

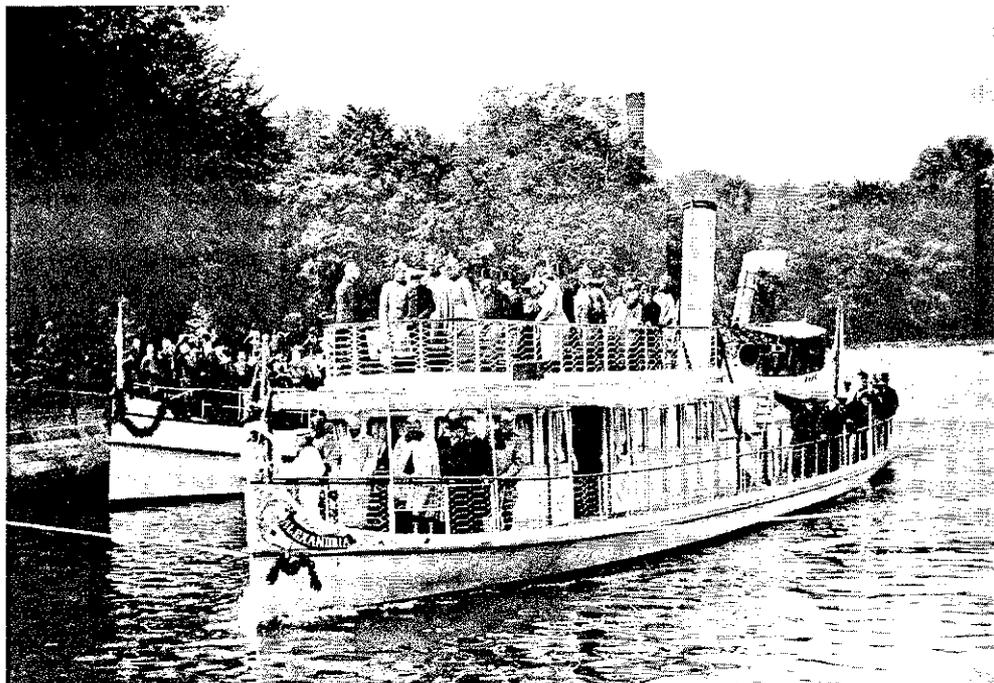
Nasse Sackgasse

Wenn die DDR einer Wiedereröffnung des gesperrten Teltowkanals zustimmt, gewinnt West-Berlin wertvolles Terrain für Industrieansiedlung.

Wann immer die deutschen Unterhändler Günter Gaus (West) und Kurt Nier (Ost) derzeit mit dürren Worten ihren jeweiligen Verhandlungsstand bedeckt halten, ist auch von einer Wasserstraße die Rede. Die DDR hält sie seit drei Jahrzehnten abgeriegelt, nach sehnlichem West-Wunsch soll sie wieder geöffnet werden, und doch ist der Wasserweg außerhalb Berlins so gut wie unbekannt: der Teltowkanal.

Das hochpolitische Gewässer, das sich auf 38 Kilometern zwischen DDR-Gebiet, West- und Ost-Berlin hin und her windet und von Grenzbefestigungen in zwei Sackgassen zerhackt ist, gilt westdeutschen Delegaten im Augenblick als besonders fragiler Posten im sogenannten Verkehrspaket.

Denn während das Projekt Nord-Autobahn neben dem erhofften Devisenschnitt auch deshalb DDR-Interesse findet, weil dadurch ein Teil des Entwicklungs-Bezirks Schwerin eine bessere Verkehrsanbindung erhalte, hat Ost-Berlin einen eigenen Verkehrsvorteil durch die Öffnung des Kanals stets ebenso kategorisch wie glaubhaft bestritten. Die 2,4 Millionen Ladungstonnen, die ihre volkseigene Binnenschifffahrt im Transit durch West-Berlin schippert, könnten nach Ansicht von Experten leicht auch noch die nächsten dreißig Jahre auf diesem Wege transportiert werden.



Teltowkanal-Einweihung 1906*: Brausendes Hurra

Auch der Zugewinn an westlicher Mark durch etwaige Kanal-Bauarbeiten würde eher bescheiden ausfallen, denn auf insgesamt fast 21 Kilometern gehört der Kanal ohnehin zu West-Berlin. Auf weiteren sieben Kilometern verläuft die Grenze in Kanalmitte, und für nur knapp zehn reine DDR-Kilometer könnte Ost-Berlin eines Tages Renovierungs- und Bagger-Kosten in Rechnung stellen.

