

# Geschichte der Kanalverbindung zwischen Oder und Spree

von Klaus Wolfert - Mitglied des Museumsbeirates

Künstliche Wasserstraßen gibt es seit Jahrtausenden. In den Hochkulturen, z. B. in Ägypten, Mesopotamien, im Mittelmeerraum und in China gab es Kanäle zur Bewässerung und für die Schifffahrt.

Karl der Große ( 768 - 814 ) versuchte ab 793 eine Verbindung zwischen Rhein und Donau zu schaffen, das Projekt scheiterte, sicherlich aus technischen Gründen.

In Deutschland wurden seit dem 14. Jahrhundert zunächst kleinere Kanäle gebaut. Karl IV. ( 1346 -1378 ) deutscher Kaiser und König von Böhmen erkannte als zukunftsweisender Wirtschaftspolitiker seiner Zeit den großen Wert einer durchgehenden Wasserstraße zwischen Schlesien und der Nordsee. Ziel für ihn war, ein erweiterter Handel mit der Hanse und insbesondere Anschluss an Hamburg zu gewinnen. Darum entstand der Plan einer Wasserstraße , die Elbe und Oder über Fürstenberg/O. und Tangermünde verbinden sollte. Die fehlenden technischen Voraussetzungen, besonders weil die unerlässliche Kammerschleuse noch nicht erfunden war, aber auch die politischen Probleme im Reich verhinderten die Durchsetzung seines Vorhabens. Nach seinem Tod am 19. November 1378 bemühten sich seine Nachfolger nicht um eine Weiterführung dieser Überlegungen.

## Die Vorgeschichte des Friedrich - Wilhelm - Kanals

Im Laufe des 16. Jahrhunderts bildeten sich allseitig in Deutschland neue Verkehrswege heraus. Jetzt begann man auch Flüsse, die natürlichsten Verkehrswege für den Handel, intensiver zu nutzen.

Unter der Regierung von Moritz v. Sachsen ( 1547 - 1553 ) gab es bereits den Plan einer Wasserverbindung zwischen Elbe und Oder. Sachsens Schifffahrtsinteresse war die Elbe. An der Oderschifffahrt war außer Pommern und Schlesien hauptsächlich der Kurfürst von Brandenburg interessiert. Nach beiden Richtungen hin hatte auch der König von Böhmen großes Interesse.

König Ferdinand I. von Böhmen, deutscher Kaiser (1556 - 1564 ), aktualisierte darum das Vorhaben von Karl IV. wieder, die Hauptwasserader Böhmens und des östlichen Innerdeutschlands, die Elbe, mit der Hauptflussader Schlesiens und der Mark Brandenburgs, der Oder, zu verbinden und dadurch die deutschen Nordseeküsten und die südöstlichen Territorien des Reiches auch durch einen Wasserweg aneinander zu binden. Ferdinand I. scheute 1545 keine Mühe dieses Vorhaben zu verwirklichen, es gab verschiedene Beratungen dazu mit dem Kurfürsten Joachim II. ( 1535 -1571 ) von Brandenburg und Abgesandten beider Seiten. Trotz vieler Hindernisse, z. B. der Kurfürst von Sachsen protestierte gegen die Oder- Elbe - Schifffahrt, kam es zum Beschluss eines Kanalbaus.

Am 1. Juli 1558 tagte in Müllrose eine Beratung. Von kaiserlicher Seite nahmen Matthias von Logan und Matthias von Lausnitz, von kurfürstlicher Kaspar Wiederstät und Hyronymus Reiche, die Bürgermeister von Berlin und Frankfurt/O.teil. Es wurde ein Vertrag abgeschlossen.. Dazu berichtet der Frankfurter Chronist Professor Jahann Christoph Beckmann ( 1671 - 1717 ): .... „daß die Errichtung dieses Grabens in zwei Teile sollte geteilet und von der Spree durch den Wirchner See (Werchen See ) bis an die Brücke vor Mülose von Kaiserl Maj. auf ihre Unkosten allein verfertigt und bauständig erhalten werden. Hergegen wollte Kurfürst Joachim das Werk die Schlaube herunter von dem großen Müloser See aus, bis an die Oder fortsetzen mit Schleusen und anderer Notdurft gehörig versehen, und künftig bauständig erhalten....“

