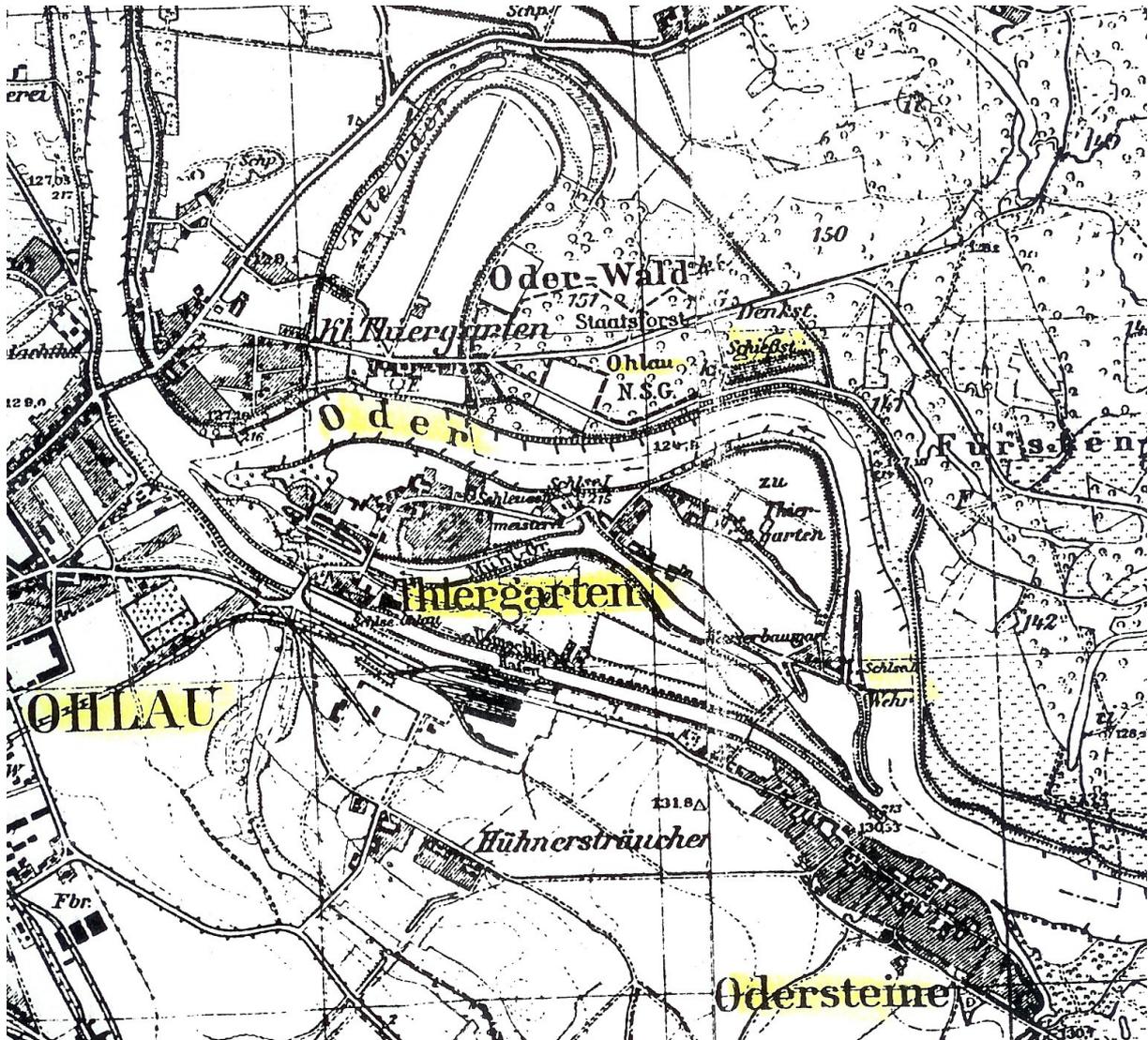


Die Oder zwischen Odersteine, Thiergarten und Ohlau.

Quellen: „Historisches vom Strom“ von Hans-Joachim Uhlemann. Aus der Vergangenheit der Gemeinde Thiergarten von Ernst Hiller und Erinnerungen von Rudolf Liebetanz, Sohn des Schleusenwärters Anton Liebetanz an der Neuen Schleuse Thiergarten.



