

Historische Ereignisse der Vergangenheit und Gegenwart

von Klaus Wolfert

Chronik Monat Mai

125 Jahre Oder - Spree - Kanal

Am 1. Mai 2016 jährt sich zum 125. Mal die vollständige Verkehrsübergabe des Oder-Spree-Kanals

Zur Vorgeschichte der neuen Wasserstraßenverbindung zwischen Oder und Spree

Bereits Kaiser Karl IV. (1316 - 1378) deutscher Kaiser und König von Böhmen erkannte die große handelspolitische Bedeutung einer Verbindung Schlesiens und großer Teile Böhmens über Oder, Spree, Havel und Elbe mit den damals bedeutenden Hansestädten Lübeck und Hamburg. Es entstand zwar ein Plan für den Bau einer Wasserstraße, dazu fehlten aber zu dieser Zeit die technische Voraussetzungen z.B. die unerlässliche Kammerschleuse, die noch nicht erfunden war.

Karls Nachfolger bemühten sich nicht um eine Weiterführung dieser Überlegungen.

Dieses Projekt war dann in der Mitte des 16. Jahrhunderts zwischen Kaiser Ferdinand I. und dem brandenburgischen Kurfürsten Joachim II. aufgegriffen worden. Viele Probleme und vor allem das mangelnde Interesse der brandenburgischen Kurfürsten ließ nach positiven Anfängen den Weiterbau eines Kanals, auch aus finanziellen Schwierigkeiten, nicht zu.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse hatten sich in Brandenburg nach dem Dreißigjährigen Krieg (1618 - 1648) enorm verschlechtert. Neben den großen Zerstörungen blieb Brandenburg gegenüber den anderen deutschen Territorien erheblich zurück. Die großen Handelstraßen berührten kaum brandenburgisches Gebiet. Kurfürst Friedrich Wilhelm I. (1640 - 1688) strebte nach einem Wasserweg, der Schlesien mit Brandenburg und dann die deutschen Nordseeküsten verbindet.

Von 1662 - 1668 kam es dann trotz heftigen Widerstands von Frankfurt/O. zum Bau des Neuen Graben, später zu Ehren des „Großen Kurfürst“ Friedrich-Wilhelm(s)-Kanal benannt.

Der 3 Meilen (22,6 km) lange Kanal besaß 13 Schleusen und 2 Fangschleusen, eine Wasserspiegelbreite von 17,50 Meter, die mittlere Tiefe lag bei 1,75 Metern. Der Kanal erhielt seine Wasserzufuhr von der Schlaube und einigen örtlichen Quellenzuflüssen.

Im Laufe des Jahres 1668 wurde der Kanal fertiggestellt. Der „Große Kurfürst“ kam mit seiner gesamten Familie vom 4. bis 11. August 1668 zur Einweihung. Der Festakt soll nach Überlieferung im noch trockenen Kanalbett bei Müllrose stattgefunden haben.

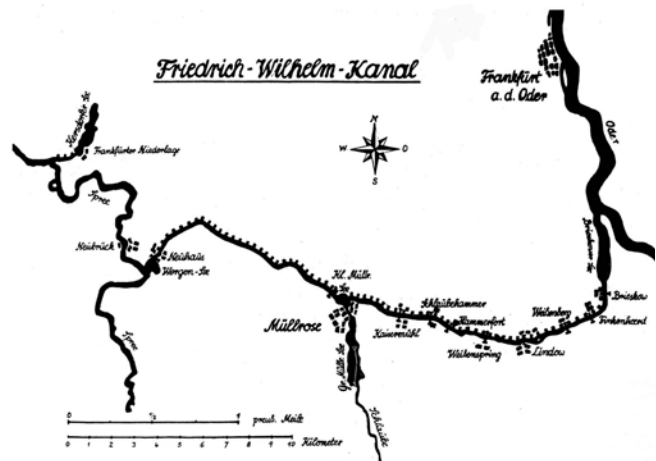
Zu damaliger Zeit wurde der Kanalbau zu den größten technischen und wirtschaftlichen Leistungen in ganz Deutschland gerechnet.

Am 27. Februar 1669 verließen die ersten Kähne Breslau und kamen nach gelungener Fahrt durch den Kanal am 12. März 1669 in Berlin an, dann die Weiterfahrt bis zum 24. März nach Hamburg. Der glänzende Aufschwung, den Berlin nach 1670 nahm, wäre ohne den „Neuen Graben“ nicht möglich gewesen. Insgesamt brachte der Kanal wieder Handel und Wandel in das arg geprüfte Kurfürstentum Brandenburg.

