

Unsere heimischen Wasserwege

Mit der Sesshaftwerdung der Menschen und der Gründung von größeren Orten ging der Warenaustausch und Handel mit der Produktion von Gütern einher. Handelsstraßen bildeten sich als Verkehrswege heraus. Oft führten diese über unwegsames Gelände, hatten einen hohen Verschleiß durch Schäden an den Wagen zur Folge, waren sehr zeitaufwändig und waren Überfällen und Ausraubung durch Räuberei ausgesetzt. Zeitgleich hatten die Menschen auch gelernt, sich auf dem Wasser der Flüsse und Seen mit Floß und Boot fortzubewegen. Hier waren sie aber auf den Flusslauf festgelegt und bekannte Handelsplätze über Land waren so nicht erreichbar. Der Transport zu Wasser hatte aber manche Vorteile. Und so kam der Gedanke, nahegelegene Flusssysteme miteinander zu verbinden. Flüsse endeten an Handelsplätzen, die Zugang zum offenen Meer hatten. Wasser von Nebenflüssen fließt aus höher liegendem Gelände in den Hauptfluss ein.

Der Gedanke im frühen Mittelalter, zwei Flüsse durch einen Graben zu verbinden und die Flüsse dadurch schiffbar zu machen, scheiterte vorerst daran, im geschaffenen Graben, der ja immer ein höheres Niveau als die beiden verbundenen Flüsse hat, einen ruhigen, stets gleich hohen Wasserstand zu gewährleisten. Erst mit der Erfindung der Schleusentechnik war dieses möglich und erlaubte die Überwindung der Höhenunterschiede zwischen zwei Flusssystemen, den Auf- und Abstieg auf das jeweilige Flussniveau. Über eine Schleuse war aber nur eine Absenkung oder der Aufstieg zwischen 2,5 und 4,0 Meter möglich. So musste der Friedrich-Wilhelm-Kanal bei seinem Bau 1669 zur Oder hin 10 Schleusen und zur Spree drei Schleusen auf insgesamt 32 Kilometer Länge haben.

Im späteren Oder-Spree-Kanal wurde in Fürstenberg durch eine Schiffstreppe über drei Schleusen im Abstand von je 1,5 Kilometer der Niveauunterschied von 12,5 Meter bezwungen. Die Passage einer Schleuse betrug etwa 25 Minuten. Ab 1929 wurde mit einem in Deutschland damals einmaligen technischen Industriebauwerk, mit sicherer Betriebsweise und mit gewaltiger Wassereinsparung die Absenkung oder der Hub über 12,5 Meter in 15 Minuten möglich. Die Zwillingssschachtschleuse in Fürstenberg (Oder) war immer betriebssicher und bis heute unfallfrei.

Auf ein noch genialeres Bauwerk, aber ganz anderer Funktionsweise soll hier kurz eingegangen werden. Seit 1934, heute also 77 Jahre, ist das Schiffshebewerk Niederfinow am Abstieg des Oder-Havel-Kanals zur Oder unfallfrei in Betrieb und in der Technik ohne Ausfall

geblieben. Hier hebt eine gewaltige Vorrichtung einen Wassertrog von 85 Meter Länge und 12 Meter Breite samt Wasser, Schiffskörper und Ladung im Gesamtgewicht von 4300 Tonnen in 5 Minuten, angetrieben durch vier Motoren von je 75 PS an Seilen in die Höhe oder senkt ihn zur Rückfahrt in gleicher Weise. Man staune, diese Last ist vergleichbar mit sieben Güterzügen mit je 40 Wagen und je einer Last von 15 Tonnen.

Im Folgenden soll nun über den Anfang eines Kanalbaues in Brandenburg berichtet werden. Als die Technik des Schleusenbaus beherrscht wurde, konnte man die Idee einer Verbindung zweier großer Flusssysteme Oder und Elbe durch einen gegrabenen Kanal ins Auge fassen. Im Jahre 1540 gab der Kurfürst von Brandenburg, Joachim II. einen Plan in Auftrag, die Oder über die Finow mit der Havel zu verbinden. Dieser wurde 1606 bis 1620 durch den „1. Finow-Kanal“ realisiert. Doch der Dreißigjährige Krieg zerstörte und verwüstete die 69 Kilometer lange Wasserstraße völlig. Der Kanalbau kam für 125 Jahre zum Erliegen. Erst 1746 fuhr das erste Schiff wieder von der Oder nach Berlin. Etwas besser ging es einem weiteren Kanalprojekt in unserer Heimat. Stapelrechte, Privilegien und Zölle behinderten den Handel mit Schlesien. 1558 schloss daher Ferdinand I., König von Böhmen und Ungarn (seit 1556 Kaiser des Heiligen Reiches deutscher Nation) mit Kurfürst Joachim II. ein Abkommen über den Bau eines Kanals zwischen Oder und Spree über Müllrose. Den Bau von der Spree bis Müllrose sollte durch den Kaiser und von Müllrose bis hin zur Oder durch den Kurfürst realisiert werden. Der Kanal wurde von 1662 bis 1668 gebaut. Am 09. März 1669 gingen die ersten großen Oderkähne vom bekannten Handelshause Schmettau in Breslau unter Führung des Schiffers Freiberg ab und passierten am 18. März Müllrose. Sie erreichten Berlin am 22. März. Die etwa 360 Kilometer lange Strecke hatten sie in Erstfahrten von 12 Tagen bewältigt. In Berlin umgeladen, kam die Fracht am 01. April in Hamburg an. Ehe es aber den ersten Spatenstich zum Bau des Kanals gab, galt es eine Menge von Zwistigkeiten mit den Gegnern des Kanalbaues zu beseitigen. In Müllrose waren es derer von Burgsdorff, sie wollten ihre Ländereien nicht durch einen Kanalbau durchschnitten sehen. Frankfurt war gegen einen Kanalbau, weil es dadurch in seinen Einnahmen als Hansestadt an der Oder geschmälert würde. Sachverständige führten eine ungenügende Wasserzufuhr durch die Schlaube für den Kanal an. Auch die natürlichen Gegebenheiten, wie der Verlauf durch Sumpfgelände,

