



Vom Urstromtal zum Oder – Spree Kanal

Programm-Begleitheft

Fürstenwalde an der
Spree, Mitte 19. Jhd.

**Geschichte
Gedichte
Gesang**



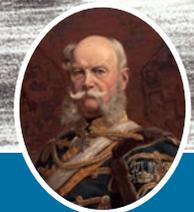
Karl IV.
*1316 †1378



Ferdinand I.
*1503 †1564



**Friedrich
Wilhelm**
*1620 †1688



**Kaiser
Wilhelm I.**
*1797 †1888

2017 - Sechste Veranstaltung des
Kammerchores Fürstenwalde
zur Stadtgeschichte

Vorwort

Liebe Gäste des Kammerchores Fürstenwalde, mit dem 6. Teil unserer Konzertreihe "Geschichte-Gedichte-Gesang" wenden wir uns der geografischen Besonderheit unserer Heimatstadt zu, ihrer Lage an der Spree im Berliner Urstromtal. Schon in den früheren Veranstaltungen haben wir gelegentlich darauf hingewiesen, dass diese spezielle Lage Fürstenwaldes an einem schon sehr früh schiffbaren Wasserlauf in den unterschiedlichen Entwicklungsstufen ihrer Geschichte immer eine besondere Bedeutung hatte, auch weit vor den ersten Versuchen einer Kanalisierung.

Das Jubiläum zum 125. Jahrestag des Oder-Spree-Kanals im vergangenen Jahr war für uns Anlass, dieses Thema aufzugreifen und der Spree mit ihrer Entwicklung vom Urstromtal zum Oder-Spree-Kanal ein eigenes Konzert unserer Reihe zu widmen. Wir freuen uns daher besonders, dass wir einen sehr sachkundigen Mitstreiter zum Thema Kanalgeschichte zu Zusammenarbeit gewinnen konnten, Herrn Gordon Starcken, Mitarbeiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Berlin, Außenbezirk Fürstenwalde. Er war maßgeblich an der Organisation der Kanal-Jubiläumsveranstaltungen im vergangenen Jahr

beteiligt und hat diesbezüglich ein Buch mit dem Titel "Schifffahrt über den Berg" herausgebracht.

Die heutige Bedeutung der Spree für unsere Stadt verdankt diese natürlich nicht nur dem Kanal, sondern hat schon viel früher eingesetzt und ist nach wie vor sehr vielschichtig. So wird der Leiter unseres hiesigen städtischen Museums, Guido Strohfeldt, den historischen Rahmen aufspannen, in den sich dann die spezielle Entwicklungsgeschichte des Oder-Spree-Kanals und seiner Vorgänger einpasst. Beide werden die Texte präsentieren, unterstützt von Martin Haupt, Pfarrer am St. Marien-Dom und Hausherr unserer Aufführungsstätte.

Für die passende Liedauswahl und die Leitung unseres Chores zeichnet wie immer Rudolf Tiersch verantwortlich.

Wir hoffen, Ihnen mit diesem Thema wieder einige interessante Neuigkeiten unserer Stadtgeschichte präsentieren zu können.

Kammerchor Fürstenwalde
"Geschwister Scholl" e.V.
Hans Hellmuth, Vorsitzender



Kammerchor Fürstenwalde, Leitung Rudolf Tiersch

Mitwirkende



Guido Strohfeldt
Moderation



Martin Haupt
Moderation



Gordon Starcken
Moderation

Schirmherren



Rolf Lindemann,
Landrat des Landkreises
Oder-Spree



Hans-Ulrich Hengst,
Bürgermeister der Stadt
Fürstenwalde/Spree

Programmablauf

1

Orgelmusik:	Alex Ilenko	Thema 4:	Der Oder-Spree Kanal	Gordon Starcken Martin Haupt		
Gesang:	Es sind die alten Weisen Nun fanget an ein gut's Liedlein zu singen	Satz	Martin Adler Hans Leo Hassler	Gesang:	Da unten im Tale läuf't Wasser so trüb	Zuccalmaglio/ J. Brahms
Begrüßung:	Hans Hellmuth Vors. Kammerchor	Thema 5:	Wasserbauten in Fürstenwalde	Guido Strohfeldt Gordon Starcken		
Gesang:	Kein schöner Land in dieser Zeit	S:	Rolf Lukowsky	Gesang:	Es klappert die Mühle am rauschenden Bach <i>Ich steh auf der Brücke und spuck in den Kahn</i> Heiße Kathreinerle	S: Helmut Barbe <i>Mitsingelied</i> S: Hermann Erdlen
Thema 1:	Vom Urstromtal zum Oder-Spree Kanal	Guido Strohfeldt, Martin Haupt	Thema 6:	Die Spree als Freizeit- und Erholungsort	Guido Strohfeldt Martin Haupt	
Gesang:	Im schönsten Wiesengrunde	S:	Fritz Höft	Gesang:	<i>Jetzt fahren wir übern See</i> <i>Mitsingelied</i>	
Thema 2:	Fürstenwalde und der Handel über die Spree	Guido Strohfeldt	Schlussworte	Hans Hellmuth		
Gesang:	Schifferlied	M: A.H. Reithart T: H. Klaeger	Ausblick auf die 7. Veranstaltung zur Reihe „Geschichte, Gedichte, Gesang			
Thema 3:	Von der Idee bis zum Bau eines ersten Oder-Spree Kanals	Gordon Starcken Guido Strohfeldt	Gesang:	Ich sag ade Ade zur guten Nacht	anonym S: Fidelio F. Finke	
Gesang:	Wie nun, ihr Herren, seid ihr stumm?	C. Becker/Hch. Schütz				
Pause						



