

Einweihung der zweiten Schleusenkammer, 1906



Bau der Zwillingschachtschleuse in den Jahren von 1925 bis 1929



Die Nordkammer der Zwillingschachtschleuse vor der Fertigstellung

Schleuse Eisenhüttenstadt, Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 127,30

Die Spree-Oder-Wasserstraße ist 130,15 km lang. Sie fasst die Abschnitte Untere Spree, Berliner Spree, Treptower Spree, ein Teilstück der Dahme sowie den 87,77 km langen Oder-Spree-Kanal zusammen. Mit diesem zwischen 1887 und 1891 geschaffenen Bauwerk wurde der Schifffahrt die mühsame Fahrt über die mäandrierend verlaufende Müggel-spree mit ihrem starken Gefälle erspart.

Der Kanal beginnt am Seddinsee, kreuzt den Wernsdorfer See und trifft bei Wernsdorf auf die erste Schleuse (Fallhöhe 4,50 m). In dieser Höhe geht es über die nur für die Begrenzung des Hochwassers im Oder-Spree-Kanal errichtete Schleuse Große Tränke (die 2004/05 abgerissen wurde) bis zur Schleuse Fürstenwalde (Fallhöhe 1,03 m). Von hier verläuft der Kanal weiter bis zur Kersdorfer Schleuse (Fallhöhe 2,89 m). Mit der Scheitelhaltung zwischen Kersdorf und Eisenhüttenstadt wird die Wasserscheide zwischen Spree und Oder und damit zwischen Nord- und Ostsee überwunden. Bis zum Oderabstieg über die ehemalige dreistufige Fürstenberger Schleusentreppe (Fallhöhe je 4,40 m), die 1929 durch die Zwillingschachtschleuse ersetzt wurde, bleibt diese Wasserspiegellhöhe unverändert.

Entstanden waren Kanalstrecken mit 14,00 m Sohlenbreite und 2,00 m Wassertiefe vom Seddinsee bis Große Tränke (24 km) sowie vom Kersdorfer See bis Fürstenberg (36 km). Zwischen Große Tränke und dem Beginn der Drahendorfer Spree wurde der historische Lauf der Fürstenwalder Spree (20 km) genutzt. Einbezogen wurde auch ein Teil des Friedrich-Wilhelm-Kanals zwischen Buschschleuse (am Abzweig des Neuhauser Speisekanals) und Schlaubehammer (12 km). Das Reststück zur Oder verlor mit der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals seine Bedeutung. Die heutige Landeswasserstraße führt seit 1951 den Namen „Brieskower Kanal“ und dient seither der Wasserabführung sowie touristischen Zwecken. Von Schlaubehammer bis zur Fürstenberger Schleusentreppe wurde ein neues Kanalbett von rund 18 km Länge geschaffen.

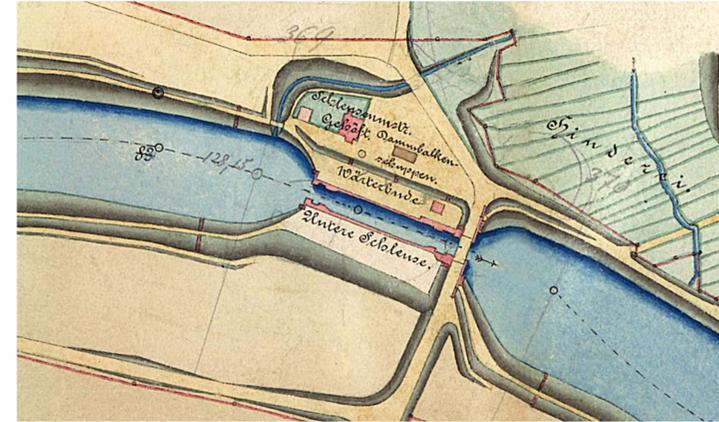
Ein erheblicher Teil der Trasse wurde als Dammstrecke ausgeführt. Da auf diesen Abschnitten der Wasserspiegel über dem Gelände liegt, wurden 330 m hinter der Wernsdorfer Schleuse (km 47,93), 3500 m oberhalb von Kersdorf an der Sandfurtbrücke (km 93,32) sowie bei Schlaubehammer (km 108,98) und oberhalb der oberen Schleuse Fürstenberg (km 125,50) in das Kanalbauwerk selbsttätige Sicherheitstore mit je zwei Öffnungen von nur 8,60 m Breite eingebaut. Nachdem sich die Dichtigkeit der Dämme erwiesen hatte, wurden die den Schiffsverkehr stark behindernden Anlagen beseitigt.

Die Schleusen Wernsdorf, Große Tränke, Kersdorf und Fürstenberg erhielten „eine nutzbare Kammerlänge von 55,00 m, eine Breite von 8,60 m in den Häuptionen, von 9,60 m in den Kammern und eine Wassertiefe von 2,50 m über dem Drempeel“. Nach Angaben des Königl. Baurats Eugen Mohr vom Juli 1890 sollten „bei einer stärkeren Verkehrsentwicklung den dann noch zu erbauenden Parallelschleusen eine nutzbare Kammerlänge von 67,00 m bei im übrigen gleichen Abmessungen“ gegeben werden.