Im gesamten 18. Jh. behielt der Kanal seine Bedeutung für die Binnenschifffahrt und den Handel, obwohl sich auch neue Handelswege entwickelten. Der Kanal erforderte aber natürlich

permanent neue Geldmittel, denn es musste am Kanal regelmäßig gebaut und Verbesserungen vorgenommen werden. So ab 1716 wurden die bisherigen Holz- durch Steinschleusen ersetzt. In der Zeit von 1827 bis 1868 wurden am Kanal weitere größere Arbeiten durchgeführt. So u.a. die Ufer befestigt, die Brücken und Schleusen nach und nach erneuert, die Breite und der Tiefgang vergrößert.

Für Müllrose brachte der Kanal allerdings nicht den erhofften wirtschaftlichen Aufschwung!



Der Oder-Spree-Kanal

Mit dem großen Aufschwung der Wirtschaft besonders nach der deutschen Reichseinigung von 1871 genügte der Friedrich-Wilhelm-Kanal nicht mehr den Anforderungen der moderner gewordenen Binnenschifffahrt. Der Binnenschifffahrt war in der Eisenbahn zwar ein wesentlicher Konkurrent entstanden, sie entwickelte sich aber weiterhin als ein billiges und leistungsfähiges Transportmittel. Hinzu kam, dass die Anwendung der Dampfkraft größere Möglichkeiten der Entwicklung gab. Die Ansprüche an die Breite und den Tiefgang der Kanäle nahm zu, um den größer werdenden Kähnen die Durchfahrt zu ermöglichen. Der Friedrich-Wilhelm-Kanal erlaubte nur Schiffen bis zu 250 t die Durchfahrt. Erste konkrete Vorstellungen neben dem Friedrich-Wilhelm-Kanal und dem 1746 in Betrieb gegangenen Finowkanal eine dritte Wasserstraße zwischen Elbe und Oder zu schaffen, die wesentlich leistungsfähiger ist, begannen bereits vor der Reichseinigung. Der 1875 gegründete Oder-Spree-Verein ließ Vorarbeiten für ein solches Kanalprojekt anfertigen.

Vorgesehen war u.a. eine direkte Verbindung zwischen der Spree bei Köpenick und dem Osthafen Kienitz, 17 km unterhalb der Warthemündung, des Weiteren ebenfalls eine direkte Verbindung zwischen Köpenick und der Warthe. Technische Schwierigkeiten, besonders aber die enormen Kosten führten dazu, dass man auf eine Nutzung und den Ausbau bestehender Wasserstraßen als Variante zurückgriff.

Hinzu kam im Vorfeld der Projektdiskussionen die sich bekämpfenden Interessengruppen. Die west- und ostpreußischen Junker befürworteten einen Kanaldurchstich gegenüber der Warthemündung, um ihre Agrarprodukte schneller nach Berlin bringen zu können. Die schlesischen Schwerindustriellen und Grundbesitzer verlangten, dass der Kanal vor allem der schlesischen Industrie und dem Getreidehandel zugute kommen sollte. Ihre Vorstellungen wurden dann umgesetzt. Der Bau des neuen Kanals, Oder-Spree-Kanal, wurde per Gesetz vom 9. Juli 1886 von der preußischen Regierung beschlossen und zunächst 12,6 Mio. Reichstaler bereitgestellt.

Ein Bauhauptbüro entstand am 1. Oktober 1886 in Fürstenwalde, der eigentliche Baubeginn war im Frühjahr 1887.

Das Projekt sah so aus, dass der neue Kanal aus dem Seddinsee, einer Ausbuchtung der damaligen Dahmewasserstraße, abzweigt und von dort bis Große Tränke in einem völlig neu gegrabenen 24 km langen Bett verläuft - Kanalstück Seddinsee - Große Tränke. Ab Große Tränke bis Flutkrug wurde auf 20 km Länge der für die Schifffahrt erweiterte Flusslauf der Spree, Teilstück Fürstenwalder Spree, benutzt.

Von Flutkrug bis Fürstenberg wurde ein 43 km langes Bett (Kanalstück Flutkrug - Fürstenberg/O.) gegraben. Erwähnenswert: Von der alten Buschschleuse bis Schlaubehammer auf einer Strecke von 11,3 km Länge konnte der alte Friedrich-Wilhelm-Kanal befahren werden: Mit Hilfe von 7 Schleusen - Wernsdorf, Große Tränke, Fürstenwalde, Kersdorf, Fürstenberger Ober-, Mittel- und Unterschleuse wurde die Wasserscheide zwischen Spree und Oder überwunden.