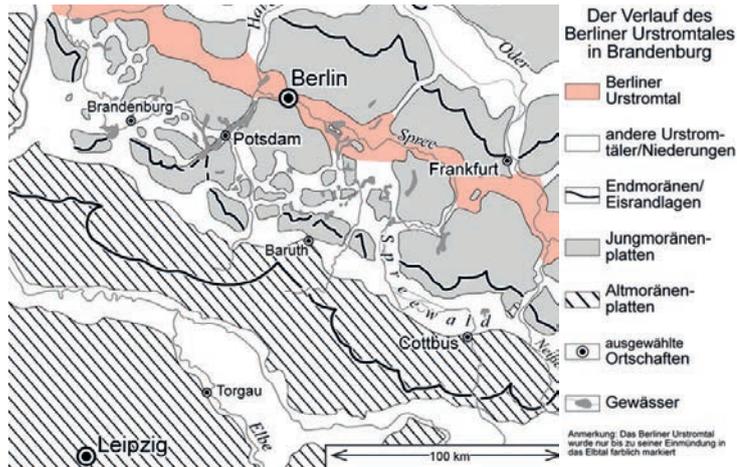
Ansicht einer Gletscherkante



Gletscher in Argentinien



Ansicht eines Urstromtales in Island



Müggelspree im Urstromtal



Blick von Palmnicken über das Urstromtal zu den Rauener Bergen

In den letzten 2,7 Millionen Jahren gab es drei bedeutende Kaltzeiten. Die letzte, die Weichselkaltzeit, endete vor ca. 11.500 Jahren und hinterließ uns die Landschaft, in der wir heute leben. Doch bereits vor 18.000 Jahren schmolz der Gletscher in unserer Gegend während der sogenannten Frankfurter Eisrandlage. Die Eisrandlage stellt sich als Endmoränen-Hügelkette dar. So ist diese Frankfurter Eisrandlage oder Phase als ungefähre Linie von Wittstock über Oranienburg, südl. Eberswalde bis Frankfurt/ Oder im Brandenburgischen zu sehen. Das Schmelzwasser durchbrach an vielen Stellen die Endmoräne, sammelte sich südlich davon und schuf sich sein Tal, welches wir heute als Berlin- Warschauer Urstromtal kennen. Das Gletscherwasser war nun durch das gen Süden ansteigende Gelände und den nördlich befindlichen Gletscher gezwungen, in einem Ost/Westverlauf in Richtung Nordsee abzufließen. Nur die Nordsee war eisfrei und konnte das Schmelzwasser aufnehmen. Natürlich nutzten auch die in Folge entstandenen Flüsse die vorhandenen Täler und so bildet die Spree, ab ungefähr Kersdorf, Teile der Havel und der Elbe bis zur Nordsee nicht zufällig eine ideale Schifffahrtsroute in Ost-West Richtung. Mögen die ersten Siedler in unserer Region vor gut 15.000 Jahren vielleicht noch letzte Mammuts gejagt haben, so spielte in der wasserreichen Gegend neben der Jagd wohl der Fischfang eine gro-

ße Rolle. Ackerbau und Viehzucht dagegen kamen erst spät in unsere Landschaft, waren doch große Flächen durch glaziale Sande nicht sonderlich fruchtbar, wie der Landwirt es sicher noch heute gut nachvollziehen kann.

Doch der frühe Handel, gerade in der Bronzezeit, wird sicher schon den Fluss als Verkehrsader für sich entdeckt haben.

Zitat

Aus der Stadtchronik Fürstenwalde, Dr. Georg Friedrich Gottlob Goltz, 1837 - Zur Spree und Tal bei Fürstenwalde und deren ersten Siedlern.

„Auch die Ufer der Spree verloren ihr düsteres, unheimliches Ansehen, als die Menschen, trotz ihrer mannigfachen Zerrüttung, doch noch immer die Krone der sichtbaren Schöpfung und die Herren der Erde, sich ihnen näherten. Eine der ersten Gegenden, die an den Ufern der Spree die belebende Nähe des menschlichen Wirkens erfuhr, war gewiss das liebliche Tal in welchem jetzt Fürstenwalde liegt.

Hier schlängelt sich in einer bogenförmigen Windung die Spree zwischen Wäldern von Eichen und Fichten hin-

durch; nahe an dem einen Ufer erheben sich die Höhen von Golm und Rauhen, welche als ein Nebenzweig des unter dem Namen der Sägeberger Heide bekannten Höhenzugs die Spree begleiten; und nicht fern von dem rechten Ufer dieses Flusses steigen die sogenannten Wein- und Hufenberge herauf. Zwischen diesen Höhen liegt ein anmutiges Tal, von dem es nicht geleugnet werden kann, dass es sich in jenen Zeiten, in welchen noch kein allgemein anerkanntes Gesetz das Eigentum des Einzelnen schützte, da die verschiedenen Völker sich noch nicht als ein Brüdergeschlecht, aus gemeinsamen Stämme entsprossen, erkannten, ganz besonders zur Anlegung eines festen Platzes eignete. Denn des Landes natürliche Beschaffenheit kam hier den Wünschen der Ansiedler freundlich entgegen; teils wurde dieses Tal durch den Strom, teils durch den Wald und die Berge vor feindlichen Anfällen gedeckt und konnte daher leicht von kräftigen Menschen geschützt werden.“

Thema 2 Fürstenwalde und der Handel über die Spree

5



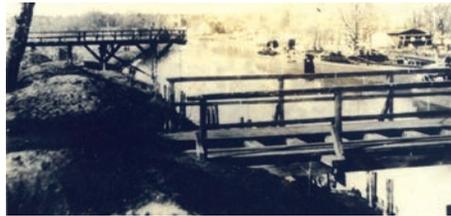
Holzflöße im Mühlengraben, 1950er Jahre



Am Niederlager, um 1585



Raddampfer „Berlin“ auf der Slipanlage



Verladeschurre für Braunkohle aus den Rauener Bergen



Fischerei-Anlagen an der Wassergasse

Als im Zuge der deutschen Ostexpansion im 13. Jahrhundert auf dem Territorium des heutigen Ostbrandenburgs die meisten Ortschaften entstanden, wurde auch Fürstenwalde im 1230 hier an der Spree bewusst angelegt. Neben dem leichten Übergang, dank der Inseln im hiesigen Spreeverlauf, war es vor allem die Schiffbarkeit der Spree zwischen Berlin und Fürstenwalde, welche hier einen Marktflecken entstehen ließ. Spree, Havel und Elbe bilden im Verbund eine ideale Schifffahrtsroute von Hamburg bis nach Fürstenwalde. Doch ab hier ging es nur auf dem Landweg bis zur Oder bei Frankfurt weiter. Zumindest bis 1588, denn ab diesem Zeitpunkt ermöglichte die erste Kammerschleuse in Fürstenwalde die Weiterfahrt bis zum Kersdorfer See. Für die Fürstenwalder war der Fluss aber eine wichtige Verkehrsader zum Transport ihres wichtigsten Exportgutes, dem Holz. Das Flößen war sicher ein fast tägliches Schauspiel auf der Fürstenwalder Spree und zumindest bis in die 1970er Jahre lässt es sich auf der Spree auch noch nachweisen. Erst mit den Kanalverbindungen zwischen Spree und Oder und dem damit einhergehenden Anstieg des Schiffsverkehrs wurde nun auch die Schifffahrt für die Fürstenwalder interessant. So lassen sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts in den Adressverzeichnissen der Stadt stetig steigende Zahlen der Schiffseigner feststellen. 1848 wird erstmals eine Fürstenwalder Schifffergilde erwähnt. Mitglieder waren