Die Oder zwischen Odersteine, Thiergarten und Ohlau

Dieses Stück Oder zwischen Oder-km 212,81 und km 216,11, also zwischen Odersteine, Thiergarten und Ohlau ist eine Meisterleistung deutscher Wasserbauingenieure. Die Entwicklung dauerte Jahrhunderte und immer wieder wurden die Wehr- und Schleusenanlagen mit großen Aufwand auf den neuesten technischen Stand gebracht. Freunden Schlesiens sei hier das Buch „Historisches vom Strom, Die Oder“ von Hans-Joachim Uhlemann empfohlen. Das Buch ist eine Schatztruhe für alle Fans der Wasserstraßen und der auf ihnen fahrenden Dampfer, Kähne und Schiffe. Schnell wird klar, auf welchem hohen technischen Niveau damals die deutsche Ingenieurkunst schon war und die Schifffahrt auf der Oder brauchte sich hinter den anderen Flüssen des deutschen Reiches nicht zu verstecken.

Heutige Besucher der Gesamtanlage beeindruckt die Wassertechnik genau wie schon vor mehr als sechzig Jahren, als deutsche Schlesier für Funktion, Erhaltung und Betrieb der Anlagen zuständig waren.

Eine gute Übersicht gibt der Auszug der Generalstabkarte. Bei km 212,81 ist die Abzweigung des Oderkanals der Schleppzugschleuse Ohlau. Der Oberkanal hat die stolze Länge von 3,2 km. Der Ohlauer Schutzhafen hat eine Aufnahmekapazität für ca. 50 Schiffe. Kurz vor der Schleppzugschleuse Ohlau 1 ist der Umschlaghafen der Stadt, nutzbar für zwei Schiffsbreiten von je acht Meter.

Die Schleppzugschleuse selbst hat eine Länge von 188,1 m und eine Breite von 9,6 m, der Unterkanal ist 500 m lang. Damit beträgt die Gesamtlänge des Ohlauer Schleppzugschleusenkanals beachtliche 3.9 km. Wie auf der Karte ersichtlich, zweigt bei km 219,91 der Oberkanal der neuen Schleuse Thiergarten ab. Das feste Überlaufwehr mit Flutrinne ist bei Oder-km 213,3.

Parallel zum Oderstrom liegt die Neue Schleuse Thiergarten mit den Abmessungen 55 m x 9,6 m auf km 213,4. Die neue Schleuse mündet bei km 213,7 mit seinem Unterkanal wieder in der Oder.



Das Wehr mit Anton Liebetanz, dem Schleusenwärter an der neuen Schleuse vor 1945



Aufnahme von heute, aus dem Internet

Der Mühlgraben mit seiner hochinteressanten Entwicklung als Energiespender für diverse Mühlen mündet bei km 216,01 und der Unterkanal der Schleppzugschleuse Ohlau bei km 216, 1 in das Bett des schlesischen Urstromes. Die Schifffahrt benutze nur den etwa 1,5 km langen Teil des Mühlgrabens bis Thiergarten, wo die alte Schleuse wieder in die Oder mündete. Die neue Schleuse wurde neben dem Wehr parallel zu Strom errichtet und erhielt dafür einen separaten Ober- und Unterkanal. Neben dem neuen Oberkanal wurde ein großzügiger Winterhafen angelegt. Auch die alte Ohlauer Schleuse blieb für die Kleinschifffahrt erhalten. Die Wehranlage mit einer Stauhöhe von 3,17 m musste für diese Maßnahme nicht geändert werden. Der sonst bei Wehren für Fische übliche Fischpass war nicht erforderlich. Den Fischen bot das System genügend andere Wege stromauf- oder – abwärts. Auch an den Staustufen oberhalb der Mündung der Glatzer Neiße wurden neben den bestehenden Schleusen Schleppzugschleusen errichtet. Der Bau der insgesamt 18 Schleppzugschleusen oberhalb von Breslau begann Anfang 1906 und war mit der Betriebsübergabe der Schleuse Krappitz am 25. April 1912 abgeschlossen. Über lange Jahre wechselte eine Großbaustelle die andere ab, bis alle beschriebenen Bauwerke vollendet waren. Ernst Hiller schildert uns in der Chronik den Bau des neuen Wehres.

