

# HISTORISCHE + HEUTIGE + ZUKÜNFTIGE WIRTSCHAFTSSTANDORTE, WERTFEN UND HÄFEN AN DER ODER

Guido Noack, Frankfurt (Oder)  
(vorgetragen Von Robert Radzimanowski)

---

## Die Entwicklung der Oderschifffahrt



## Die Entwicklung der Oderschifffahrt

„Der Strom behindert oder fördert den Verkehr, er wird zum bevorzugten Siedlungsort oder auch zur Bedrohung menschlicher Siedlung, er wird zur Verkehrsader, zur Achse auch wirtschaftlicher und kultureller Entwicklung, eventuell sogar zur Markierung einer Grenze.“



## Die Entwicklung der Oderschifffahrt

„Die Oder ist wie eine Enzyklopädie. Zwischen Mährischer Pforte und Oderhaff bekommt man fast alles zu sehen, was die Welt Mitteleuropas zu bieten hat.“

Karl Schlögel, 1997

## Die Entwicklung der Oderschifffahrt

Rückblick auf den Beginn der Geschichte

- o Oderschifffahrt erstmals erwähnt 1221
- o Mönche aus dem Kloster Lebus hatten das Privileg, zweimal pro Jahr Salz aus Guben über den Wasserweg herbeizuholen
- o Es bedeutete eine große Mühsal, da günstiges Fahrwasser durch vorausreitende Knechte abgesteckt werden musste

1221

2015

## Die Entwicklung der Oderschifffahrt

Rückblick auf den Beginn der Geschichte

- o Oder-Städte waren Mitglieder der Hanse
- o florierender Handel auf der Oder bis ins 16. Jh.
- o mehr Verkehr gegenüber Spree und Havel
  - Waren aus Schlesien und Brandenburg, aber auch aus Polen und Russland wurden über die Oder transportiert
- o ein Privileg Stettins 1467, welches nur Stettinern die Durchfahrt gestattet