aus Fürstenwalde: 15 Schiffseigner, 9 Steuerleute und 28 Bootsleute. Dazu kamen aus der Amtscolonie (rechts und links der Lindenstraße) 4 Schiffs-eigner, 7 Steuerleute und 13 Bootsleute. Also insgesamt schon 76 Männer und deren Familien, welche von der Schifffahrt lebten. Mit der Industrialisierung und dem Bau des Oder – Spree - Kanals stieg dieser Berufszweig weiter enorm an. Natürlich partizipierte auch Fürstenwalde von diesen Verhältnissen, so verzeichnet das Adressbuch der Stadt Fürstenwalde im Jahr 1907 sieben Dampfschiffbesitzer und 59 Schiffseigner. Nicht aufgezählt sind die vielen Boots- und Steuerleute. Auch Schiffswerften etablierten sich und so gab es 1907 in Ketschendorf (heute Fürstenwalde Süd) die Schiffswerften des Herrn Rudolf Muckelberg und des Herrn Wilhelm Muckelberg sowie in Fürstenwalde die Schiffswerft Duensing und die Schiffbauer Paetel und Schulze.

Zitat

Schifferlied (zur Melodie "Ich bin ein Preuße, kennt Ihr meine Farben")

Text: Heinrich Klaeger

*Zum frohen Feste sind wir heut´ vereinet,
hier all´ beisammen fröhlich Alt und Jung!
Ein Jeder kam, der es gut mit uns meinet,
zu feiern die Schiffer Vereinigung!
Es gilt der Fürstenwalder Schiffer-Innung,*

*die heut geweiht der Einigkeit Symbol
"Die Banner wehe stolz uns stets voran;
Es halt´ uns fest zusammen, Mann an Mann!"
Nur kurze Zeit erst im Entsteh´n begriffen,
zählt uns´re Innung doch schon "Hundert" voll.
Durch Sturm und Drang, vorbei an Fels und Riffen,
mit sichrem Blick dem Ziel entgegen roll´,
der Schiffer-Innung goldener Zukunftswagen,
der auf dem Wasser "unser Kahn" genannt,
"Ihn steuert Gott! In Grund er geh´n nicht kann,
wir halten zusammen Mann an Mann!"
Wir Schiffer sind ein arbeitsames Völkchen,
im Sommer giebt es nimmer Ruh´ noch Rast!
Uns stört nicht Wolke, nicht das kleinste Wölk-
chen, das fliegt dem Sturm voran mit wilder Hast.
Bei Tag und Nacht giebt´s für uns kein Besinnen,
wenn´s gilt, dem Handwerk gold´ne Früchte
zieh´n, "Dann sind wir mit der That voran,
und halten fest zusammen, Mann an Mann!"
Um uns´ren Schifferstand nun mehr zu heben,
gründeten Innungen wir überall;
Sie haben alle wohl das ernste strebn,
stets zu verhüten des Gewerks Verfall!
Und das Symbol, das Banner, das geweihte,
das liebevoller Spenden schönster Preis,
"Von uns die Furcht vor Sturm und Noth verbann´,
Wir halten fest zusammen, Mann an Mann!"*

*Kein Geld, kein Gut kann uns´ren Ehrgeiz reizen,
nach Ruhm und Ehre steht nicht unser Sinn,
nach Reichthum, hohen Posten wir nicht geizen,
nur "ehrlich Arbeit" bringt uns den Gewinn!
Im Schweiß unserer täglich Brod verzehren,*

*Ist unser Stolz und rafft zur That uns auf!
"So war es stets und bleibe auch fortan!
Wir halten fest zusammen, Mann an Mann!"*

*Doch abends, wenn die Feierglocken tönen,
dann woll´n auch wir der Ruh´ teilhaftig sein;
Um aber uns nicht zu sehr zu verwöhnen,
bis abends acht wir uns der Arbeit weih´n!
Dann aber Schluß und leibliche Erholung,
vermischt mit guter deutscher Geisteskost,
"Um sechs Uhr früh mit frischer Kraft dann ran!
Wir halten fest zusammen, Mann an Mann!"*

*Die Schifffahrt seg´ne Gott und das Bestreben,
den Frachtverkehr zu Wasser fort und fort,
durch Vorwärtsschreiten mit der Zeit zu heben,
doch mit der That, nicht nur mit hohlem Wort!
Drum lasset uns aufs Neue fest erneuen
den Schwur der Treue zu dem Schifferstand!
"Gott schütze uns und uns´ren Zukunftsplan
wir halten fest zusammen, Mann an Mann!"*

*Und ruft uns einst der Kaiser zu der Fahne,
zu Deutschlands Ehr´, dem Feind zur Wehr, zum
Trutz,
so gehen todesmutig wir vom Kahne
uns stellen uns dem Vaterland zum Schutz!
Ein schlechter Schiffer, der nicht treu ergeben
dem Herrscherhaus und Vaterlande ist.
"Ein donnernd 'Hurrah' töne muthig dann!
Wir halten fest zusammen, Mann an Mann!"*

Thema 3 Von der Idee bis zum Bau eines ersten Oder- Spree Kanals



Merianstich 1650, Handelsweg Elbe-Havel-Spreet



Schleuse Müllrose 1854



Inhalt der Grundstein Kartusche Große Tränke, Bergung 2004



Friedrich-Wilhelm-Kanal bei Müllrose 1837

Spree und Oder sind nur durch einen kleinen Höhenrücken, die Nordsee-Ostsee-Wasserscheide, voneinander getrennt. Durch einen Kanal und Schleusen verbunden, würde ein idealer Handelsweg in West- Ost Richtung entstehen. Schon im 14. Jahrhundert wollte Kaiser Karl IV. dies realisieren: „ Ein Kanal von der Spree zur Oder muss her“ . Doch mit seinem Tod 1378 verstarb zunächst auch die Idee.