„ Von Anfang an wusste man bei der Seehandlung, dass die Wasserkraft des Mühlgrabens verbessert werden musste, wenn man die Pläne über die Einrichtung neuzeitlicher Industriebetriebe mit Erfolg verwirklichen wollte. Deshalb wurde gleichzeitig mit dem Neubau der Mühlen der Bau eines neuen Wehres beschlossen. Ein Strauchwehr sollte keinesfalls wieder gebaut werden.



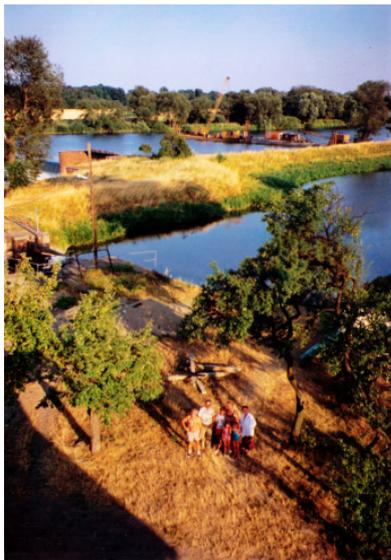
Auf Heimatbesuch an der Oder



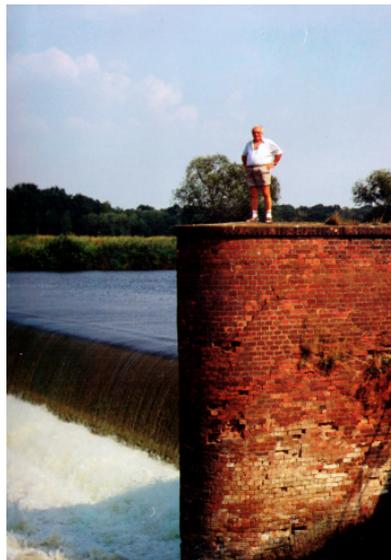
Die Oder bei Thiergarten

Für das neu zu erbauende Wehr hatte der noch junge Bauinspektor v. Unruh vom Breslauer Oberpräsidium einen Plan ausgearbeitet. Die Seehandlung stimmte zu, nachdem der Königliche Oberbaurat Günther an Ort und Stelle geprüft hatte. Es war ein Überfallwehr, ein äußerst standhaft gemauerter Wall quer durch den Strom, der die Fluten der Oder genau so hoch anstauen musste, wie das alte Wehr. Sollte ein solches aus Ziegeln errichtetes Bauwerk imstande sein, auf die Dauer der zerstörerischen Kraft des strömenden Wassers zu trotzen, musste es größte Festigkeit besitzen. Deshalb konnte dieses Wehr nicht im Wasser gebaut werden, sondern frei von jeder Strömung auf dem festen Lande. Dafür hatte v. Unruh das freie Gelände gewählt, dass in einer Breite von etwa 500 m hier das rechte Ufer der Oder begleitet, wo sie sich von Odersteine ab für eine kurze Strecke nach Norden wendet. Dieses zum Oderwald gehörende Gebiet war in den Notzeiten während und nach der Franzosenzeit abgeholzt worden, konnte aber bis dahin wegen Mangel an finanziellen Mitteln nicht aufgeforstet werden. Das neue Wehr wurde so angelegt, dass sein linker Flügel etwa 50 m vom rechten Ufer des bisherigen Stromlaufes ansetzte. Die Forstverwaltung stellte das staatliche Gelände dafür bereitwillig zur Verfügung. Eine Folge dieses Baues war natürlich, dass für das Wasser der Oder zum und vom Wehr ein neues Flussbett geschaffen werden musste. Die alte Gegend um das Wehr veränderte sich grundlegend. Das Wehr, ein gemauerter Wall, hat als Grundlage einen Sockel von ca. 4 m Tiefe und 8 m Breite, der dann in den eigentlichen Wehrkörper übergeht. Die stromaufwärts gelegene Seite ist abgebösch, die Seite in Flussrichtung fällt senkrecht ab. Die Krone der Wehrmauer hat eine abgerundete Breite von 1,5 m. Die Länge der Wehranlage beträgt stolze 140 m. Der linke Pfeiler der Wehrmauer steht etwa 10 m von dem eigentlichen Landpfeiler entfernt. Der entstandene Zwischenraum wird durch eine aus starken Bohlen gezimmerte Schütze geschlossen, solange der Mittelwasserstand nicht überschritten wird. Bei steigendem Wasserstand wird die Schütze höhergewunden. Das geschieht von einer hölzernen Plattform aus, die den Raum zwischen den beiden Pfeilern überdacht. Dadurch kann mehr Wasser passieren und die Stauhöhe bleibt erhalten. Bei extremer Hochwassergefahr wird der Durchlass voll geöffnet, die