Während der Kaiser seinen Verpflichtungen nach einigen Jahren Arbeit nachkam, nur 700 Ruten (altes europä. Längenmaß= 3 bis 4 m ) und die Schleusen fehlten noch, kam man auf brandenburgischer Seite kaum über die Vorbereitungen hinaus. Beschwerden des Kaisers veränderten an der Sachlage nichts. So wurden auch im kaiserlichen Teil des Kanalbaus die Arbeiten abgebrochen, 40.000 Reichstaler vergeblich aufgewendet.

Als Ferdinand I. 1564 starb fehlte die treibende Kraft zur Fortsetzung des Gesamtprojektes.

Ein großes Hindernis für einen Weiterbau war der heftige Einspruch Frankfurts, das den Hauptmann zu Zossen, Eustachius von Schlieben, auf seine Seite brachte. Auf Rat des Hauptmanns anlässlich einer zweiten Beratung in Müllrose am 4. August 1567 wurden die Arbeiten am Bau gänzlich eingestellt. Die Begründung lautete: Die Schlaube würde zur Speisung des Kanals nicht die erforderliche Menge Wasser haben. Des

Weiteren widersetzten sich die Anwohner des Grabens, die von Burgsdorffs besonders, die behaupteten, dass ihnen der „Graben“ großen Schaden bringen würde.

Frankfurt/O. erhob weiterhin Einspruch, aber auch Breslau fürchtete, beide an die einträgliche Stapelfracht gewöhnt, glaubten ihre Stapelrechte zu verlieren.

Nicht zu übersehen war auch die prekäre Finanzlage des Kurfürstentums. Verschwenderische Hofhaltung, der Türkenfeldzug 1542 und andere zweifelhafte Ausgaben führten dazu, dass der Schuldenberg 2,6 Mio. beim Tod Joachim II. 1571 betrug.

Böhmen unter Maximilian II. regte 1571 die Elb- und Oderschiffahrt erneut an. Kurfürst Johann Georg von Brandenburg (1571 - 1598) ließ 1585 von einer Kommission den Graben besichtigen. Diese stellte fest, dass der Graben 2208 Ruten lang war, man könnte bei weiteren Kosten den Graben durchaus vollenden.

Dagegen war vor allem im Interesse von Frankfurt/O. der einflussreiche Eustachius von Schlieben. Er schlug vor, eine verbesserte Verbindung von der Spree bis zum Kersdorfer See herzustellen. 1588/89 wurde ein Kanal von ca. 1 km Länge von der Spree bis zum Kersdorfer See gegraben. Am Südufer entstand ein Umschlagplatz, die „Frankfurter Niederlage“, von der Stadt Frankfurt errichtet, die sich damit das Stapelrecht gesichert hatte.

## Der Friedrich - Wilhelm - Kanal

Brandenburg-Preußen gehörte zu den wenigen deutschen Staaten, die aus dem Westfälischen Frieden (Okt. 1648) einen Nutzen ziehen konnten.

Brandenburg-Preußen erhielt die Herrschaft über Hinterpommern, die ehemaligen Bistümer Kammin, Halberstadt, und Minden sowie über das Herzogtum Magdeburg. Dennoch hatten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse als Folge des Krieges erheblich verschlechtert. Neben den Zerstörungen, den in den Städten großen Bevölkerungsverlusten, viele gänzlich zerstörte Dörfer, unbewirtschaftete Felder, blieb das Land trotz der Vergrößerung in der Entwicklung gegenüber anderen Staaten, z.B. Sachsen, erheblich zurück, vor allem im Handel.

Durch den Westfälischen Frieden waren das Frische Haff, die Oder mit ihren Mündungen, Stettin, Garz, Damm, Gollnow, die Insel Wollin, ganz Vorpommern mit den Inseln Rügen und Usedom, ferner Bremen, Wismar und Verden an Schweden gelangt.

