3 km, die Länge des Wasserwegs in der Tollense bis zur Peenemündung 135,6 km, in der Trebel bis zur Flußmündung 129 km. Die Arbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung der Schiffahrtsstraßen werden von der preußischen Wasserbauverwaltung ausgeführt. Zu den bis 1876 ausgeführten gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten trug das Großherzogtum Mecklenburg 10 bis 15 % der Kosten bei; für die bis 1882 ausgeführten größeren Baggerungen zur Verbesserung der Fahrinne übernahm Mecklenburg und die Stadt Malchin den größeren Teil der Kosten und zu den bis 1891 ausgeführten Arbeiten trug Mecklenburg etwa 22 % der Kosten bei.

Die für die Schiffahrt wichtigen Wasserstände und die zur Zeit vorhandenen Fahrtiefen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt.

	Malchin	Alsbude	Denmin	Jarmen	Anklam
Pegelmull = NN + m . . . . .	(-0,60)	—	-0,816	—	-2,104
MW 1883/92 = PN + cm . . . . .	95	95	95	89	211
MW des Jahres 1896/1900 = PN + cm . . . . .	96	98	97	91	217
MW im Sommer 1896/1900 = PN + cm . . . . .	90	92	92	90	217
MNW im Sommer 1896/1900 = PN + cm . . . . .	75	78	59	54	175
MW maßgebend für den Wasserbau = PN + cm . . . . .	80	78	78	63	209
Fahrtiefe unter dem MW des Wasserbaus cm . . . . .	210	220	230	280	300
Fahrtiefe unter MNW im Sommer cm . . . . .	205	220	211	271	266

Der größte Teil der Schiffahrtsstraßen liegt in den breiten gefällsarmen Tälern. Von Malchin bis Anklam beträgt das Gefälle bei Mittelwasser nur etwa 0,35 m, während das mittlere Hochwasser des Peenestroms im Jahre rd. 0,65 m und im Sommer rd. 0,40 m über Mittelwasser ansteigt. Die ganze schiffbare Peenestrecke und die Endstrecken der Tollense- und Trebelwasserstraße liegen demnach im Rücktau des Hochwassers.

Auf dem oberhalb Malchin liegenden Dahmer Kanal können nur Fahrzeuge von rd. 1,0 m Tiefgang und etwa 35 t Tragfähigkeit verkehren. Von Malchin abwärts sind die Fahrzeuge bis 40 m lang und 5,8 m breit und laden bei einem Tiefgang von 1,7 m bis 250 t. Die an den geraden Peenekanal anschließende Mündungstrecke der West Peene ist so weit reguliert, daß die Krümmungsradien nicht unter 200 m und die Breite nicht unter 20 m sinkt. Der Neukalener Kanal, dessen gewöhnliche Fahrtiefe 2,1 m beträgt, wird von Schiffen bis zu 38 m Länge, 5,6 m Breite und 150 t Tragfähigkeit befahren. Die Spiegelschwankungen des Kummerower Sees und der mit ihm beinahe auspiegelnden oberen Wasserstraßen liegen meistens zwischen 0,5 m über und 0,3 m unter dem gewöhnlichen Wasserstände. Nur in sehr seltenen Fällen treten Absenkungen bis 0,5 und 0,6 m

unter Mittelwasser und eine entsprechende Verminderung der Fahrtiefe ein. Vom *Kummerower See* bis *Demmin* vermindert sich die Breite des Flusses noch mehrfach bis zu 25 m, der Krümmungsradius bis zu 100 m und weniger, aber Schiffsgröße und Fahrtiefe bleiben wie auf der oberen Strecke. *Unterhalb Demmin* wächst die Flußbreite allmählich auf 50 bis 80 m, bei *Anklam* auf etwa 100 m. Auf die starke Verengung des Flusses bei der Brücke zu *Anklam*, wo die Breite kaum 25 m beträgt, folgen in der Endstrecke Breiten über 100 m, im *Nichtgraben* von etwa 60 m. Die auf 3,0 m gebrachte Fahrtiefe bei *Anklam* kann bei sehr niedrigen Wasserständen um 0,6 m geringer werden. Die größten Schiffe zwischen *Demmin* und *Anklam* erreichen 53 m Länge, 8,1 m Breite und 500 t Tragfähigkeit, meistens aber verkehren kleinere Fahrzeuge von denselben Abmessungen wie oberhalb *Demmin*, aber etwas größerem Tiefgange. Der Tiefgang der Dampfer steigt bis zu 2,8 m. Die Schiffsbewegung erfolgt durch Dampfkraft, Segeln oder Treideln, Treidelwege sind auf beiden Ufern des Flusses vorhanden.