Doch unbeschadet ihres schmalen Kanal-Anteils reklamieren die DDR-Behörden seit Jahren die Betriebshoheit für den Teltowkanal. Für ihn wie für alle anderen ehemaligen Reichswasserstraßen, so argumentieren die SED-Ju-

risten, sei allein ihr Ost-Berliner Wasserstraßen-Hauptamt zuständig. Dem freilich ist — nach einem Abkommen zwischen Briten und Sowjets aus dem Jahre 1951 — lediglich der technische Betrieb aller, auch der West-Berliner Schleusen übertragen worden.

Diese alliierte Übereinkunft sechs Jahre nach Kriegsende sollte sicherstellen, daß die Wasserstände im ehemals brandenburgischen Wasserstraßennetz nach übergeordneten Gesichtspunkten und durch eine zentrale Instanz reguliert würden. Sie erklärt aber auch, warum Bundesregierung und Senat sich in langwierigen Gesprächen mit der DDR um eine Ausbau-Vereinbarung für die in West-Berlin gelegene Spandauer Schleuse bemühen mußten — ein inzwischen freilich erfolgreich abgehakter Verhandlungspunkt, für den zur Zeit die technischen Details besprochen werden.

Ihren Kompetenzanspruch im Teltowkanal, dessen westliche Zufahrt durch die Glienicker Lake bei Potsdam bereits seit Kriegsende nicht mehr benutzt werden kann, demonstriert die DDR mit einem doppelten Druckmittel: Zum einen zwingt sie jedes West-Berlin ansteuernde Binnenschiff mit Endziel im Teltowkanal zu einem Umweg durch die Havel und die geteilte Innenstadt. Der beträgt beispielsweise für das Industriegebiet Rudow 21 Kilometer, verlängert die Reise durch schleppende Grenzabfertigung nicht selten um anderthalb Tage und verteuert mithin erheblich die Frachtraten.

Zum anderen erhebt die Ost-Berliner Wasserstraßenverwaltung seit eh und je

* Durch Wilhelm II. (3. v. l. unten am Bug der Kaiser-Yacht „Alexandria“).

Hier endet
West-Berlin

YOU
AMEI
SIE V
AME



Teltowkanal-Sperre 1978: Tote Fische

Gebühren für die Kanalbenutzung, und zwar für dessen gesamte Länge. Eine Tonne Heizöl etwa, die für das weststädtische Kraftwerk im Lichterfelder Kanalabschnitt bestimmt ist, belegt die „Hauptbestelle“ an der DDR-Schleuse Brandenburg mit 73 Pfennig Kanalabgabe.

Vor zehn Jahren hatte die DDR sogar versucht, die Kanalgebühren auf der im West-Berliner Landwehrkanal gelegenen Unterschleuse zu kassieren. Doch der ostdeutsche Hoheitstest scheiterte am Einspruch der Westmächte: Per Order der „Alliierten Kommandatura Berlin“ wurde 1968 „die Erhebung von Gebühren dieser Art in den Westsektoren“ verboten.

Um ihr in West-Berlin beschäftigtes Schleusenpersonal vor alliierter Strafverfolgung zu bewahren, verlegte die DDR die Abgabestelle kurzerhand auf

Was den Teltowkanal indessen selbst im Berliner Status-Dickicht zu einem Kuriosum macht und politische Lösungen zusätzlich erschwert, ist der Umstand, daß die DDR ums rechtmäßige Kanalregime zwar mittelbar mit den Alliierten, unmittelbar aber mit einer West-Berliner Aktiengesellschaft konkurriert. Die nun knöpft den Schiffen ebenfalls eine Benutzungsgebühr für den Kanal ab, wenn auch nach einem milden Tarif aus dem Jahre 1940 und nur für die 21 Kilometer eindeutig freihändlerlicher Wasserordnung.

Allein „die Teltow-Kanal-Aktiengesellschaft“, so schrieben alliierte Juristen in die Order der Kommandatura, sei „für die Verwaltung, den Betrieb und die Instandhaltung des Teltow-Kanals in den Westsektoren“ zuständig.