1467

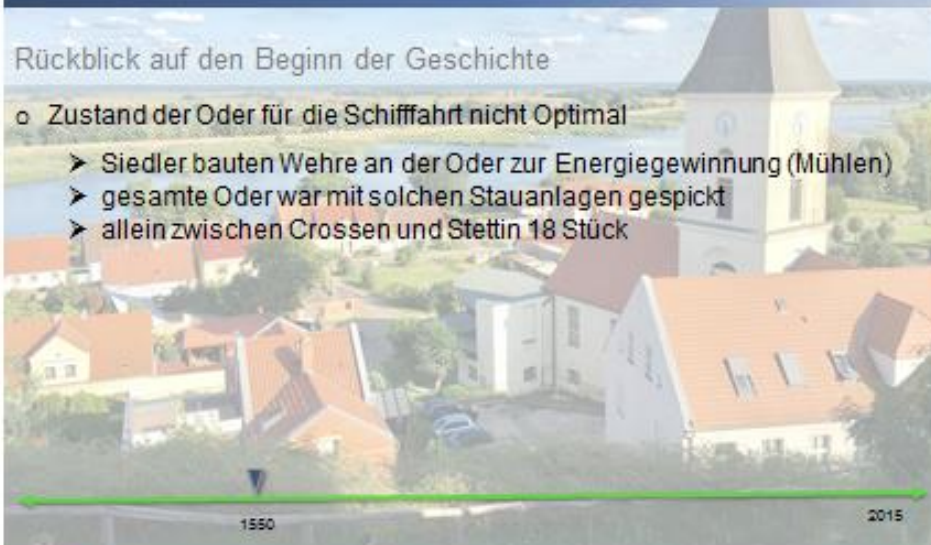
2015



## Die Entwicklung der Oderschifffahrt

Rückblick auf den Beginn der Geschichte

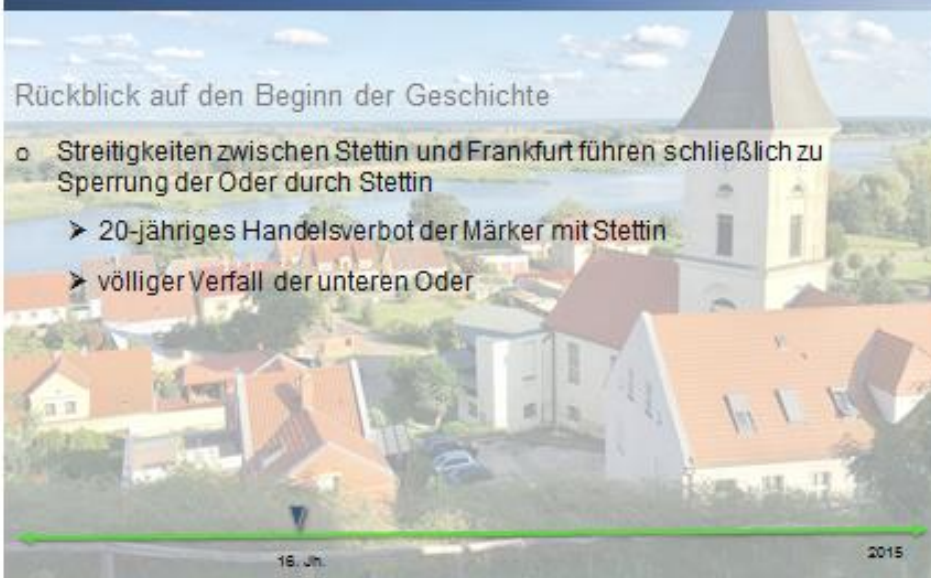
- o Zustand der Oder für die Schifffahrt nicht optimal
  - Siedler bauten Wehre an der Oder zur Energiegewinnung (Mühlen)
  - gesamte Oder war mit solchen Stauanlagen gespickt
  - allein zwischen Crossen und Stettin 18 Stück



## Die Entwicklung der Oderschifffahrt

Rückblick auf den Beginn der Geschichte

- o Streitigkeiten zwischen Stettin und Frankfurt führen schließlich zu Sperrung der Oder durch Stettin
  - 20-jähriges Handelsverbot der Märker mit Stettin
  - völliger Verfall der unteren Oder



## Hindernisse für die Entwicklung der Oderschifffahrt

Hindernisse für die Entwicklung der Oderschifffahrt

- o Platz 4 der größten Flüsse in Deutschland und Platz 14 in Europa (866 km)
- o Verbindet 3 wichtige europäische Länder
- o Einzugsgebiet von 118.890 km<sup>2</sup>

Doch warum ist die Oder als Wasserstraße heute kaum von Bedeutung?

- klimatische, geographische und hydrographische Gegebenheiten
- geschichtliche, territoriale und politische Hemmnisse

## Hindernisse für die Entwicklung der Oderschifffahrt

Klimatische, geographische und hydrographische Gegebenheiten

- o Niederschlagsgebiet der Oder mit 120.000 km<sup>2</sup> nur  $\frac{2}{5}$  von dem des Rheins
- o Niederschlagsgebiet großen Schwankungen ausgesetzt (Kontinentalklima) mit ergiebigen Regenfällen in den Sudeten
- o Winterhochwässer wegen Eisversetzung
- o Keine natürlichen Sammelbecken zum Abfangen der Fluten
- o Keine Gletscher zum Ausgleich von Wasserknappheit

Die natürlichen Folgen sind:

- heftige Hochwasser
- gefolgt von Niedrigwasserperioden

## Hindernisse für die Entwicklung der Oderschifffahrt

Klimatische, geographische und hydrographische Gegebenheiten

➤ je weiter flussabwärts, desto gemäßigter werden die Wasserstände

Messpunkt	höchster Wasserstand
Ratibor (Racibórz)	30 x mittlere Wassermenge
Hohensaaten	7 x mittlere Wassermenge