Die *Wasserstraße der Trebel* hat weniger günstige Verhältnisse als die der *Peene*. Die gewöhnliche Fahrtiefe beträgt auf den oberen 19 km zwischen *Triebseejer Paß* und *Wassendorf* nur 1,0 m und auf der 25,6 km langen unteren Strecke 1,5 m, sie vermindert sich aber bei den mittleren Niedrigwasserständen um etwa 0,35 m. Da der Fluß in der oberen Strecke vielfach Spiegelbreiten bis zu 15 m herunter und zahlreiche und enge Windungen mit einem Krümmungshalbmesser unter 40 m und auch in der unteren Strecke noch Breiten unter 20 m und wenig bessere Krümmungsverhältnisse aufweist, so verkehren gewöhnlich nur Zillen bis zu 50 t Tragfähigkeit. Bei höheren Wasserständen kommen in der unteren Strecke noch Fahrzeuge von 35 m Länge, 5 m Breite und 150 t Tragfähigkeit, in der oberen Strecke von 30 m Länge, 4,2 m Breite und 100 t Tragfähigkeit vor. Der bei *Triebseejer Paß* von der *Trebel* abzweigende *Prahmkanal* hat zwei kleine Schiffschleusen von 20 m Länge und 5 m Weite. Die kleinen dort verkehrenden Torffahrzeuge von 17 m Länge und 4,8 m Breite finden bei Mittelwasser eine Fahrtiefe von 1,0 m. Auch die 43,6 km lange *Wasserstraße der Tollense* ist für die Schifffahrt nur von geringer Bedeutung. Die hier verkehrenden flachbodigen Rähne, die bis 28 m lang und 3,8 m breit sind und bis 45 t laden, dienen fast ausschließlich zur Abfuhr der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse, besonders des Torfes. Der Fluß ist zwischen 12 und 44 m breit und bald tief ausgekolkelt, bald flach und versandet. Die zahlreichen und engen Krümmungen haben auch auf der untersten Strecke noch Halbmesser unter 20 bis 30 m. Der Tiefgang der Schiffe überschreitet nicht 1,0 m bei mittleren Wasserständen. Der Fluß verkrautet so stark, daß er gemäß dem Kräutungsreglement von 1852 jährlich zweimal von den Uferbesitzern gereinigt werden muß. Das Gefälle der *Tollense* ist auch auf der schiffbaren Strecke nicht unerheblich. Es beträgt von *Welzin* bis *Klempenow* auf 7,7 km Länge 2,7 m oder 0,35 ‰, weiter bis *Osten* auf 16,1 km 1,3 m oder 0,08 ‰ und weiter bis zur Mündung auf 19,8 km noch 1,48 m oder 0,075 ‰. Bei *Osten* liegt indessen eine Sandbank, die einen Teil des Gefälles in einer kleinen Stromschnelle vereinigt.