Wassermassen können gurgelnd passieren. Die über das Wehr gehenden Wassermassen stürzen aufschäumend auf den Abschussboden, der aus Granitblöcken gefügt, leicht geneigt ist und eine Breite von ca. 8 m hat. Die Aushöhlung der Flussbettes am Wehr wird dadurch verhindert. Die Bauaufsicht leitete Bühnenmeister Raabe. Er wurde dafür beurlaubt, die Seehandlung übernahm die Besoldung. Damit wurde der Wunsch von Bauinspektor v. Unruh erfüllt. Beginn der Arbeiten war Frühjahr 1830. Der Aushub diente zur Eindeichung der Baustelle. Da das Gelände als Flussbett geplant war, stand genügend Material zur Verfügung. Der Güte der Ziegel musste besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Brennproben hatten gezeigt, dass der Lehm des Oderwaldgebietes die Produktion von glasharten Klinkerziegel ermöglichte. Nur 800 m von der Baustelle, also im zukünftigen Bett des Oberwassers standen mehrere Feldbrennöfen zum Brennen der notwendigen Ziegel und Klinker. Kurze Produktionswege boten sich an. Besten Flusssand für den Mörtel lieferte das Flussbett der Oder in ausreichender Menge. Die Breslauer Sandschiffer erhielten einen lukrativen Auftrag und waren gut ausgelastet. Der Kalk kam vom Odersteiner Kalkofen, der nahe der Mündung des Hühnerbaache lag und ebenfalls günstig auf dem Wasserwege an die Baustelle transportiert werden konnte. Über 200 Menschen aus der näheren Umgebung gab die Großbaustelle Arbeit und Brot.



An der Oder



Wehrpfeiler



Besuch der Heimat Ohlau

Um die Baustelle von Odersteine und Thiergarten zu erreichen, musste das Unterwasser des alten Wehres überwunden werden. Das floss hinter dem Bauhof der Strombauverwaltung und wurde durch eine Behelfsbrücke überwunden. Eine recht beschwerliche Auffahrt.

Neben dem Material musste die Bauausführung präzise sein und qualitativ höchsten Anforderungen gerecht werden. Dafür war neben Baumeister v. Unruh Oberbaurat Günther aus Berlin zuständig. Sein Fachgebiet war der Wasserbau und er hatte die Oberaufsicht über alle diesbezüglichen Bauten des Königsreiches Preußen. Er war deshalb viel unterwegs, aber wird als ein unermüdlicher Arbeiter beschrieben. Er schrieb alles auf, machte Anweisungen, Ermahnungen und war mindestens alle fünf Wochen an der Baustelle. Sein Kommen fürchteten alle. Der Bauleitung schärfte er nie nachlassende Aufmerksamkeit ein. Er gab genaueste Anleitungen für die Fertigung der Ziegel und die Herstellung des Mörtels. Seinem Auge schien nichts zu

entgehen. Öfter mussten auf seine Anordnung hin, fertige Mauerteile wieder eingerissen und präziser neu gemauert werden. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, denn ein volles Jahrhundert hat dieses Bauwerk in den Fluten des niederstürzenden Wassers gestanden, hat allen Hochwassern und Eisgängen getrotzt. Denn 1930 stellte man lediglich fest, dass die oberste Klinkerschicht der Wehrkrone vom Wasser stark ausgeschliffen war, jedoch die Mörtelschichten dazwischen nur wenig angegriffen herausragten. In den Sommern 1930 und 1931 wurde deshalb lediglich die Überfallschicht des Wehres erneuert. Rückschläge mussten aber auch überwunden werden. Druckwasser setzte die ganze Baugrube unter Wasser, die Dämme hielten zwar auch bei Hochwasser.