Mitte des 16. Jahrhunderts drängten schlesische Kaufleute zur Wiederaufnahme des Projektes und Kaiser Ferdinand I. selbst nahm sich dieser Sache an. 1558 schlossen der Kaiser und der brandenburgische Kurfürst Joachim II. einen Vertrag zum Bau eines Kanals. Der Kaiser kam seinen Verpflichtungen nach und zahlte 40.000 Reichstaler für den Bau seines zehn Kilometer langen „Kaisergrabens“ zwischen der Spree und Müllrose, aber der brandenburgische Landesvater verzögerte den Bau seines Teiles zwischen Müllrose und der Oder. Ferdinand II. starb 1620 und mit ihm erneute die Errichtung eines Kanals von der Spree zur Oder.

Nun unterbrach der 30jährige Krieg sämtliche Bemühungen in dieser Richtung. Doch nach dem Krieg sollte Friedrich Wilhelm, der später der „Große Kurfürst“ genannt wird, diese Idee einer schiffbaren Verbindung endlich vollenden. Unter Nutzung des „Kaisergrabens“ und der Schlaube, sowie durch die Errichtung von insgesamt 13 Schleusen ließ er von 1662-1668 den „Neuen Graben“ bauen und die Wasserscheide überwinden. Der Kanal begann von der Spree kommend in Neubrück und führte über Müllrose, Schlaubehammer, Groß Lindow und den Brieskower See in die Oder. Erstmals konnten Schiffe von Breslau über Fürstenwalde nach Berlin und Hamburg fah-

ren. Der Kanal wurde später ihm zu Ehren „Friedrich-Wilhelm-Kanal“ genannt.

Zitat

Aus der Stadtchronik Fürstenwalde, Dr. Georg Friedrich Gottlob Goltz, 1837 – Zu Problemen der Schiffer auch mit den Fürstenwaldern

In diesem Jahre (1706) wurde auch die Räumung der Spree wieder vorgenommen. Der König erließ deshalb am 11. September von Charlottenburg aus folgendes Dekret:

„Nachdem Seiner königlichen Majestät in Preußen pp. unserm allergnädigsten Herrn alleruntertänigst vorgetragen worden, was Gestalt das Wasser im Spree- Strom itzo dergestalt gefallen, als bei Menschen Gedenken nicht geschehen und die Schiffahrende dadurch auch absonderlich daher sehr verhindert worden, dass nicht allein viel Eichenbäume in den Strom gefallen, sondern sich auch große Sandbänke gesetzt, worüber absonderlich von den Breslauer Schiffern große Klagen geführt worden: Als befehlen allerhöchstgedachte seine königliche Majestät, sowohl denen am Spree- Strom angrenzenden von Adel, als den nächst demselben gelegenen Beamten und Untertanen, sofort auf Erhaltung oder Vorzeigung dieses bei der jetzigen trockenem Zeit und kleinem Gewässer die Räumung des Stroms vorzunehmen und darunter bei Vermeidung schwerer Strafe nichts zu verabsäumen.“

Diese Räumung soll durch den Teichgräber Vigilant geschehen und wo ein oder ander sich widerspenstig oder nachlässig bezeigen möchte, soll nichts destoweniger mit der Räumung fortgefahren und die angewandte Kosten von demselben per Exekutionem beigetrieben werden“

Am 28. April 1708 schrieb die Amtskammer dem Magistrat zu Fürstenwalde:

„Der Strommeister Martin Vigilant habe berichtet, daß die Fürstenwalder den Spreestrom, indem sie auf ihrem Gebiete, sowohl das lange, als auch das kurze Holz an dem Ufer, welches sehr hoch und sandig sei, ablegten und herunterwürfen, wodurch die Erde und Sand in den Strom fielen und Sandbänke machten, von Jahr zu Jahr verderbten. Ihr werdet demnach hierdurch befehligt, mit Zuziehung des Amtmanns Honauer und Strommeister Vigilant die Gegend in Augenschein zu nehmen und dem Befinden nach andere vom festen Grund und niedergelegene Örter ihnen anzuweisen und zu aptieren und hernachmals mit allem Fleiß darauf zu sehen, dass sich ein jedweder der angewiesenen Örter bedienen möge.“

Zugleich befahl die Amtskammer, dass das Holz auf Schleifhölzern in den Strom gebracht werden solle, um das Hinabfallen der Erde und des Sandes in die Spree für die Zukunft zu verhindern.

Thema 4 Der Oder- Spree Kanal

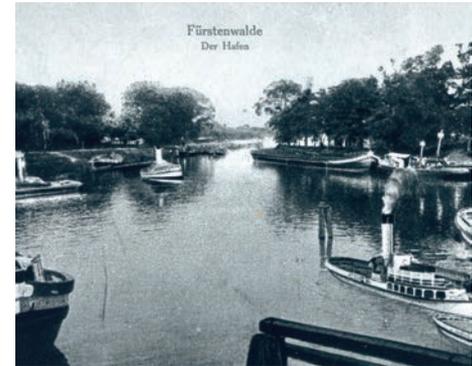
9



trockengelegte Schleusen-Nordkammer in Fürstenwalde, 1970er



Schiffe vor der Schleuse



Postkarte, vor 1913



Schiffe im Schleusenrang, 1920er Jahre



Grundstein Bergung beim Rückbau der Schleuse Große Tränke 2004

Die wachsende Industrie in Schlesien und der immense Baustoffbedarf Berlins führten zu einem hohen Schiffsaufkommen im „Friedrich-Wilhelm-Kanal“. Er kam nach 200 Jahren trotz mehrerer Umbauten an seine Kapazitätsgrenze, die Schiffer mussten teilweise einige Wochen vor den Schleusen auf eine Passage warten.