Die Brücken der Quellbäche oberhalb der Grenze der Schiffbarkeit haben nur an einigen Stellen Lichtweiten über 5 m hinaus. An der Peene-  
wasserstraße von Malchin abwärts sind die Brücken meistens als Klapp- oder  
Drehbrücken mit einer 10,2 bis 13 m weiten Durchfahrtsöffnung ausgeführt.  
Die beiden Straßenbrücken zu Demmin (Km. 52,2 und 54,0) sind hölzerne  
Klappbrücken mit 10,8 und 10,2 m Lichtweite und 2,5 bis 2,6 m lichter Höhe  
über Mittelwasser, die Eisenbahnbrücke bei Km. 55,7 ist eine zweiarmige eiserne  
Drehbrücke mit 13,0 m Durchfahrtsweite und 5,3 m lichter Höhe. Es folgen  
die hölzernen 11,8 und 10,9 m weiten Klappbrücken für die Straßenübergänge  
zu Loitz (Km. 67,7) und zu Jarmen (Km. 87,3), vor der letzten noch bei Km. 86,4  
die eiserne Drehbrücke der Kleinbahn mit 13 m Durchfahrtsweite und dann  
die Brücken bei Anklam. Die Chausseebrücke bei Km. 114,2, wo der Fluß stark  
eingengt wird, ist eine hölzerne Klappbrücke mit 11,3 m Durchfahrtsweite  
und liegt 2,7 m über MW. Die unmittelbar daneben liegende eiserne Klapp-  
brücke der Kleinbahn und die bei Km. 114,6 befindliche eiserne Drehbrücke der  
Hauptbahn haben eine ebenso weite Durchfahrtsöffnung; die letzte hat etwas  
geringere lichte Höhe, aber größere Seitenöffnungen in dem auf 80 m ver-  
breiterten Flusse.

Die vier Straßenbrücken über die schiffbare Strecke der Tollense bei Klempe-  
now (Km. 42,7), bei Broock (Km. 53,2), bei Osten (Km. 58,8) und bei Demmin  
(Km. 78,1) sind hölzerne einarmige Klappbrücken mit 4,2 bis 4,75 m Durch-  
fahrtsweite und 1,9 bis 2,9 m lichter Höhe über MW. Die bei Km. 75,2 vor  
Demmin liegende feste eiserne Bahnbrücke hat 25 m Lichtweite und 3,12 m  
lichte Höhe erhalten. An der Trebel kommen oberhalb Triebsees schon einzelne  
Brücken mit 8 bis 14 m Weite vor. Die Eisenbahnbrücke kurz oberhalb  
Triebsees bei Km. 29,6 ist sogar 25,4 m weit und liegt 2,15 m über MW. In  
dem Chausseedamm zu Triebsees bei Km. 31,6 befindet sich eine 5,4 m weite  
Brücke über den Mühlenarm, eine Flußbrücke mit sechs Schützen von zusammen  
6,7 m Lichtweite und zwei kleinere rechtseitige Flutbrücken. Die Brücke am  
Triebseeser Paß ist in den letzten Jahren umgebaut und weiter abwärts ist die  
Trebel nicht mehr überbrückt.

Der Schiffsverkehr auf den Wasserstraßen im Peenegebiet dient  
bei der Talfahrt vorwiegend der Verfrachtung landwirtschaftlicher Erzeugnisse,  
besonders für die Zuckerfabriken zu Malchin, Demmin und Anklam. Zu Berg  
werden Kaufmannsgüter und Baumaterialien befördert. In den Jahren 1873  
bis 1892 betrug die Zahl der Schiffe, die gelücht oder geladen haben, zu  
Anklam zwischen 2200 und 3700, zu Demmin 310 bis 530 Stück im Jahre, die  
Ladung zu Anklam 120 000 bis 155 000 t, zu Demmin 21 000 bis 32 000 t  
im Jahre. Nach Malchin kamen jährlich 500 bis 600 Fahrzeuge, darunter  
etwa ein Drittel kleine Zillen. Von Demmin fuhren die Tollense aufwärts  
etwa 150 bis 250 kleine Fahrzeuge im Jahre.

Die Flößeerei wird noch auf der unteren Strecke der Peene betrieben;  
die Flöße dürfen bis 80 m lang und 10,5 m breit sein. Auf der schiffbaren  
Tollense sind Flöße bis zu 18 m Länge und 4 m Breite zugelassen.