Um aber die Wirtschaft aus dem Tief herauszubringen, wollte Kurfürst Friedrich Wilhelm I. (1640 - 1688) nicht nur am gewinnbringenden Ostseehandel teilnehmen, sondern auch durch neue und billigerere Handelswege den Warenverkehr erweitern, um dadurch auch die Staatseinkünfte zu erhöhen. Da die Odermündungen aber nun verloren waren, wurde die Verbindung der Oder mit der Elbe eine dringende Notwendigkeit für einen unabhängigen und sicheren Handelsverkehr. Man musste unbedingt mit Hamburg und dessen den Osten und Westen umfassenden Handelswegen in Verbindung kommen.

Von 1648 an beschäftigte sich Friedrich Wilhelm I. mit dem Kanalbau, Akten des Berliner Staatsarchivs belegen das. Ein Bericht vom Jahr 1655 in den Akten lautet: „Es sollte mit erfahrenen Leuten überlegt werden, wie das Werk am füglichsten anzugreifen sei und ihnen dann dasselbe mit Zusicherung der Kammer verdungen werde.“

Nach Beendigung des schwedisch-polnischen Krieges hatten der Kaiser, Schweden und Polen dem Kurfürsten Souveränität in Preußen zugesichert. Nun konnte Friedrich Wilhelm I. an die Verwirklichung seines Kanalprojektes herangehen.

Bereits am 30. April 1660 hatte der Landvermesser Schmidt aus Frankfurt/O. vom Kurfürsten den Auftrag, die erforderlichen Vermessungsarbeiten am „Neuen Graben“ vorzunehmen.

Das Baugelände war ein Abschnitt zwischen Oder und Spree. Das erforderliche Wasser für den Kanal sollte das „Flüsschen“ Schlaube liefern. Die Schlaube, von der Lieberoser Hochfläche kommend, fließt mit durchschnittlich 40 Meter Gefälle von Süden nach Norden durch den Großen Müllroser See in den Kleinen Müllroser See, von dort scharf abbiegend in westöstlicher Richtung in den Brieskower See, einem toten Arm der Oder. Die Erdarbeiten sollten vom Müllroser See gleichzeitig nach zwei Richtungen vorangetrieben werden. Nach Osten zur Oder, indem man das Kanalbett der Schlaube kanalisierte, nach Westen zur Spree bis zum Werchensee. Der Kanal sollte somit oberhalb Frankfurt in die Oder münden und die Spree

bei Neuhaus erreichen.

Bei der Bauausführung wurde der italienische Ingenieur, Generalquartiermeister Philipp de Chiese, Hauptmann auf Biegen, beauftragt. Er erhielt zunächst 32 382 Reichstaler für seinen Aufgabenbereich. dem Amtsrat, Schiffs- und Schleusenmeister Michael Matthias Smidts standen für den Bau von 10 Schleusen und 6 Brücken 30 000 Reichstaler zur Verfügung.

Persönlich begutachtete der Kurfürst vor Ort den Beginn der Arbeiten an diesem bedeutsamen Unternehmen.

Im Müllroser Kirchenbuch ist von Pfarrer Petrus Kolheim zu lesen. „Anno 1662, am 7. Juni ist Ihre Churfürstliche Durchlaucht zu Brandenburg bey Kaysermühle angelangt und folgenden Tag der Anfang zum Schiffgraben gemacht worden, welchen schon das Römische Reich 1558 hat angefangen machen zu lassen und haben in diesem Jahre 500 Mann ohne Zimmerleute daran gearbeitet, im folgenden Jahr aber 600 Mann; in diesem Jahre ist auch der Graben vor dem Beeskowschen Thore bey der Lage herüber aufgeführt. 1664 und 1665 haben 500 Mann daran gearbeitet. 1666 als der Marsch in Cleve ging, haben 200 daran gearbeitet und 1667 haben ohngefähr 150 Mann dran gearbeitet.“

