

## Historische Ereignisse der Vergangenheit und Gegenwart

von Klaus Wolfert

### 125 Jahre Oder - Spree - Kanal

Fortsetzung der Maiausgabe

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

**Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens** nahm rasant zu. Für die übergroßen Schiffe, fast 50 m lang und 7 m breit, auch für die Schleppzüge gab es Probleme beim Ausweichen und dem Gegenverkehr. Die großen Schiffsschrauben verursachten erhebliche Uferbeschädigungen und des gesamten Kanalprofils sowie eine Verminderung der Schleusenkapazität, denn die Schleusen konnten nur eines der größeren Finow-Maßschiffe aufnehmen.

Eine erste Erweiterung des Kanalquerschnitts erfolgte von 1895 - 1897, dann wurden etwas später die Schleusenammern in Wernsdorf und Kersdorf 1901 - 1904, in Fürstenberg 1905 - 1906 und in Große Tränke 1910 - 1912 vergrößert. In Fürstenwalde gab es zwei Schleusen. Die ältere wurde durch einen Neubau bis 1914 ersetzt. „Der Verkehr im Oder-Spree-Kanal erreichte bis zum Ersten Weltkrieg seinen Höchstwert. Von etwa 40 200 Fahrzeugen wurden Gütermengen von 4,456 Mio. transportiert. Von 1925 bis 1929 Bau der Zwillings Schleuse Fürstenberg (heute Eisenhüttenstadt), dann die Verlängerung je einer der Schleusen von Wernsdorf, Große Tränke und Kersdorf.

Der Kanal wurde in dieser Zeit weiter ausgebaut, um auch dem Plauer-Maßschiff (65 m lang, 8 m breit, 175 m Tiefgang) die Durchfahrt zu ermöglichen.

Die Blütezeit des Oder-Spree-Kanals lag zwischen den beiden Weltkriegen, nachdem sich die Wirtschaft von Krieg und Inflation erholt hatte.

Der Kanal wurde durch die Kriegswirren des Zweiten Weltkriegs stark in Mitleidenschaft gezogen.

32 Brücken wurden zerstört, nur eine blieb unversehrt, 188 Fahrzeuge versenkt, all das verspernte den Verkehr auf dieser Wasserstraße. Die Schleusen blieben aber betriebsfähig, Ausnahme die Nordkammer der Schleuse Fürstenwalde. Nach Beräumung der größten Trümmer konnte ab Ende des Jahres 1946 die Schifffahrt wieder aufgenommen werden. Der Ausbau für Dreier-Schubverbände begann dann ab 1966. Bedingt durch die Grenzen nach 1945 und dem Bestehen zweier deutscher Staaten ab 1949 kam es zwangsläufig zur Verlagerung des gesamten Güterverkehrs. Der Oder-Spree-Kanal verlor zunehmend an Verkehrsbedeutung. Bis 1990 hatte er aber immerhin noch eine Güterbewegung von konstant 2 bis 2,3 Mio. t im Jahr. Über ihn wurde Berlin mit Kohle und Baustoffen versorgt und für den Rückweg wurden Waren u.a. für das Industriezentrum Eisenhüttenstadt geladen.

**Nach der Wende von 1990** verlor der Oder-Spree-Kanal merklich an Bedeutung. Es fuhren immer weniger große Schiffe durch den Kanal. Für die ostbrandenburgische Wirtschaft ist der Kanal aber weiterhin äußerst wichtig. Probleme gibt es insbesondere mit der Fürstenwalder Schleuse, die nach wie vor nur eine Kammerlänge von 67 Metern wie vor 125 Jahren hat. Ein Ausbau dieser Schleuse ist wie auch eine Sanierung am gesamten Kanal vom Bundesverkehrsministerium bisher zurückgestellt worden. Für viele Unternehmen, die sich am Kanal angesiedelt haben ist dieser Kanal äußerst wichtig. Dazu gehören u.a. die Neue Oderwerft Eisenhüttenstadt, Arcelor Mittal in Eisenhüttenstadt,



die Zementwerke Berlin, die Kalk und Zement aus Eisenhüttenstadt holen.

Nach Aussage von ostbrandenburgischen Fachleuten würde es nach einer Schleusenverlängerung in Fürstenwalde eine erhebliche Steigerung des Güterverkehrs auf dem Kanal geben, die Autobahnstrecke A 12 wesentlich entlasten, auch die Schienenwege in Ost-West-Richtung, denn der Verkehr Ost-West wird weiter zunehmen.