Im Jahr 1886 beschloss Preußen daher den Bau eines neuen Kanals für 12,6 Millionen Reichsmark und ließ den Bau beginnen. 1887 wurde feierlich der Grundstein für den Kanalbau in die Schleuse Große Tränke gelegt. Der Kanal wurde 1891 offiziell eröffnet. In nur fünf Jahren wurden 7 Schleusen, 1 Wehr,



Forstkarte von 1867 mit geplantem Kanal an der Großen Tränke

4 Sicherheitstore und 23 Brücken gebaut, sowie gut 50 Kilometer Kanal neu gegraben. Alle Bauwerke wurden standardisiert errichtet, um Geld und Zeit zu sparen. Heute würde wahrscheinlich allein die Planung so lange dauern...

Der Kanal begann am Seddinsee, stieg bei Wernsdorf mit einer Schleuse zur Haltung Wernsdorf-Große Tränke auf und erreichte nach 22 Kilometer über einen neu gegrabenen Kanal die Fürstenwalder Spree bei Große Tränke. Hier wurde eine Schleuse errichtet und die Jahrhunderte als Schifffahrtsweg genutzte Müggelspree durch ein Wehr abgetrennt. Von Große Tränke über Fürstenwalde wurde bis Kersdorf die Spree ausgebaut.

In Fürstenwalde wurde südlich der alten Finowmaß-Schleuse von 1833 eine neue Schleuse errichtet (heutige Nordkammer). Bei Kersdorf stieg der Kanal mit einer Schleuse in die Haltung Kersdorf-Fürstenberg auf. Auch von hier wurde ein neuer Kanal in den märkischen Boden bis zur Einmündung des Friedrich-Wilhelm-Kanals in der Nähe von Neubrück gegraben. Von dort wurde dieser über Müllrose bis Schlaubehammer ausgebaut, um dann weiterführend nach 20 Kilometern in einem neu gebauten Bett in Fürstenberg/Oder zu enden. Dort wurde der Höhenunterschied zur Oder von 14 Metern mit drei kurz hintereinander liegenden Schleusen bewältigt.

Die Gesamtlänge des Kanals betrug damals 85 Kilometer.

Zitat

Urkunde seiner Majestät zur Grundsteinlegung an der Großen Tränke

„Urkunde Seine Majestät, Wilhelm I. von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen, haben unter Zustimmung der beiden Häuser des preußischen Landtags durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 die Verbesserung der Schifffahrtsverbindung von der mittleren Oder nach der Oberspree bei Berlin zu befehlen geruht. Nachdem die zur Ausführung des Gesetzes erforderlichen Vorbereitungsarbeiten vorgenommen sind, wird heute, am 18. Oktober des Jahres 1887, als am 57ten Geburtstage seiner Kaiserlichen Hoheit des Kronprinzen des deutschen Reichs und von Preußen und am 74. Gedenktag der Völkerschlacht bei Leipzig, der Grundstein dieses Baues in den Oberdrehel der Schleuse bei Große Tränke gelegt.

Möge das begonnene Werk ohne Störungen zur Vollendung gelangen, möge es ein bleibendes Wahrzeichen deutscher Kraft und deutschen Geistes sein, möge es endlich für alle Zeiten den Provinzen Schlesien und Brandenburg und dem ganzen Vaterlande zu heil und Segen gereichen! Das walte Gott!

*Große Tränke, den 18. Oktober 1887
Dr. Achenbach, Staatsminister u. Oberpräsident;
von Neefe, Regierungspräsident (Reg.-Bezirk
Potsdam); von Heyden-Cadow, Regierungspräsi-
dent (Reg.-Bezirk Ff/O); Dieckhoff, Regierungs-
und Baurat; Mohr, Baurat.*



Blick auf die Treidelbrücke (gebaut 1904)



Spreemühlen ca. 1845



Breslauer Maßkahn vor Spreemühle, nach 1904



Personenfähre im Bereich Altstadt



Fürstenwalder Schleuse von 1832 (heute verfüllt)



Pintsch-Hafen 1938

„Seynd Muehlen einer Stadt ein Kleinod zu dem Leben?
So muß ich Fuerstenwald als eine Perle erheben:
Zur Loh/ zum Walcken/ und zum Malz/ und Bier
und Brod,
Hatt diese Wasser-Stadt am Mahlen keine Noth.“

So Bürgermeister Jacob Lotichius in seinem 1679 veröffentlichten Werk zur Stadt Fürstenwalde. Die Bedeutung der Mühlen an der Spree zeigt sich auch in dem Umstand, dass sämtliche Mühlen 1659 abbrannten, aber bereits 1661 alle wieder aufgebaut waren. Dies waren immerhin zwei Mahlmühlen, eine Lohmühle, eine Schneidemühle, eine Walkmühle und später noch ein Ziegelmehlstampferwerk. Alle diese Mühlen wurden angetrieben von 14 Schaufelrädern. Schriftlich erwähnt wurden unsere Mühlen bereits im Jahr 1352 durch eine Urkunde, in der man Ritter Friedrich von Lochen das Recht an den Fürstenwalder Mühlen einräumte. Noch heute erinnert das große Mühlengebäude von 1837, welches jetzt der Firma GeoClima Design AG gehört, an die Jahrhunderte währende Mühlennutzung der Spree. Die vielen Mühlen standen auf natürlichen Inseln, die mit mehreren kleinen Brücken verbunden waren. So lässt sich noch im heutigen Straßennamen „Mühlenbrücken“ die Nutzung auch als Spreeübergang erkennen. Von der Gründung der Stadt