Die gesamten Erdarbeiten waren zu dieser Zeit äußerst schwierig. Wie im Kirchenbuch dargestellt war eine große Anzahl von Arbeitskräften und viele Pferdegespanne für diese Tätigkeiten erforderlich. Darum fielen die Lasten des Baus auf weitgehend auf die umliegenden Städte und Dörfer. So blieben Klagen über die Lasten nicht aus. Im April 1663 mussten die Städte Frankfurt, Fürstenwalde, Beeskow, Storkow, Peitz und Cottbus ihre Pferde mit Knechten zur Heranschaffung der schweren Eichenstämme an die Schleusen bereitstellen. Für Futter und Lohn mussten die nächstliegenden Ämter aufkommen.

Das für den Bau erforderliche Holz wurde zunächst aus fürstlichen Wäldern geliefert, als aber statt der geplanten 10 Schleusen 14 gebaut werden mussten, reichte das Holz nicht aus. Die Müllroser Burgsdorffs, obwohl sie gegen den Kanalbau waren, witterten ein gutes Geschäft und stellten Fichten- und Eichenholz, so auch die Stadt Müllrose, gegen einen entsprechenden Preis zur Verfügung. Jetzt reichte das Holz für die 14 zu bauenden

Schleusen und 8 Brücken, geplant waren 6, aber jetzt fehlte Geld, so dass weitere 8100 Reichstaler als Nachtragszahlung erforderlich wurden.

In den Berichten ist zu lesen: „Friedrich Wilhelm I. sorgte von Beginn der Bauarbeiten dafür, dass alle Arbeiter mit genügend Lebensmitteln versorgt wurden.“

Vor allem die Ämter hatten für die Versorgung der lebensnotwendigen Grundlagen zu sorgen, die werden wiederum dafür die Bauern zur Kasse gebeten haben. Aus heutiger Sicht gab es sicherlich Schwierigkeiten mit den hygienischen Voraussetzungen für die vielen Menschen auf engem Raum.

Trotz vieler Probleme wurden die Arbeiten am Kanal in relativ kurzer Zeit bis Mai 1668 im Wesentlichen abgeschlossen.

Der Kanal erhielt die Wasserzufuhr von der Schlaube und einigen Quellzuflüssen. Von der Oder bis Müllrose hatte der Kanal eine Steigung von 19 Metern zu überwinden, dazu waren 11 Schleusen notwendig. Die Erfindung der Kammerschleuse im 15. Jahrhundert in Italien war eine wichtige Voraussetzung für diesen Kanal. Er hatte eine Länge von 23 km, seine Wasserspiegelbreite betrug 17,5 Meter, seine mittlere Tiefe 1,75 Meter.

Am 23. Mai 1668 erteilte der Kurfürst den Obersten von Plettenberg und Wernicke den Befehl, den „Neuen Graben“ von einem bis zum anderen Ende zu besichtigen, um festzustellen, ob er plangemäß fertiggestellt wurde.

Zwei Tage später sitzen die beiden alten Soldaten in einer Schute und fahren vom Brieskower See durch 13 Schleusen nach der Spree, worüber sie am 26. Mai von Lebus aus einen eingehenden Bericht erstatten, in dem u.a. zu lesen ist: „Der Grabe hat sonsten unseres Ermessens Wasser genug. Beim neuen Häuschen aber muß die Einfahrt aus den See entweder getieft oder eine Fangschleuse geleet werden.“

( 14. Schleuse ?) In ihrem Gutachten bewerteten sie den Kanal insgesamt positiv.

In seiner langen Geschichte bekam der Kanal viele Namen, „Neuer Graben“, Kaiserkanal, ~~Kaiser~~-Wilhelm- (s) Kanal, Müllroser Kanal.

*Friedrich*

Der Große Kurfürst will natürlich „seinen“ Kanal einer Überprüfung unterziehen. Als er zur polnischen Königswahl reiste, nutzte er gleichzeitig die Reise, um vom 4. bis 11. August 1668 den Kanal zu besichtigen und einzuweihen .