Diese Teltowkanal AG ist den meisten West-Berlinern, wie Vorstand

wie der Stacheldraht am DDR-Ufer. An Kanalböschungen verfilzen sich Holunder und wilder Hopfen zu einer wenigstens ökologisch heilen Welt, und aus dem Niemandsland vor der Mauer sind unzählige Birkensämlinge wie heimliche DDR-Kombattanten im Anmarsch.

Immerhin hat das in dieser Grenzland-Idylle am Rande des amerikanischen Sektors dahindämmernde Dornröschen auf Aktien (750 Stück zu tausend Mark) eine große Vergangenheit aufzuweisen — wie so vieles in der abgedankten Reichshauptstadt.

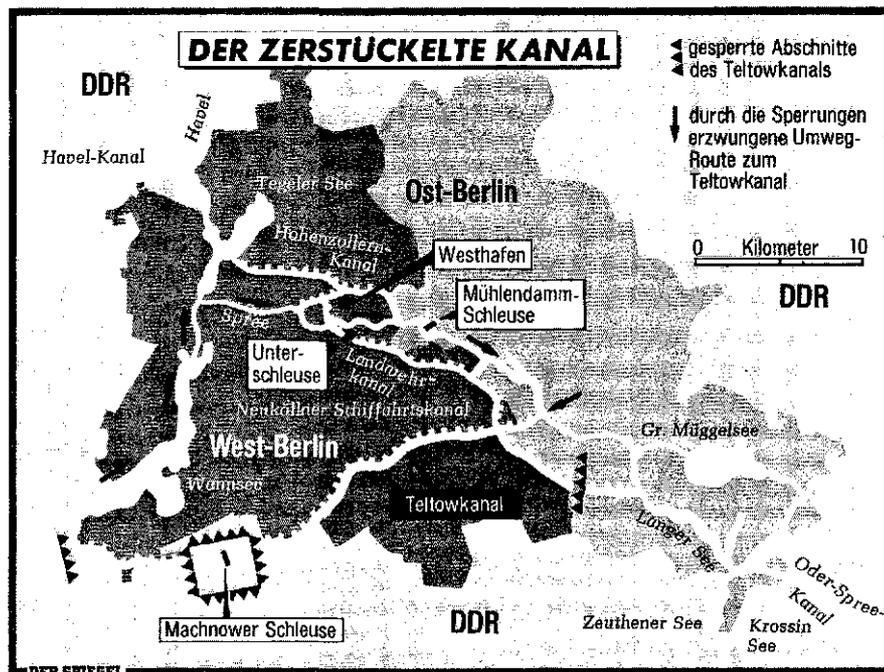
Denn vor wenig mehr als siebzig Jahren, am 2. Juni 1906, ließ es sich Kaiser Wilhelm II. nicht nehmen, den wimpelgeschmückten Kanal höchstselbst mit seiner Yacht „Alexandria“ einzuweihen — unter dem „brausenden Hurra der versammelten Korona“, wie das „Teltower Kreisblatt“ in seiner Festausgabe berichtet. Der „wohlgeneigte und dankbare Landgraf und König“ zeigte sich imponiert von der Leistung des Kreises Teltow unter seinem Landrat Erich von Stubenrauch.

Reichskanzler Bernhard von Bülow rühmte nach der Eröffnung, „noch niemals“ habe „sich ein preussischer Kreis eine solche große Aufgabe gestellt“. Denn der ganze Kanalbau, der fast 48 Millionen Mark verschlang und mehr als fünf Jahre dauerte, war allein vom Kreis Teltow finanziert worden.

Geplant hatten die Teltower, deren Kreishaus damals in Berlin stand, den Kanal vor allem aus wasserwirtschaftlichen Gründen: zur Entwässerung und Erschließung der über weite Strecken versumpften Gemeinden südlich von Berlin. Doch die Kanal-Kommissionäre — Kommerzienräte, Fabrikanten und Rittergutsbesitzer — begriffen rasch, daß die allerhöchste Gunst des kaiserlichen Marine-Narren nur mit einer schiffbaren Wasserstraße zu erlangen sein würde.