## Hindernisse für die Entwicklung der Oderschifffahrt

Geschichtliche, territoriale und politische Gründe

- o heutiges Deutschland war ein Flickenteppich
  - Eine einheitliche Regulierung der Oder war aufgrund der unterschiedlichen Hoheitsgebiete kaum möglich
  - erst als im 18. Jh. nahezu der gesamte Oderlauf in preußischer Hand war, wurde eine einheitliche Regulierung möglich

## Hindernisse für die Entwicklung der Oderschifffahrt

Geschichtliche, territoriale und politische Gründe

- o Die vielen Wehre auf der Oder behinderten die Schifffahrt und wurden erst nach und nach beseitigt; zuletzt 1859 das Wehr Beuthen (Bythom)
- o Zölle und Niederlagsrechte waren der Wirtschaftlichkeit abträglich
- o Kriege und Revolutionen verhinderten bzw. unterbrachen kontinuierliche, konzentrierte Arbeiten
- o Wettbewerb mit anderen Flüssen und ab ca. 1840 mit der Eisenbahn

## Die Entwicklung der Oderschifffahrt



Geschäftiger Schiffsverkehr auf der Oder 1930, Breslauer Breitenbachfahrt

## Entwicklung der Oderschifffahrt

### Erleichterungen und Meilensteine

- 1816** durch eine königliche Verordnung werden sowohl alle Privat- und Kommunalzölle gegen eine Entschädigung aufgehoben; auch die staatlichen Wasserzölle für inneren Verkehr und der Oderzoll werden abgeschafft

Friedrich II. hatte schon kurz nach der Eroberung Schlesiens um 1742 die Niederlagsrechte aufgehoben

- Elbzölle bleiben jedoch bestehen und werden erst 1870 abgeschafft



14

## Entwicklung der Oderschifffahrt

### Protokoll von Oderberg

- 1819** Der Geheime Oberbaurat Günther und Oberlandesbaudirektor Eytelwein setzen in einem Protokoll die Normalarbeiten für den Oderstrom fest.

Es beinhaltet vor allem Maßnahmen zur Befestigung der Ufer, sowie zur Erleichterung der Schifffahrt.

→ Mindestfahrwassertiefe und Einschränkung des Flussbettes insbesondere durch Buhnenbau



15



## Entwicklung der Oderschifffahrt

### Protokoll von Oderberg

Es gilt als Geburtsurkunde der Oderschifffahrt, da erstmals konkrete Maßnahmen in schriftlicher Form verfasst wurden. Zuvor hatte eine Bereisung der gesamten Oder stattgefunden, die jährlich wiederholt wurde.



## Entwicklung der Oderschifffahrt

### Vernachlässigung der Oder

Eine 22 km lange Teststrecke wurde nach dem Günther-Eytenwein'schen Programm ausgebaut:

- Einschränkung des Flussbettes auf 100 m zwischen den Bühnenköpfen
- Ziel einer garantierten Fahrwassertiefe auch bei Niedrigwasser wurde erreicht

Die Oder hatte im selben Jahr mit 727 km die längste Ausbaustrecke. Dennoch waren die Investitionen verglichen mit anderen deutschen Strömen gering.

*„Wenn auch die Ausführung des Antrags große Opfer Erfordere, für die Rheinschifffahrt haben noch größere Aufwendungen Stattgefunden.“* Minister C. A: Milde 1841



## Entwicklung der Oderschifffahrt

Investitionen in den Ausbau anderer deutscher Ströme

Wasserstraße	Ausgaben 1843/47 in Mark pro Jahr	Länge der Ausbaustrecke in km	Ausgaben in Mark pro km
Oder	307.490	727	422,93*
Ruhr	573.276	80	71.659,50
Rhein	742.792	336	2.657,00
Mosel und Saar	225.581	361	624,80

\* Vor der Mittelerrhöhung 1819 - 42 betrug der Durchschnitt pro km lediglich 285,97 Mark.