Der Kanal war für das Breslauermaß-Schiff (jetzt Odermaß) von 55 m Länge, 8 m Breite und Tiefgang 1,75 m (Tragfähigkeit 550 t) konzipiert. Nach zweijähriger Bauzeit wurde bereits das erste Teilstück zwischen Seddinsee und Große Tränke am 1. Juli 1889 dem Verkehr übergeben.

Nachdem am 6. April 1891 das östliche Teilstück zwischen Flutkrug und Fürstenberg begrenzt freigegeben wurde, folgte dann am 1. Mai 1891 die vollständige Verkehrsübergabe des Kanals.

Hans-J. Uhlemann schreibt zu 100 Jahre Oder-Spree-Kanal

„In nur vierjähriger Bauzeit waren folgende Bauwerke errichtet worden: Sieben massive Schleusen, ein Wehr, vier Sicherheitstore, dreiundzwanzig Brücken (ohne Schleusenbrücken), acht Düker, acht kleinere massive Bauwerke, neun Schleusen- bzw. Bühnenmeistergehöfte und die Gebäude des Bauhofes in Fürstenwalde. Außerdem gehörten zu den Bauleistungen eine Bodenbewegung von etwa 6 Mio. Kubikmeter und die Verlegung von 75 000 Kubikmeter Packwerk.“

Der Oder-Spree-Kanal ist im Laufe seiner hundertjährigen Geschichte zu einem Musterbeispiel für eine oberflächliche Planung und abgestimmte Perspektivvorstellungen zwischen der

Wasserstraßenverwaltung und der Binnenschifffahrt geworden. Bereits nach 4 Jahren mußten neue Projekte für seine Verbreiterung entworfen werden. Dazu führte die enorme Steigerung des Verkehrsaufkommens und insbesondere der Zuwachs an großen Schiffen.

1891 überschritten nur 410 Fahrzeuge das Finowmaß (40,20 m lang, 4,60 m breit und bei 1,60 m Tiefgang, 200 t Tragfähigkeit), 1898 waren es bereits 6418. Die übergroßen Schiffe bewirkten starke Zerstörungen des Kanalprofils und eine Verminderung der Schleusenkapazität. Die Schleusen konnten jeweils zwei Finowmaß-Schiffe aufnehmen, jedoch nur eines von den größeren.“¹



Fortsetzung in der Juniausgabe - Kanalgeschichte bis zur Gegenwart und Müllrose als Anlieger

Quellen: 1 Hans- J. Uhlemann, 100 Jahre Oder-Spree-Kanal, S. 4 - Manfred Ohlsen, Zur Geschichte der Kanalverbindung zwischen Oder und Spree, - Urania Heft 4, 1962, S. 188 - WSA Berlin, S. 12 - Dr. Karl Spiegelberg, „Das Oderstromsystem“, Frankfurt/O. 2001. S. 119

Für interessierte Bürger der Stadt, Schüler unserer Schule und Touristen folgende Information:

In der Zeit von 03.06. bis 19.06.2016 befindet sich im Heimatmuseum Müllrose die

Wanderausstellung „125 Jahre Oder-Spree-Kanal“

Die Geschichte des Kanals wird erläutert und durch Objekte, Dokumente und Fotografien anschaulich ergänzt.

Bestattungshaus & Tischlerei



**Eberhard Pätke
in der 4. Generation**

Erledigung sämtlicher Formalitäten
Telefon Tag und Nacht (03 36 09) 8 78

Thälmannstraße 8 · 15295 Groß Lindow

BESTATTUNGSHAUS

Schlaubetal

Überführungen - Vorsorge - Beratung
Termine und Hausbesuche nach Vereinbarung

Telefon: (033606) 787 599 (Tag & Nacht)

Mutke & Bruck GbR, Frankfurter Str 8, 15299 Müllrose

Bestattungshaus M. Geller

Ihr zuverlässiger Berater im Trauerfall
Bestattungen und Floristik unter einem Dach

Ihre Ansprechpartner vor Ort:

Kerstins Blumenstübchen

Beeskower Straße 3, 15299 Müllrose

Tel. 033606 / 79 41 14, Handy 0152 / 54 05 94 81

Familie Haase

Fischerstraße 5, 15299 Müllrose

Tel. 033606 / 46 15

Bereitschaft Tag & Nacht

Tel. 03364 / 4 45 41

**JETZT NEU IN
MÜLLROSE**