Wie erwartet, nahm Wilhelm II. das Kanal-Geschenk seiner „treuen Teltower“ huldvoll entgegen und ließ nach vollbrachter Arbeit dutzendweise Orden und Titel unter die Honoratioren des Landkreises austeilen. Zugleich erhielt der Kreis das Privileg, den Kanal in eigener Regie betreiben und allerlei Gebühren erheben zu dürfen, vor allem für obligatorische Schleppdienste, die von längs des Ufers fahrenden Treidel-Lokomotiven besorgt wurden.

Wer indessen den Kanal wirklich baute, waren in der Hauptsache ausländische Arbeiter: 1600 Galizier, 1500 Russen und Polen, 1500 Italiener und Kroaten. „Als Erdarbeiter, namentlich in nassem Gelände“, bilanzierte bedauernd Kanal-Baumeister Christian Havestadt, „versagten die Einheimischen ... vollständig.“ Überdies boten die Fremden den Vorteil, daß sie leichter von Gendarmen überwacht werden konnten und „sozialdemokratische



die Transitstrecke nach Brandenburg. Zugleich verdoppelte sie die Kanalgebühren und belastete damit fortan auch jene Schiffe, die nur innerhalb Berlins zwischen Westhafen und Teltowkanal verkehren — den Brandenburger Einnehmern also gar nicht ins Fahrwasser geraten.

Diese nahezu vollständige Kontrolle auch des West-Berliner Ortsverkehrs zum und vom Teltowkanal ist der DDR deshalb möglich, weil alle größeren Binnenschiffe die Kanalhäfen und Industrieanlagen nur auf einer Art Hufeisen-Route via Ost-Berlin und die dortige Mühlendamm-Schleuse erreichen können. Die einzige ausschließlich auf West-Berliner Gebiet verlaufende Verbindung zum Teltowkanal — der Neuköllner Schiffahrtskanal — ist nur für Schiffe bis 46 Meter Länge zugelassen und deshalb für die meisten modernen Frachter nicht passierbar.

Horst Meinnert bedauernd einräumt, „allenfalls unter anderem Namen geläufig“ — und in fidelerem Zusammenhang: als „Stern und Kreisschiffahrt“ nämlich, ein AG-Betriebszweig, dessen 15 Ausflugsdampfer sommers auf den Westgewässern Ausflügler umherschippert, bei Bier und Buletten.

Abgeschnitten von ihrer Wannsee-Flotte mit den Prunkstücken „Havelstern“ und „Großer Kurfürst“, sitzt die Hauptverwaltung der Gesellschaft auf einem 30 000 Quadratmeter großen Grundstück am äußersten westlichen Ende des Kanals, unmittelbar an der DDR-Sperre, die nur ab und zu mal hochgezogen wird, wenn es ein paar Tonnen toter Fische nach Westen abzuschieben gilt.

Die Werft hinter den Betriebsgebäuden des früheren Bauhofes ist längst stillgelegt, die Anlagen rosten seither

Der weltberühmte trockene Sherry.



GONZALEZ BYASS
Originalabfüllung direkt aus Spanien.

Agitatoren aus Berlin Unfriede nicht zu erregen vermochten“ (Havestadt).

Als kaum mehr als zehn Jahre später die Sozialdemokraten im benachbarten Berlin das Regieren übernahmen und mit Artikel 97 der Weimarer Verfassung alle ehemaligen Landeswasserstraßen als Reichsbesitz reklamierten, zogen die Teltower Kanal-Besitzer vor den Staatsgerichtshof. Mit Erfolg, denn das Reich blieb zwar formal Eigentümer des Kanals, doch für Betrieb und Verwaltung wurde 1924 jene Teltowkanal AG gegründet. Anteilseigner waren das Deutsche Reich und der Kreis Teltow je zur Hälfte.

Bei Kriegsende war diese Gesellschaft ins Handelsregister beim Amtsgericht Teltow eingetragen. Teltow aber gehörte fortan zur sowjetischen Besatzungszone, und so wurde der Kanal als ehemaliges Reichsvermögen zunächst von den Russen konfisziert. Am 7. Januar 1950, unmittelbar nach DDR-Gründung, ließen die neuen Herren die Aktiengesellschaft im Teltower Handelsregister löschen. Zwei Jahre später hörte auch der Kreis Teltow auf zu existieren.