oder dass der Wasserspiegel auf weiten Strecken des Kanals höher verlaufen musste, als das durchflossene Gelände, besonders auf der Strecke Sandfuhr bis Schlaubehammer, stellten sich hindernd in den Weg. Die etwa 5.000 Stück langen Eichenstämmen für den Schleusenbau mussten vorwiegend aus dem Forst Neuzelle und dem Roggebusch herangeschafft werden. Zu Gespanndiensten wurden die Städte Beeskow, Storkow, Peitz, Fürstenwalde und Frankfurt verpflichtet. 1663 waren 600 und 1664 und 1665 waren täglich je 500 Personen am Kanalbau tätig. Man bedenke, dass der gerade geendete Dreißigjährige Krieg und Seuchen ca. 40 % der Bevölkerung dahingerafft hatten.

Doch diese Schwierigkeiten wurden alle zielstrebig überwunden. Der Kanal nimmt ab Schlaubehammer das Bett der Schlaube in sich auf. Nur zwischen Müllrose und Hammerfort und von der Klixmühle bis Brieskow fließt die Schlaube in ihrem eigenen Bett neben dem Kanal einher. Auf fast der Hälfte der Strecke liegt der Wasserspiegel des Kanals höher, als das Umland. Hier waren ein Dammbau und eine Kanalabdichtung mit Schotter und großen Mengen Lehm notwendig. Von der Scheitelhaltung Müllrose bis zum Abstieg in den Brieskower See waren für den Abstieg von etwa 20 Metern 10 Schleusen notwendig. Der Abstieg zur Spree erfolgte über drei Schleusen. Verschiedene Baumaßnahmen erlaubten später auf vier Schleusen zu verzichten. Es waren die Schleusen Buschmühle, Müllrose, Kaisermühl und Hammer (Wustrow). Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts gab es Zwistigkeiten bezüglich der Wasserzuführung in den Kanal mit den Müllern. In der Müllroser Mühle wurde 1856 der Wasserantrieb auf Dampfmaschinenbetrieb umgestellt. Gerade noch rechtzeitig, am 04.01.1891, verkaufte die Müllroser Mühle (Oskar Schmidt) ihre Wasserrechte für 150.000 Reichsmark an den Staat und konnte dadurch die Mühle erweitern und modernisieren. Zwischen 1837 und 1884 befuhren den Kanal jährlich durchschnittlich 8100 Kähne und 40.000 Stämme als Floßverbände. Mit Beginn der Braunkohlengewinnung erhielt die Brikettfabrik in Lindow einen Hafen und dieser wurde mit dem Friedrich-Wilhelm-Kanal verbunden.

In einer Veröffentlichung des Jahres 1913 schreibt der Bürgermeister Laubisch Müllrose, dass in den Jahren zuvor noch im Jahresdurchschnitt 30.000 kleinere Schiffe den Friedrich-Wilhelm-Kanal nutzten, obwohl der leistungsfähigere Oder-Spree-Kanal seit 1891 in Betrieb war. Letzterer war notwendig durch die ständige Steigerung der Transportleis-

