



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Deutsche Küstenflüsse

Text und Zahlentafeln

Kres, J.

Berlin, 1911

d. Wasserwirtschaft.

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

rd. 120 m breites Becken, das mit Molen bis ungefähr zur 5 m Tiefenlinie in die See vorgebaut ist. Die 36 m breite Hafeneinfahrt bei km 188,5 ist die äußere Mündung der Stolpe.

d. Wasserwirtschaft.

Brücken und Stauanlagen.

Die Stolpe ist viermal für Eisenbahnen überbrückt, nämlich zu Neukrug (Km. 39,4) für die Strecke Bütow—Lauenburg, oberhalb Stolp (Km. 151,1) für die Kleinbahn Rathsdammig—Stolp, unterhalb Stolp (Km. 155,2) für die Strecke Stettin—Danzig und oberhalb Stolpmünde (Km. 180,4) für die Strecke Stolp—Stolpmünde.

Größere Chauffeebrücken befinden sich zu Wundichow (Km. 50,1), zu Bedlin (Km. 171,4) und am oberen Ende des Stolpmünder Binnenhafens bei Km. 187,1. In der Stadt Stolp liegen zwischen der Brücke der Lachschleuse (Km. 151,1) und der Präsidentenbrücke (Km. 153,6) noch acht Brücken, davon führen drei über den rechten Hauptarm, vier über die Mühlenarme und eine Brücke über den wiedervereinigten Fluß. Einschließlich der beiden kleinen Wegebrücken zu Tuchlin bei Km. 3,1 und 3,4 sind 26 Landwegbrücken, von denen die unterste bei Bedlin (Km. 170,2) liegt, vorhanden. Weiter abwärts wird der Verkehr durch drei Fähren vermittelt, von denen sich die letzte am Binnenhafen in Stolpmünde (Km. 187,8) befindet.

Die Stauanlagen sind bei der Beschreibung des Gewässeretzes und des Flußlaufes bereits erwähnt worden. Von den obersten Stauwerken an der Stolpe haben die Mühlen zu Amalienthal (Km. 12,7) und die Obermühle von Sullenschin (Km. 18,2) nur rd. 1,0 m, die Untermühle daselbst (Km. 19,3) 2,5 m Gefälle. Dann folgt das große Werk zu Mühlchen (Km. 37,5) mit 14 m Gefälle. Weiter abwärts ist die Stolpe nur noch in der Stadt Stolp um 1,5 m gestaut und treibt dort mehrere Mühlen. Die Bütow hat oberhalb der Stadt Bütow zwei Staustellen mit drei Mühlen, in der Stadt eine solche mit zwei Mühlen und weiter abwärts, 12,6 km oberhalb der Mündung, noch eine Mühle. Die Ramenz hat die erste Mühle gleich unterhalb ihres Quellsees, ferner zwei Staustellen mit drei Mühlen zu Gr. Tuchen und noch zwei Mühlen weiter abwärts, von denen die letzte 13 km oberhalb der Mündung liegt.

An der Schottow sind in der Mündungstrecke die Gefällsverhältnisse und die Talform besonders günstig für Triebwerksanlagen. Zwischen den Quellseen liegen zwei kleine Mühlen, weiter abwärts eine mit 2,5 m Gefälle bei Nossin, eine andere mit 3 m Gefälle bei Jamrin und außerdem eine kleine Mühle zu Starnitz. Dann folgen auf der 6,6 km langen Endstrecke der Schottow die Mühle zu Rathsdammig mit 1,8 m, die Papierfabrik daselbst mit 4,2 m und die Papierfabrik zu Scharjow mit 8,0 m Gefälle.

Flußbauten und wassergenossenschaftliche Anlagen.

Größere Flußbauten sind nur am Hafen zu Stolpmünde ausgeführt. Die steilen Sandufer, welche unterhalb Stolp von den Flinower Bergen bis Bedlin

und auch noch unterhalb Bedlin vorkommen, schicken viel Sand in die Mündungsstrecke und in den Stolpmünder Hafen. Daher wurde in den Jahren 1855/56 versucht, die hohen Sandufer zwischen Bedlin und Stolpmünde auf einer größeren Strecke festzulegen. Der Versuch hatte aber nicht den erhofften Erfolg und wurde als zu kostspielig nicht fortgesetzt.

Die im Gebiete der Stolpe auf genossenschaftlichem Wege ausgeführten Meliorationen sind bei der Beschreibung der einzelnen Wasserläufe bereits erwähnt worden. In der folgenden Zusammenstellung sind die bestehenden Genossenschaften, ihre Beteiligungsfläche und das Gründungsjahr aufgeführt.

Nr.	Bezeichnung	a. Ort b. Kreis	Vorfluter oder Fluß	Größe qkm oder km	Grün- dungs- jahr	Starten	
						a. Reichsarte	b. Meßtischblatt Nr.
1	Genossenschaft zur Entwässerung der Stolper Wiesen	a. Parchau, Jamen b. Rathhaus	Stolpe	0,36	—	a. 97	b. 456/457
2	Genossenschaft zur Senkung des bei Bernsdorf gelegenen Großen Sees	a. Bernsdorf b. Büttow	Büttowfließ	0,41	1864	a. 97	b. 533
3	Melioration, Rentengutsbauer Löper aus Kolonie Mangwitz	a. Mangwitz b. Büttow	Büttowfließ	0,004	—	a. 97	b. 533
4	Genossenschaft zur Melioration des Büttowtales	a. Büttow, Gramenz b. Büttow	Büttowfließ	0,34	1869	a. 97	b. 455, 532
5	Regulierung der Stamenz bei Gr. Tuchen	a. Gr. Tuchen b. Büttow	Stamenzfließ	0,52	—	a. 96	b. 531
6	Melioration der Rentengutsbauern der Kolonie Antonswalde	a. Antonswalde b. Rummelsburg	Poleschnitzbach	0,05	—	a. 96	b. 531
7	Melioration der Rentengutsbauern der Kolonie Neufeld	a. Neufeld b. Rummelsburg	"	0,07	—	a. 96	b. 531
8	Entwässerungs-genossenschaft in Daber	a. Daber, Sor- tow, Al. Podel b. Stolp	Grenzbach	0,89	1894	a. 67/68	b. 383/384
9	Drainage-Genossenschaft Gumbin	a. Gumbin b. Stolp	Glaskowbach	0,15	1905	a. 67	b. 321