Für die Zukunft des Oder-Spree-Kanals ist besonders das Bundesverkehrsministerium verantwortlich, es muss seine bisherige negative Einstellung zu dieser „Wasserstraßenkategorie“ ändern.

### Der Oder-Spree-Kanal - sein Einflussbereich auf die Stadt Müllrose

Die Hoffnungen auf einen glänzenden wirtschaftlichen Aufstieg durch den Friedrich-Wilhelm-Kanal für die damalige Ackerbürgerstadt Müllrose zerschlugen sich bald. Lediglich waren die Bauarbeiten am Kanal von Zeit zu Zeit einigen Verdienst für die Müllroser Bauarbeiter und Handwerker ab.

In Müllrose bildete sich nach 1730 ein Schifferstand heraus, der mit den Jahren wuchs. Um 1745 sind die Schiffer u.a. Klepsch, Krieger, Treppens, Fiedler, Zieche zu nennen, hinzu kam eine gewisse Anzahl von Schifferknechten. Das Holz aus den Forsten der Region nahm zunehmend seinen Weg über den Friedrich-Wilhelm-Kanal nach dem wachsenden Berlin. Aus diesem Grund entstand auch 1805/06 der Katharinengraben, der noch mehr an Bedeutung gewann, als nach der Eröffnung der Frankfurter-Cottbuser-Eisenbahnstrecke (1877) am Katharinensee ein Umschlaghafen angelegt wurde. An der Kanalbrücke entstand dann 1893 ein städtischer Müllroser Hafen.

1890 Gründung des Schiffervereins, dem 54 Schiffer und Schiffbauer angehörten. Auch hierzu einige Namen: Friedrich und Adolf Schargott, Ferdinand Rothe I und II, Karl und Emil Rothe, Wilhelm Hallasch, Wilhelm Gliesche u.a.

### Zum Schiffbau in Müllrose:

Wann er begann, ist nicht genau feststellbar. Um 1820 errichtete der Schiffbauer Gottlieb Kleemann am „Kleinen Müllroser See“ eine kleine Werft, die einige Jahrzehnte bestand.

Dann entstanden 3 Werften nach der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals.

1892 Gründung der Werft von Hermann Haase. Vor Beginn des Ersten Weltkriegs waren hier 70 bis 100 Arbeiter beschäftigt, die jährlich 10 bis 12 Breslauer Maßkähne herstellten. Der Nachfolger von Haase, Ing. Sellerbeck verwandelte die Werft in eine GmbH., dann ging sie in Besitz des Ing. Nowka. Ebenfalls 1892 Gründung der relativ kleinen Werft von Karl Möser. 1900 entsteht die Werft von Fritz Kubler, die 1918 30 bis 40 Arbeiter beschäftigte und wie auch die Werft von Sellerbeck nach dem Ersten Weltkrieg Kähne als Reparationszahlungen an Frankreich baute.

Nach dem Zweiten Weltkrieg 1945 existierten nur noch die Werften von Nowka und Möser. Nowka baute nach 1945 seine Werft wieder auf und modernisierte sie. Sie wurde dann 1957 verstaat-

licht und gehörte als VEB Schiffsreparaturwerft bis 1990 zum Schiffbaukombinat Berlin-Grünau. Sie wurde nach der Wende abgewickelt.

Die Werft von Karl Möser blieb bis in die siebziger Jahre privat und wurde dann aufgegeben.

**In der Gegenwart** befindet sich am Kleinen Müllroser See die „Marina Schlaubetal“. Sie bietet Wassersportlern Freizeitmöglichkeiten und Bootbesitzern Liegeplätze.

In der Saison stehen den Wassersportlern ca. 30 Kanus und Kajaks, führerscheinlose Motorboote, zwei Charterjachten ein Partyfloß u.v.m. zur Verfügung. Eine zweite Marina befindet sich direkt am Oder-Spree-Kanal hinter der großen Müllroser Brücke, die von Ralf Supplieth betrieben wird.

Auch hier können verschiedene Bootstypen von Freizeitsportlern ausgeliehen werden und Charterfahrten mit einer Motorjacht auf dem Kanal gebucht werden.

Quellen:

H. Trebbin, Müllrose aus den Schicksalen.... S. 69

H.-J. Uhlemann, 100 Jahre Oder-Spree-Kanal, S. 6



*Bestattungshaus*

*& Trauerhilfe*