tung mit Schlesien. Schiffe mit größerer Länge, größerem Tiefgang und die Geradlinigkeit des Kanals für Schleppzüge waren erforderlich. Das aufblühende Berlin erhielt Schüttgüter für den Wohnungsbau und schlesische Steinkohle. Durch nur wenige Schleusen auf dem Oder-Spree-Kanal ergab sich für die Schifffahrt ein erheblicher Zeitgewinn. Die Undichtigkeit der Holzschleusen des Friedrich-Wilhelm-Kanals führte zu großen Wasserverlusten, auch erforderte eine einzige Schleusung etwa 900 m³ Wasser. 1699 wurde die Schleuse in Neuhaus aus Stein erbaut. Weitere Schleusen folgten bis 1716. Bei diesen Umbauten wurde die Zahl der Schleusen auf elf, später dann auf acht verringert. In den Jahren 1827 bis 1868 wurde der Kanal gründlich überholt. Man baute neue, mit versetzten Toren ausgestattete Kammerschleusen in denen gleichzeitig zwei nebeneinanderliegende Finowmaßkanäle Platz fanden. Diesem Umbau wurde 1869 in Weißenberg ein Denkmal gesetzt. Es war gleichzeitig der 200-jährige Jahrestag des Bestehens des Friedrich-Wilhelm-Kanals. Beim Bau verwendete man Basalt aus Pirna und Kalksteine aus Rüdersdorf. Im Inneren der Schleusen erfolgte eine Verklüftung mit wasserfesten Ziegeln. Seit dem Ersten Weltkrieg produzierten am Friedrich-Wilhelm-Kanal Korn- und Sägemühlen, die Brikettfabrik und Obstwerke und waren an seinem Erhalt interessiert. Im April 1945 kam der mörderische Krieg auch in unsere Heimat. Beim Rückzug sprengten deutsche Soldaten 32 Brücken des Friedrich-Wilhelm-Kanals und des Oder-Spree-Kanals. Nur eine einzige bei Wernsdorf blieb erhalten. Die Schleusentore aller Schleusen am Friedrich-Wilhelm-Kanal wurden gesprengt und der Kanal dadurch völlig unbrauchbar. Eine 350-jährige Kanalgeschichte geht 2012 zu Ende, denn bis heute wurde zum Erhalt dieses bedeutenden geschichtlichen und technischen Denkmals nichts getan. Ungereinigte Abwässer der Braunkohlengrube führten zu einer Verlandung, die Natur versuchte ihr Terrain zurück zu erobern. Nur steinerne Zeugen erinnern an ein einstiges Pionierwerk deutscher Geschichte und eine technische Meisterleistung. In den fünfziger Jahren wurde der Friedrich-Wilhelm-Kanal zur überflüssigen Wasserstraße erklärt und keinerlei Erhaltungsmaßnahmen an den technischen Bauten vorgenommen. Zur Abdichtung erfolgten in Schlaubehammer und Finkenheerd Teilverfüllungen der Schleusen. Einsicht, dieses technische Denkmal zu erhalten, führte 1992 zur Gründung eines Fördervereins für den Friedrich-Wilhelm-Kanal. 1996 wurde er umbenannt in „Fremdenverkehrs-, Kur und Förderverein „Friedrich-Wilhelm-Kanal-1992 e.V.“, für das Amt Brieskow-

Finkenheerd mit Sitz in Groß Lindow. Was 1992 so optimistisch begonnen und geleistet wurde, nahm 2005 mit der Auflösung des Vereins sein Ende. „Die jahrelange Hoffnung auf die touristische Nutzung des Kanals, beflügelte den Verein in seinen Aktivitäten. Durch die endgültige Ablehnung der vorgelegten Sanierungs- und Nutzungspläne des Friedrich-Wilhelm-Kanals durch das Land Brandenburg demontiert, hatte der Verein keine

Hauptaufgabe und Ziel mehr. Dieses war der Grund für die Auflösung des Vereins. Das Fremdenverkehrsbüro in Groß Lindow wurde endgültig geschlossen.“ (Zitat aus dem Entwicklungskonzept des Amtes Brieskow-Finkenheerd 2010). In der nächsten Ausgabe erfahren Sie mehr über unsere heimischen Wasserwege.

Klaus Grune

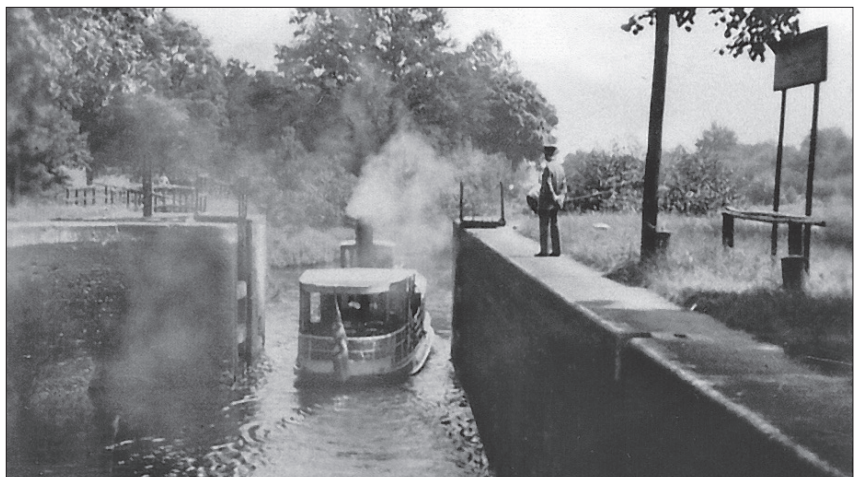
Durch historische Fotos soll hier der Friedrich-Wilhelm-Kanal wieder „zum Leben erweckt“ werden:



Unterhaupt der Schleuse Lindow ca. 1930. Rechts: Brücke über den Mühlengraben, links: kleines Wohnschiff



Mühlen-Stau der Mahl-Mühle Lindow



Ausfahrt Schleuse Weißenpring eines keinen Passagier-Dampfers am Unterhaupt (ca. 1920)