Die Baugeschichte und die Einrichtung des Hafens zu Stolpmünde ist in der „Zeitschrift für Bauwesen“, 1897, Seite 93, und 1902, Seite 537, ferner in Hagen, „Das Meer“, Band 2, Seite 416 und 485, ausführlich behandelt. Die ersten Hafenanlagen stammten aus dem 14. Jahrhundert und bestanden aus kurzen aus Steinkisten hergestellten Molen, die von der Stadt Stolp erbaut waren, aber infolge Verarmung der Stadt gegen Mitte des 18. Jahrhunderts nahezu wieder verschwunden waren. Von 1808/20 wurden die Molen teilweise wiederhergestellt, verfielen aber wieder. Nachdem im Jahre 1831 der Hafen von der Stadt an den Staat übergegangen war, wurden bis 1860 die Molen mit Senkstücken und Packwerk erneuert und allmählich die Ostmole auf 188 m, die Westmole auf 165 m Länge gebracht. Mit Hilfe von leichten Baggerungen konnte nunmehr vorläufig die Tiefe von 2,5 bis 2,9 m in der

Hafenmündung erhalten werden. Gleichzeitig wurde die Mündungstrecke der Stolpe zum Binnenhafen ausgebaut, indem die Ufer des 20 bis 38 m breiten Flusses durch Parallelwerke und Bohlwerke befestigt und zum Löschen und Laden eingerichtet wurden. Im Jahre 1838/39 wurde in einer Ausbuchtung des rechten Stolpeufers ein 0,6 ha großer und 1,9 m tiefer Winterhafen erbaut, der später auf 0,95 ha Wasserfläche und 3 bis 4 m Tiefe erweitert wurde. Der Binnenhafen erhielt im Jahre 1860 durch einen 0,2 km langen Durchstich und die Erbauung einer Chausseebrücke eine Verbesserung und einen oberen Abschluß. Nach Anlage des Vorhafens ist der 950 m lange Binnenhafen dann auf 4,5 bis 5 m Tiefe gebracht worden. Außer dem Winterhafen sind noch ein kleiner Lotsenhafen und ein Bauhafen mit Helling an den Binnenhafen angeschlossen.

Der Hafen litt aber andauernd unter Versandung und Verflachung der Hafenmündung. Der Sand wird vom Flusse in die Hafenstrecke eingetrieben und dort abgelagert, ferner auch von der Küstenströmung vor die Westmole und an dieser entlang in die Hafenmündung getrieben. Zur Abhaltung des Flußsandens wurde 1869/72 der Fluß am oberen Ende des Binnenhafens in 200 m Länge auf 88 m verbreitert und dadurch ein Sandablagerungsbecken geschaffen, aus dem im Jahre durchschnittlich 16 500 cbm Sand gehoben werden mußten. Als das Vorrücken des Küstensandes an der Westmole eine weitere Vorschiebung der Molen erforderlich machte, entschloß man sich, statt die 165 m lange und stellenweise nur 17 m weite Hafenstraße noch weiter zu verlängern, einen Vorhafen anzulegen und die alte Westmole abzubrechen. Der in den Jahren 1864 bis 1872 erbaute fast rechteckige Vorhafen war 305 m lang und 120 m breit und war durch zwei Querflügel mit einer 36 m breiten Einfahrtsöffnung jeeseitig abgeschlossen. Die neuen Molen bestehen aus Steinschüttung zwischen Pfahlwänden und Übermauerung. Die Tiefe von 4 m, die im Vorhafen hergestellt war, konnte indessen nur durch fortwährende Baggerung erhalten werden. Die rechtwinklig gebogenen Molenenden erwiesen sich als ungeeignet, die alljährlich wiederkehrenden Versandungen zu verhindern. Der Vorhafen war nicht groß genug, um die von der See einlaufenden Wellen genügend abzuschwächen. Als das ungewöhnlich hohe Hochwasser der Stolpe im Frühjahr 1888 in der Hafenstraße zwischen Binnenhafen und Vorhafen eine Geschwindigkeit von 2,5 m/sec und eine Vertiefung von 4 auf 6 m erzeugte und die Bohlwerke zum Einsturz brachte, wurde die Durchfahrt von 17 auf 20 m erweitert, aber durch Verflachung der Böschungen eine erhebliche Abschwächung der in den Binnenhafen einlaufenden Wellen erreicht. Beim letzten Umbau im Jahre 1900/01 sind dann die Molenflügel des Vorhafens beseitigt, die Seitenmolen um 130 bis 140 m verlängert und nach den neuen Molenköpfen, die auf eisernen Senfkästen erbaut sind, so weit zusammengezogen, daß eine 41,5 m breite Hafeneinfahrt frei bleibt. Der Vorhafen ist dadurch auf 420 m Länge gebracht und eine Tiefe in der Einfahrt von 5 m hergestellt worden, die aber durch andauernd stürmische Witterung zeitweilig verringert wird und durch Baggerung wiederhergestellt werden muß.