Die Einweihung des Kanals erfolgte im Beisein der kurfürstlichen Familie durch einen Festakt in Müllrose. Das Kanalbett soll noch bei diesem Festakt trocken gewesen sein und wurde danach geflutet. Der Kurfürst befuhr dann den „Neuen Graben“ vom Werchensee bis Brieskow an der Oder.

Der Kanal wurde zu dieser Zeit zu den größten technischen und wirtschaftlichen Leistungen in ganz Deutschland anerkannt.

Ab 1699 begann man die hölzernen Schleusen durch steinernde zu ersetzen, ihre Zahl wurde von 14 auf 11 reduziert. Diese Arbeiten waren 1716 beendet. Es entstand nun westlich von der Müllroser Schleuse ein ca. 10 Kilometer „langer Trödel“. Durch Beseitigung der Kaisermühler Schleuse entstand zwischen Müllrose und Kaisermühl der sogenannte „kurze Trödel“. Weitere Reparaturkosten erforderten bis 1740 die stattliche Summe von 65 000 Reichstaler. Verordnungen von 1684, 1708, 1740 sollten Missstände beseitigen. Es kam nicht selten vor, dass Schiffer sich auch ohne Vorwissen und im Beisein des Schleusenmeisters selbst durch die Schleusen arbeiteten und Fischerei im Graben betrieben wurde.

Eine weitere Problematik bestand in der jetzt doppelten Aufgabe der Schlaube. Der Kanal sollte gespeist werden und zweitens die Müllroser Mühle, weitere in Kaisermühl, Schlaubehammer, Hammerfort und weitere in Weißenspring und Lindow sollten durch die Schlaube angetrieben werden. Insgesamt trieb die Schlaube einst neun Mehlmühlen, zwei Kupfer- und zwei Eisenhämmer an. Durch die Eigenmächtigkeit im Aufstauen und Ablassen des Wassers schufen die Schlaubemüller manche Schwierigkeit.

Die Regierung Friedrich II. erließ darum harte Verordnungen zur Einhaltung der Kanalsatzungen.

Im 18. Jahrhundert behielt der Friedrich-Wilhelm-Kanal seine Bedeutung für die Binnenschifffahrt und den Handel, obwohl sich auch neue Handelswege entwickelten. Nach 1850 genügte der Friedrich- Wilhelm-Kanal nicht mehr den Anforderungen der moderner gewordenen Binnenschifffahrt. Die Ansprüche an die Breite und den Tiefgang der Kanäle nahm zu, um den immer größer werdenden Kähnen die Durchfahrt zu ermöglichen. Der Friedrich-Wilhelm-Kanal erlaubte nur Schiffen bis zu 250 t die Durchfahrt, darum war eine verbesserte Verbindung zwischen Oder und Spree unerlässlich.

Der neue Kanal, Oder-Spree-Kanal genannt , der von 1886 bis 1891 erbaut wurde und am 1. Mai 1891 offiziell eingeweiht wurde, verlässt bei Fürstenberg die Oder. 35 km braucht er bis zu seinem Scheitelpunkt in Müllrose und fließt dann bei Kersdorf in die Spree. Dabei benutzte der Oder-Spree-Kanal einen Teil des erweiterten Bettes des Friedrich-Wilhelm-Kanals.

Auch der Oder-Spree-Kanal musste kontinuierlich modernisiert werden. Erste Erweiterung des Kanalquerschnitts von 1895-1897, zweite Kanalerweiterung 1907-1914. Weiterer Ausbau nach dem Ersten Weltkrieg (1914 - 1918 ).

Erwähnenswert insbesondere der Bau der Zwillingschachtschleuse in Fürstenberg (Eisenhüttenstadt) von 1925-1929. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 sperrten die Trümmer von 32 zerstörten Brücken und 188 versenkten Fahrzeugen den Verkehr auf dieser Wasserstraße. Ab 1966 begann der Ausbau des Kanals für Dreier-Schubverbände. Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten ging die Bedeutung des Kanals als Verkehrsader zurück.