## Entwicklung der Oderschifffahrt

Erneuter Druck auf Regierung

**1867** Denkschrift an den Landtag durch die Beteiligten des oberschlesischen Bergbaus

- vollständige Regulierung der Oder zu 11 Mio. Mark wird gefordert
- Programm zur Stromregelung sollte schleunigst wiederaufgenommen und konzentriert vorangetrieben werden



## Entwicklung der Oderschifffahrt

### 1913 – Das Rekordjahr auf der Oder

- 15 Millionen Tonnen Güter auf der Schifffahrtsstraße Oder transportiert.
- Jedes fünfte deutsche Binnenschiff war damals auf der Oder unterwegs.

Die Oder hat endlich einen hohen Stellenwert unter den Wasserstraßen auf der Landkarte Europas.

- ! Doch durch den stärker werdenden Wettbewerb mit der Eisenbahn muss sich die Oderschifffahrt weiter behaupten. Weiterhin wurde die Schifffahrt mit Befahrungsabgaben zum Schutz der Eisenbahn belastet.



## Entwicklung der Oderschifffahrt



Zwillingschachtschleuse Eisenhüttenstadt zur Anbindung an Berlin; Inbetriebnahme 1929

## Entwicklung der Oderschifffahrt

### Aufstieg und Fall der Oderschifffahrt

- 1934** Inbetriebnahme des Schiffshebewerks Niederfinow
- 1937** Güterverkehr auf der Oder steigt nach weniger guten Jahren wieder auf 8 Mio. Tonnen



Durch den Zweiten Weltkrieg 1939 – 45 kommt der Verkehr auf der Oder fast völlig zum Erliegen und soll sich bis heute nicht mehr erholen.

Die polnische Grenze verschiebt sich nach Westen Oder und Lausitzer Neiße werden zu Grenzflüssen.



## Entwicklung der Oderschifffahrt

- 1955** Erster gemeinsamer Schleppzug der deutsch-polnischen Binnenschifffahrt
- 1974** Zegluga na Odrze (ZnO) ist die größte Binnenreederei Polens (ca. 80 Prozent der über die Oder verschifften Güter).



## Entwicklung der Oderschifffahrt

**2006** Polnische Regierungsprogramm Oder 2006 zur Verstärkung des Hochwasserschutzes und zum Ausbau der Oder wird verabschiedet.

Auf deutscher Seite soll die Wasserstraße Berlin – Stettin ausgebaut werden.

**2015** Deutsch-polnisches Abkommen zur Ertüchtigung der Grenzoder.

Heute...



bis 2015

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



## Quellen

Rada, U. (2005). Die Oder – Lebenslauf eines Flusses. Berlin: Gustav Kiepenhauer Verlag GmbH.

Tietze, W. (1907). Oderschiffahrt. Leipzig: A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung (Georg Böhme).

Trowitzsch. (1925). Die Oder: ihre Natur, ihr Weg und ihre Bedeutung.

Udolph, J. & Nowakowski, W.: Oder. In: Beck, H., Geuenich, D. & Steuer, H. (Hrsg.): *Reallexikon der germanischen Altertumskunde*. 2., völlig neu bearbeitete Auflage, redigiert von Rosemarie Müller. 35 Bände und 2 Registerbände, Berlin/New York (1968–)1973–2008, Band 21, 2002, S. 548–549.

Winde, J. (2007). Dampfschiffahrt auf der Oder in historischen Fotografien. Erfurt: Sutton Verlag GmbH.

Freymark, H. (1929). Die Wasserwirtschaft des Odergebiets. Ziele und Wege. Breslau: Verlag von M. Marcus.

[www.tis-gdv.de/tis/tagungen/svt/svt07/renner/inhalt02.htm](http://www.tis-gdv.de/tis/tagungen/svt/svt07/renner/inhalt02.htm)