bis 1913 war dies der Weg auf die südliche Seite. Trotz der starken, industriellen Entwicklung Fürstenwaldes ab Mitte des 19. Jahrhunderts blieb der schon damals arg kritisierte mittelalterliche Spreeübergang noch Jahrzehnte das Nadelöhr der Stadt. Erst 1912 begann der Bau einer großen, modernen und spreeüberspannenden Brücke, welche am 30. Oktober 1913 mit dem Namen „Kaiser-Wilhelm-Brücke“ eingeweiht wurde. Nach dem ersten Weltkrieg in „Friedrich-Ebert-Brücke“ umbenannt, dann in der NS-Zeit wieder in „Kaiser-Wilhelm-Brücke“ rückbenannt und schließlich für den „Endsieg“ am 20. April 1945 gesprengt, musste nun mit einer sowjetischen Behelfsbrücke wieder der alte Spreeübergang erhalten. Erst 1960 ist unsere heutige Spreebrücke mit dem Namen „Brücke der Thälmann-Pioniere“ eingeweiht worden. Übrigens hießen die Brücken, trotz der vielen offiziellen Namen, im Volksmund immer nur „Spreebrücke“. Aber im Laufe der Zeit gab es natürlich noch andere Brückenbauwerke. Als Industriedenkmal von überregionaler Bedeutung, die Treidelbrücke aus dem Jahr 1904. Die „Rote Brücke“, wenn kriegsbedingt auch nicht mehr das Original, seit 1911 für den Eisenbahnverkehr in Richtung Scharmützelsee. Die heutige Fußgängerbrücke mit dem Namen „Altstadtbrücke“ und natürlich die bereits 1912 geplante und 1999 eingeweihte Brücke der Ostortsumgehung. Zu den wohl wichtigsten Wasserbauten gehören

die Schleusen. Sie ermöglichten zu allen Zeiten den optimalen Handelsverkehr per Schiff. Bisher nachweislich entstand die erste Schleuse in Fürstenwalde 1588. Sie sollte den Landweg zwischen Fürstenwalde und Frankfurt um etwa die Hälfte verkürzen. Wer nach Frankfurt wollte, fuhr nun mit dem Schiff bis zum Kersdorfer See. Doch je mehr sich die Wirtschaft in den Jahrhunderten entwickelte, umso mehr entwickelte sich auch der Anspruch an die Transporttechnik. Es entstanden immer wieder neue Schiffstypen mit immer mehr Ladefläche und es galt die Schleusen anzupassen. Das Ergebnis, mal schneller mal langsamer reagierten die Verantwortlichen und ließen in Fürstenwalde neue Schleusen errichten. Schon bei der Eröffnung des „Friedrich-Wilhelm Kanals“, 1668, war die Schleuse von 1588 sicher überholt, doch nach vielen dürftigen Instandhaltungsmaßnahmen kam eine neue Schleuse erst 1738. Die Nächste ließ nicht mehr so lange auf sich warten, selbst wenn auch diese Schleuse schon längst überfällig war und im Bau durch die Napoleonische Besetzung verzögert, erst 1833 fertiggestellt werden konnte. Mit dem Bau des „Oder-Spree-Kanals“ (1887-1891) gab es auch eigens wieder ein neues Schiffsmaß, den „Breslauer Maßkahn“. Also baute man auch zeitgleich zum Kanal neue Schleusen, so auch in Fürstenwalde die heutige Nordkammer. Als bisher letzte Schleuse entstand

1913/14 die heutige Südkammer, um den enorm angewachsenen Schiffsverkehr abzufangen. Eine Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt hat natürlich auch in den 100 Jahren nach dem Bau der letzten Schleuse stattgefunden und Schleuse Nr. 6 wäre die logische Konsequenz. Doch in der ca. 430 jährigen Schleusenbaugeschichte unserer Stadt besteht erstmalig keine staatliche Einsicht in der Durchführung eines Neubaus. Aber bekanntlich stirbt die Hoffnung zuletzt.

Zitat

Aus der Stadtchronik Fürstenwalde, Dr. Georg Friedrich Gottlob Goltz, 1837 – Zur Grundsteinlegung des Schleusenbaus von 1832

Im Jahre 1832 hatte man endlich die letzten Kämpfe mit dem Grundwasser überwunden, und es wurde daher am 28. April der Grundstein von dem selben Steine, aus welchem die vor dem königl. Museum in Berlin aufgestellte Schaaale ausgearbeitet ist, in Gegenwart des Chef-Präsidenten der Frankfurter Regierung, sämtlicher Civilbehörden aus der Stadt, alle beim Baue thätig gewesen Baubeamten, Handwerker und Tagelöhner und einer großen Menge von Zuschauern gelegt. In die ausgearbeitete Höhlung des Grundsteins wurden dabei 3 wohlverdichtete Glaszylinder gelegt. Nachdem diese Gegenstände in Gegenwart der Anwesenden in die gläsernen Behälter gelegt und die darauf passenden Glasplatten aufgekittet wor-

den waren, legte der Chef-Präsident von Wißmann den zuerst gedachten Zylinder, der hiesige zeitige Bürgermeister Mesch den zweiten genannten, und der hiesige, zeitige Rentbeamte Richter den zuletzt aufgeführten Zylinder in die 17 Zoll lange, 15 Zoll breite, 6 Zoll tiefe Öffnung des Grundsteins hinein. Vier dazu bestimmte Maurer bedeckten hierauf die Öffnung mit einer 2 Fuß 5 Zoll langen, 2 Fuß 3 Zoll breiten, 6 Zoll hohen Granitplatte und verkitteten dieselbe mit Ölkitt, so daß dem Wasser jeder Zugang zu der Höhlung im Grundsteine unmöglich gemacht wurde. Der Bauconductor Zimmermann überreichte darauf dem Chef-Präsidenten von Wißmann Hammer und Kelle, mit welchen von sämtlichen Anwesenden der Anfang zur Übermauerung des Grundsteins gemacht, und hierauf von den vier Maurern vollendet wurde. Der Chef-Präsident von Wißmann beschloss hierauf die Feierlichkeit dieser Handlung mit einer angemessenen Schlussrede und einem Lebehoch auf Sr. Majestät des Königs. Hierauf wurde über den Hergang der Feierlichkeit eine Verhandlung aufgenommen, den Anwesenden zur Durchlesung und Unterschrift vorgelegt, diese Verhandlung aber selbst späterhin der königl. Regierung eingesendet, und eine Abschrift davon dem hiesigen Magistrat zur Aufbewahrung übergeben. Nachdem die Feierlichkeit begangen worden war, tanzte man auf dem Schleusenboden, über den bald Schiffe hinweg fahren sollten, bis spät gegen Abend, da nach dem Anhalten der Pumpwerke das eindringende Wasser die Tänzer verscheuchte.



