6

Die elektrische Treidelei – ein Flop?

Um die mühsam angelegten Ufer des Kanals vor Unterspülungen zu schützen, und um das Aufwirbeln des Untergrundes sowie ein unkontrolliertes Passieren der künstlichen Wasserstraße mit Propellerschiffen zu verhindern, fand man eine vorerst genial anmutende Lösung: Man besann sich der seit Jahrhunderten gebräuchlichen Methode des Treidelns. Anstelle der bis dahin mit Menschen-, Ochsen- oder Pferdekraft betriebenen Treidelei – auch die Fortbewegung von Ladekähnen mittels langer Stangen (Staken) war noch verbreitet – wurde, nach einer Reihe von Vorversuchen, ein Treidel-Bahn-Betrieb mit Elektrolokomotiven geschaffen. Dieser wurde aus einem eigens dafür errichteten Kraftwerk bei Schönow gespeist. Die Wasserfahrzeuge wurden zu Schleppzügen zusammengestellt und mit den Treidelloks, die auf Gleisen längs der beiden Ufer entlangfuhren, an langen Stahlseilen mit 3 bis 5 km pro Stunde durch den Kanal geschleppt. Insgesamt standen schließlich 22 Treidelloks zur Verfügung. Der hohe Aufwand für die Treidelei sollte durch geringere Instandhaltungskosten des Kanals kompensiert werden, denn durch die „sanfte", allerdings auch sehr langsame Elektro-Treidelei erfuhr die sensible Wasserstraße eine schonende Behandlung.

Die Treidelei konnte allerdings nicht durchgehend angewendet werden. So wurden die Transportschiffe von der Glienicker Lake bis zum Griebnitzsee (3 km) wegen fehlender Voraussetzungen für Treidelanlagen durch Propellerbetrieb, also mit Schleppschiffen, vorangebracht. Dann erst erfolgte der Weitertransport bis zur Schleuse (5 km) mit elektrischen Lokomotiven. Von hier aus bis zum Machnower See (1,5 km) kamen wieder Propellerschiffe zum Einsatz. Vom Machnower See bis nach Grünau (28 km) übernahmen wieder die Treidel-Elektroloks diese Aufgabe. Die Treidelloks wurden über eine Oberleitung mit 550 Volt Spannung gespeist. Die insgesamt 3 m breiten Lein- oder Treidelpfade bzw. Treidelbahnanlagen mit 1 m Spurbreite zogen sich in 1,70 bis 3,50 m Höhe über dem Wasserspiegel längs der beiden Seiten des Kanals dahin.

1930 wurde das Schleppen durch den Machnower See mit Dampfkraft abgelöst, indem ein Seil quer durch den See gelegt und die Schiffe bzw. mehrere Kähne zugleich mit einer Motorseilwinde bis zur nächsten Treidellokstation fortbewegt wurden. Die Treidelei fand 1945 ihr endgültiges Ende. Die sowjetische Siegermacht ließ Teile der Anlagen demontieren. Ob sie in der Sowjetunion jemals genutzt wurden, ist nicht bekannt. Zwei Treidelloks wurden zur Erinnerung an die elektrische Treidelei im Teltowkanal im Berliner Verkehrsmuseum deponiert. Das oben erwähnte Kraftwerk produzierte ausreichend Strom, so daß auch umliegende Orte und eine Reihe von Betrieben davon profitierten und die Teltower Dampfstraßenbahn auf den sauberen und geräuschärmeren Elektrobetrieb umgestellt werden konnte.