Innenstadt von Ohlau



Das berühmte Rathaus

Trotz getroffener Schutzmaßnahmen waren im Frühjahr 1831 erheblich Frostschäden zu beklagen. Abriss und Neubau eines Großteils der Mauer war unumgänglich. Den nächsten Winter traten diese Schäden nicht auf, aber wegen der Cholera – die sich in der Gegend ausbreitete - ruhte der Bau für Wochen. Im Juni 1832 war der Wehrbau endlich vollendet, auch das neue Flussbett zum und vom Wehr. Die Flutung forderte noch einmal die Aufmerksamkeit jedes Mitarbeiters. Der Damm um die Baugrube war abgetragen, auf dem Gelände zwischen neuem und altem Stromlauf aufgeschüttet. Damit entstand ein Damm durch das Unterwasser des alten Wehres, der dann den Zugang zum neuen Wehr bildete, dessen Ober- und Unterwasser freigeräumt wurden, bis die Fluten über das Wehr rauschten, wie sie es noch heute tun. Präsident Rother, der während der zwei Jahre Bauzeit oft auf der Baustelle erschien – gleichzeitig lief der Neubau der Mühle – und Oberbaurat Günther waren voll des Lobes für die ganze Arbeiterschaft und etwa zweihundert Personen feierten schlesisch-zünftig die Einweihung. Darüber steht jedoch nichts in den Akten.

Das war das Ende des 300-jährigen alten Wehres. Bis zum Verbindungsdamm zum neuen Wehr lag für Jahre die stille Wasserfläche, das „Schneiderloch“. Das starke Grundbalkenwerk des alten Strauchwerkes wurde 1893 beseitigt. Es musste der Einfahrt zu der damals im Bau befindlichen „Schleuse am Wehr“ weichen. Das Oberhaupt dieser Schleuse lag auf dem 1832 geschüttetem Damm zum neuen Wehr. Einer der letzten Schleusenwärter an dieser Schleuse war Anton Liebetanz,

sein Sohn lebt jetzt in Hemsbach an der Bergstraße und konnte am 30. März 2008 seinen 80. Geburtstag bei bester Gesundheit im Kreise einiger Schlesier feiern. Der verantwortliche Bauleiter Bauinspektor v. Unruh hatte einen schwierigen Bau erfolgreich abgeschlossen. Die Erfahrungen, die er sich an dieser Großbaustelle aneignete, befähigten zu noch größeren Leistungen beim Bau von wassertechnischen Anlagen. Sein Name wurde weithin bekannt, als Preußen in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn von Berlin nach Ostpreußen baute. Eine Bahnbrücke führt bei Dirschau mit einer Gesamtlänge von 1000 m über die Weichsel. Eine kühne Eisenkonstruktion schwingt sich von Pfeiler zu Pfeiler. Ein imposantes technisches Werk von dem Baumeister des Ohlauer neuen Wehres. Um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert brachten die Schullesebücher noch die Dirschauer Brücke als Beispiel neuzeitlicher Brückenbaukunst. Die Anlage bei Odersteine, Thiergarten und Ohlau bleibt mit den Schleusen, den Mühlgraben und den vielen Mühlen ein Meilenstein in der industriellen Entwicklung Schlesiens und ein Glanzpunkt schlesisch-preußischer Wasserbaukunst. Man muss kein Prophet sein um zu sagen, dass ganz Schlesien heute ein anderes, moderneres Gesicht hätte, wenn die Deutschen nicht aus ihrer Heimat vertrieben worden wären.



Die Straßenbrücke über das Unterhaupt der Schleppzugschleuse. Sammlung Lobst. Aus „Historisches vom Strom“ von Hans-Joachim Uhlemann



Blick in die Schleppzugschleuse Ohlau. Archiv Kirsch. Aus „Historisches vom Strom“ von Hans-Joachim Uhlemann.