Einweihung der Kaiser-Wilhelm-Brücke am 30.10.1913



gesprengte Brücke 1945



Behelfsbrücke über die Schleusen bis 1960



Einweihung der neuen Brücke 1960

14 Thema 6 Die Spree als Freizeit- und Erholungsort



Ausflugsdampfer „Fürstenwalde“



Kanu-Wettkampf auf der Spree



Das Ruder-Bootshaus am Spreebogen



Schlittschuhlaufen im Vorhafen der Schleuse, nach 1913



Ausflugsdampfer und Bootsverleih unterhalb der Spreebrücke

Sicher, seit Menschen an der Spree lebten und Sommer warm waren, werden sie ein Bad im kühlen Nass genommen haben. Sicher wird man auch in kleinen Booten zum Angeln oder eben nur zum Vergnügen raus gefahren sein. Die ersten belegbaren Informationen zu organisierten Boots- und Badevergnügen haben wir aber erst aus dem 19. Jahrhundert. Seit 1834 gab es in Fürstenwalde eine Zeitung und somit viele Informationen über das Leben in der Stadt. Während die Zeitung in der Mitte des 19. Jahrhunderts noch darauf verweist, beim Baden in der Spree wenigstens eine Badehose anzuziehen, mussten zum Ende dieses Jahrhunderts die Badenden durch große Bretterwände von der Restbevölkerung getrennt werden. Um 1910 lassen sich vier Badeanstalten an der Spree nachweisen. „Lichtborn“ (im Bereich Gaststätte ehemals „Spreegarten“), Badeanstalt am „Sauanger“ (Henry Hall) auch bekannt unter dem Namen „Badeanstalt Michelbach“, die Badeanstalt in der Stadt (zwischen Brücke und Gasanstalt) und die Militärbadeanstalt am Ende der heutigen Uferstraße. Auch das „Schwimmen erlernen“ boten die Betreiber der Badeanstalten an und seit 1920 gab es dann auch einen „Fürstenwalder Schwimm Club“. Nach dem 2. Weltkrieg verschwanden die Bretterwände, aber auch die Badeanstalten. Dennoch, gebadet wurde nun wild entlang der Spree bis in die 1970er Jahre hinein. Doch während sich der Badestrand in Berken-

brück über alle Zeiten hielt, sah man in Fürstenwalde kaum noch jemanden schwimmen. Die Spree verkam mehr und mehr zu einem dreckigen Industrieabwasserkanal. Derzeitig kann man stellenweise der Spree wieder bis auf den Grund schauen und wer möchte, kann auch wieder in Fürstenwalde in der Spree baden. Zum Vergnügen auf der Spree gehörten auf jeden Fall die Fahrten mit dem Ausflugsdampfer. Am Anfang des 20. Jahrhunderts etablierte sich die Schifffahrt in Form von Kaffeefahrten, auch in Fürstenwalde. Vor allem Vereinsfahrten waren, den Fotos nach zu urteilen, eine beliebte Freizeitgestaltung. Ein beliebtes Reiseziel war das Gasthaus „Zur Kanone“ in Kersdorf. Während auch zu DDR- Zeiten gelegentlich noch Ausflugsschiffe der „Weißen Flotte“ von den Spreewiesen ablegten, ist heute höchstens einmal im Jahr ein Schiff vom Scharmützelsee über die Berliner Gewässer zu uns unterwegs. Den touristischen Wert, den die Fürstenwalder Spree einst hatte, haben wir nicht wieder erreicht. Mit klugen Ideen ist hier sicher noch Manches möglich. Mit Turnvater Jahn entstand im 19. Jahrhundert die Idee des Sports, wenn auch dies zunächst nur der Wehrebereitschaft dienen sollte. Auch Fürstenwalde hatte, dem Vorbild Jahns folgend, seit 1861 einen Männerturnverein. Viele Jahre beherrschte dieser Turnverein allein das sportliche Leben in

unserer Stadt. Doch ab 1890 entdeckten die Fürstenwalder die Vielfalt des Sports. Mit der Spree vor der Tür gründete sich 1893 hier der erste Ruderclub. Zunächst begann alles mit acht Herren die in ihrer Freizeit Ausflugsfahrten mit ihren beiden Booten machten, einem Vierer und einem gedeckten Doppelzweier. Erst ab 1911 wuchsen der Club und dessen sportliche Ansprüche. So reichte ab dieser Zeit der primitive Bootsschuppen in der Nähe Henry Halls nicht mehr aus. Der Club erwarb ein neues Grundstück am „Neuen Hafen“ im Bereich der Schwanenwiese und errichtete ein neues Club- und Bootshaus. Der Wassersport erfreute sich solcher Beliebtheit, dass im Adressbuch von 1929 neben dem schon bekannten „Fürstenwalder Ruderclub“, auch noch die Vereine „Freie Wassersport-Vereinigung Fürstenwalde“, „Verein für Kanu- und Rudersport Fürstenwalde- Scharmützelsee e.V.“, „Fürstenwalder Segelclub- Scharmützelsee“ und zwei Angelclubs auftauchen. Nach dem zweiten Weltkrieg begann das Rudern erst 1949 wieder in Fürstenwalde als „Sektion Wassersport der BSG Deka Ketschendorf“, bzw. später der „BSG Pneumant Fürstenwalde“. Mit der Wende 1989/90 wurde es zwar ruhiger um den Rudersport, doch nicht stumm und mit dem Erwachen der Drachen entwickelte sich Fürstenwalde seit 2001 bis heute zu einer Hochburg des Drachenbootsports.

Zitat

Aus der „Fürstenwalder Zeitung“ vom 10. und 11. September 1922
Zur Regatta des hiesigen Ruderclubs

10. September

Zur morgigen Regatta des Ruderclubs sei noch erwähnt, daß der Klub bemüht ist, diese Veranstaltung in einem bisher hier noch nicht dagewesenen, großzügigen Rahmen abzuhalten. Am Ziel befindet sich der Regattaplatz, der weit über 1.000 Personen fasst und von der Langewahler Straße in Ketschendorf zu erreichen ist. Die Rennstrecke kann nur auf dem Regattaplatz beobachtet werden. Sitzgelegenheit ist reichlich vorhanden. Für Erfrischungen (Kaffee usw.) wird das Cafe Metropol sorgen. Eine große Tafel gibt Auskunft über Lage und Ergebnisse der Rennen. In der Nähe befindet sich der Totalisator, wo Wettanträge angenommen werden. Auf dem Regattaplatz konzertiert die Kapelle des hiesigen Reiter-Regiments. Beginn und Schluss der Veranstaltung wird durch Kanonenschläge angezeigt. Die Rennstrecke ist von 2 bis 6 Uhr für jede Schifffahrt gesperrt. Der Klub rechnet auf starke Anteilnahme an seiner Regatta.