Doch der Beerdigung der Teltowkanal AG im Osten folgte rasch ihre — aus DDR-Sicht illegale — Wiederbe gründung im Westen. Im September 1950 ließen sich die neuen Aktionäre ins Handelsregister beim Amtsgericht Charlottenburg eintragen.

Mehr noch als durch die AG-Auferstehung selbst zeigte sich Ost-Berlin seither durch die neuen Besitzverhältnisse irritiert. Denn in das derzeitige Grundkapital der Gesellschaft von 750 000 Mark teilen sich als Aktionäre die Bundesrepublik Deutschland (60 Prozent), das Land Berlin (33,3 Prozent) und, als Treuhänder des ehemaligen Kreises Teltow, die Lastenausgleichsbank (6,7 Prozent).

Als die DDR-Regierung Ende 1974 dem West-Berliner Senat in einem Aide-mémoire anbot, auch über die Wiedereröffnung des Teltowkanals verhandeln zu wollen, mochten Ost-Berliner Verkehrsexperten in einem Punkt keine Illusionen aufkommen lassen: „Der Bonner Staat“, beharrte damals ein hochrangiger Funktionär des SED-Zentralkomitees, könne nicht „auf dem Umweg über diese Aktiengesellschaft zuständig für das Verkehrsregime auf dem Kanal sein“.

Doch nachdem das Stichwort von der „Öffnung des Teltowkanals“ erst einmal gefallen war, begannen auch die am Kanal ansässigen West-Berliner Betriebe laut zu rechnen. Die Eternit AG beispielsweise, deren Werk am Ende der östlichen Kanalsackgasse liegt, würde nach Schätzung ihres stellvertretenden Vorstandsmitglieds Stephan Mainz jährlich rund 400 000 Mark einsparen, wenn der direkte Zugang wieder freigegeben würde.

Alleinimport: ROLAND MARKEN-IMPORT KG, 2800 Bremen 1



Kanal-Unterhändler Gaus, Nier
Zerbrechliches im Paket

Zugleich jedoch keimen in der Inselstadt Hoffnungen ganz anderer Dimension. Denn eine Öffnung des Kanals von der Westseite her würde den Stadtverwaltern im Schöneberger Rathaus jäh etwas schier Unbezahlbare beschere: verkehrsgünstiges Gelände für neue Industrieansiedlungen.

Wo heute noch im Westabschnitt des Kanals über Kilometer hinweg Kleingärtner siedeln und allenfalls verrottete Krananlagen an ehemals lebendige Zeiten erinnern, würde, so frohlockt ein Senatsexperte, „natürlich ein Run auf das Gelände einsetzen“. Denn das läge ja „plötzlich nicht mehr ganz hinten, sondern nun ganz vorn am Kanal“.

Auch Vorstand Meinnert sieht seine Teltowkanal AG schon aus dem fast dreißigjährigen Tiefschlaf erwachen. Für den Fall der Wiedereröffnung liege in seinem Schreibtisch „ein fix und fertiges Konzept, die Werft für die Reparatur von Fremdschiffen wieder zu eröffnen und zu vergrößern“. Denn dann, schwärmt Meinnert, würden sich auf dem bislang toten Kanalabschnitt „die Tanker pausenlos begegnen“.

Derart geballte DDR-Überlebenshilfe fürs ungeliebte West-Berlin wird Meinnert, wenigstens in dieser Funktion, nicht mehr erleben. Er verläßt die Teltowkanal AG zum Jahresende. Und zum gleichen Zeitpunkt — „ganz zufällig“, sagt Senatssprecher Peter Sötje — zieht sich auch der Bund aus der Aktiengesellschaft zurück und überläßt seine Anteile dem Land Berlin.

Mit den parallel verlaufenden DDR-Gesprächen über den Teltowkanal, sagt Sötje, habe dieses Manöver „definitiv nichts zu tun“.

3 x Sherry aus der Tio Pepe Familie:

- Salita, Dry Fino hell und trocken, duftig.
- Rosa, Medium Amontillado mitteltrocken und mild, bernsteinfarben.
- Diamond Jubilee, Cream aromareich und vollmundig, goldbraun.



Alleinimport: ROLAND-MARKEN-IMPORT KG - 28088 Bremen

GONZALEZ BYASS
Originalabfüllung direkt aus Spanien.