11. September

Die diesjährige Regatta des Fürstenwalder Ruderclubs wurde gestern bei zufriedenstellendem Wetter unter starker Beteiligung der Sportfreunde ausgetragen. Die Rennstrecke war sehr zum Vorteil der Veranstaltung so gelegt, daß der Start an

der Gasanstalt Ketschendorf und das Ziel an der Schleuse lag. Dadurch wurde die Hemmung durch den Spreebogen auf der in den Vorjahren benutzten Strecke vermieden. Neu war auch - ein Zeichen des wachsenden Unternehmungsgeistes des Clubs - die Einfügung eines Herausforderungs-Vierers, um den neben den hiesigen drei auswärtige Mannschaften kämpften. Sieger wurde der Ruder-Club Beeskow vor Frankfurt, Fürstenwalde und Storkow. Gegen das Ergebnis legten Frankfurt und Storkow wegen Behinderung Protest ein. Die in Form von zwei Vorrennen und einem Entscheidungskampf vorgenommene Wiederholung des Rennens bestätigte den Sieg der kräftigen, gut durchhaltenden Beeskower Mannschaft. Einen spannenden Endkampf brachte das 7. Rennen (Einer ohne Steuermann), in dem Fritz Krauskopf dem vorjährigen Sieger Richard Linke den Titel Clubmeister abnehmen konnte. Viel Anklang fand schließlich auch der Alte Herren-Vierer. Anstelle der vorgesehenen zwei starteten drei Boote. Nach Einsatz aller Kräfte kam die siegende Mannschaft mit einer knappen Bootslänge Vorsprung vor dem vorjährigen Sieger ins Ziel. - Allgemein bemängelt wurde, daß es an Sitzgelegenheiten fehlte und daß sich die Durchführung der Rennen so stark verzögerte, daß Viele vor Schluß wegingen. Diese störend zutage tretenden Organisationsfehler müssen im nächsten Jahr unbedingt vermieden werden. Stark beansprucht wurde der Totalisator.



Ruderclub an der Schwanenwiese



Ruderpartie auf der Spree



Wander-Kajaks vor dem Gaswerk

Der Kammerchor sagt Danke

17

Die Mitglieder des Kammerchores Fürstenwalde freuen sich über die vielen Besucher der Veranstaltungsreihe „Geschichte Gedichte Gesang“ und bedanken sich für das dieser Konzertform entgegen gebrachte Interesse.



Der Kammerchor beim Auftritt im Berliner Dom



Internationales Chorfest Stettin



Auftritt in der „Kaiserfalz“ in Goslar



Auftritt in Finsterwalde 2017

Der Dank gilt auch den Schirmherren Rolf Lindemann, Landrat des Landkreises Oder – Spree und Hans Ulrich Hengst, Bürgermeister der Stadt Fürstenwalde/Spree, den Mitgestaltern, Guido Strohfeldt, Leiter des Stadtmuseums Fürstenwalde, den Moderatoren Martin Haupt, Pfarrer der St. Marien Dom Gemeinde Fürstenwalde und Gordon Starcken, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin.

Besonderer Dank gilt Rudolf Tiersch, Leiter des Kammerchores und Bearbeiter der musikalischen Programmgestaltung. Ferner bedankt sich der Chor bei allen, die diese Veranstaltungsreihe fördern und unterstützen oder unterstützt haben.

Impressum

Herausgeber von Programm mit Begleitschrift ist der Kammerchor Fürstenwalde, Grenzstr. 75, 15518 Rauen, Tel. 03361 3671135, www.kammerchor-fuerstenwalde.de.

Die Herstellung erfolgt mit Unterstützung der Mediahaus GmbH, dem Museum Fürstenwalde und Design W.A.

Die Nutzung von Abbildungen, Fotos und Texten ist ohne Zustimmung des Herausgebers nicht gestattet.

Dieses Konzert wurde unterstützt von:

Stadt 
Fürstenwalde

 Landkreis Oder-Spree

MEDIA  HAUS

Die Sportstadt Fürstenwalde

Die 7. Veranstaltung des Kammerchores Fürstenwalde „Geschwister Scholl“ in der Reihe „Geschichte Gedichte Gesang“, findet unter dem Thema:

„Die Sportstadt Fürstenwalde“ statt. Damit soll auf die historische Bedeutung der vielfältigen sportlichen Entwicklungen und Freizeitgestaltungen in der Stadt hingewiesen werden.

Bereits seit dem 19. Jahrhundert haben Fürstenwalder Sportler in Traditionsvereinen mit besonderen Leistungen begeistert. Bis in die Gegenwart ist die sportliche Entwicklung von großer Bedeutung. In 6 Kapiteln wird die Entwicklung der Vereine und Sportarten geschildert.

Dazu gehören: Turn-, Radsport-, Ringer-, Fußball-, oder Rudervereine, der Reit-, Tennis-, Judo-, Motor-, Kegel- oder Versehtensport sowie auch Tischtennis, Schach, Segeln, Badminton, Volleyball, Angeln, Schwimmen oder der Drachenbootsport.

Die Vielfalt der Geschichte der sportlichen Entwicklung in der Stadt wird sich im Programm widerspiegeln.



1 Ringerverein „Lurich 02“ · 2 Männerturnverein „Eiche“ · 3 Radfahrverein „Germania Fürstenwalde“ in Stettin 1894 · 4 Fußballverein „Wacker Fürstenwalde“ Meistermannschaft 1929/30 · 5 Reiterfestspiele des Fürstenwalder Ulanenregiments · 6 Drachenboot mit den Pneumant-Dragons 2015