Laut „Kilometertheilung der Märkischen Wasserstraßen“, 1901 zusammengestellt von der Königlichen Regierung in Potsdam, lag die Obere Schleuse Fürstenberg bei km 125,84, die Mittlere bei km 127,03 und die Untere bei km 128,23. Damit wurde auf einer Strecke von nur 2,39 km das Gefälle hinab zur Oder von bis zu ca. 14,00 m überwunden. An jeder Anlage entstand ein Gehöft für den Schleusenmeister mit Wohnhaus, Stall und Damm-balkenschuppen sowie eine Schleusnerbude für das zum Schleusenbetrieb erforderliche Personal. 220 m unterhalb der Unteren Schleuse wurde für die Niederschlesisch-Märkische Bahn (Frankfurt-Guben) 3,70 m über dem Kanalwasserspiegel eine eiserne Brücke von 20 m Spannweite errichtet. Nach etwa 3 km mündete der Kanal in die Oder.

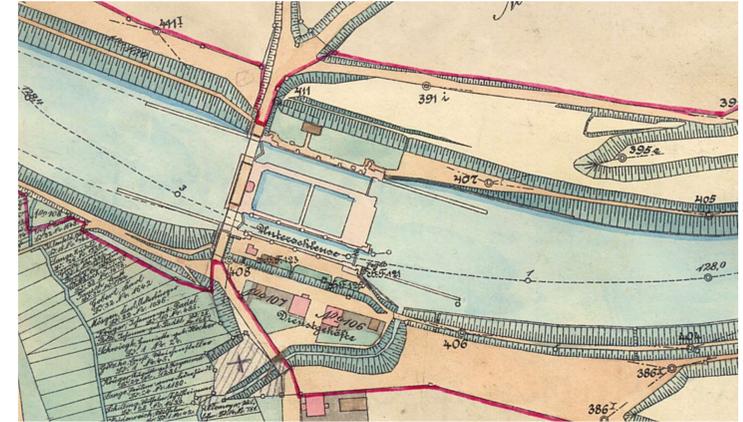
Bereits vier Jahre nach der Eröffnung zwang der gestiegene Schiffsverkehr zu ersten Erweiterungen. In den Jahren von 1895 bis 1897 erfolgten auf etwa 45 km Verbreiterungsarbeiten am Kanal. In der Folge erhöhte sich der Anteil größerer Schiffe und damit die Häufigkeit der Einzelschleusungen. Um die Wartezeiten zu verkürzen, wurden in Fürstenberg zwischen 1903 und 1906 – wie zuvor in Wernsdorf und Kersdorf – unmittelbar neben den schon bestehenden zweite Schleusenkammern errichtet.

Die Doppelanlagen zogen wiederum noch mehr Schiffe über Finowmaß nach sich. Um den Verlust an Zeit und Wasser zu minimieren, entschloss sich das Reichsverkehrsministerium im Jahre 1921, den Übergang vom Kanal hinab zur Oder völlig neu zu gestalten. Die Arbeiten begannen am 1. August 1925. Am 1. November 1929 wurde die Zwillingschachtschleuse Fürstenberg in Betrieb genommen. Errichtet wurden zwei nebeneinanderliegende Kammern mit nutzbaren Abmessungen von 130,00 m Länge und 12,00 m Breite.



Untere Schleuse Fürstenberg, 1897

Wir machen Schifffahrt möglich.



Unterschleuse Fürstenberg, 1906

Der Achsabstand von Kammer zu Kammer beträgt 34,00 Meter. Die bisherigen drei Schleusen wurden überflüssig. Mit dieser einzigen Doppelanlage wird noch heute der Wasserspiegelunterschied vom Kanal zur Oder von bis zu ca. 14,00 m überwunden.

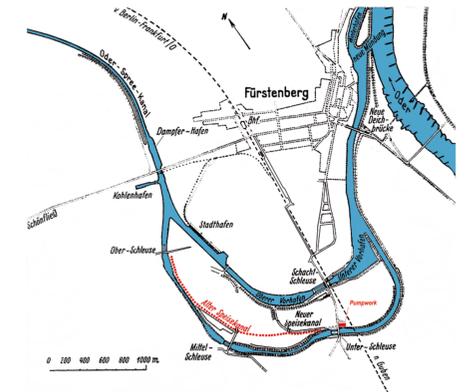
Um die bei den Schleusungen auftretenden Wasserverluste in der Scheitelhaltung des Oder-Spree-Kanals zwischen den Schleusen Kersdorf und Fürstenberg zu kompensieren, wurde bereits 1892 das Pumpwerk Neuhaus im Neuhauser Speisekanal errichtet, über das dem Kanal Wasser aus der Spree zugeführt wurde. 1916/17 kam als Ergänzung am unteren Vorhafen unmittelbar nach der Unterschleuse das Pumpwerk Fürstenberg hinzu, über das Oder-Wasser in die Haltung zwischen Oberschleuse und Mittelschleuse geleitet wurde. 1929 wurde ein neuer Speisekanal vom Pumpwerk an der Unterschleuse zum oberen Vorhafen der Zwillingschachtschleuse errichtet. Beide Pumpwerke sind auch heute noch notwendig.

Für den Betrieb der Zwillingschachtschleuse wurde mit Blick auf eine Minimierung des Wasserverbrauchs eine besondere Konstruktion geschaffen. In der Regel steht eine Kammer auf Oberwasser, die andere auf Unterwasser, so dass gleichzeitig in der Nordkammer herauf (zu Berg) und in der Südkammer hinab (zu Tal) geschleust werden kann. Bei dieser Betriebsart werden (gegenüber Einzelschleusungen) 50 Prozent des Wassers gespart. Während des Schleusenvorgangs wird zuerst der Wasserspiegel in beiden Kammern durch Verbindungskanäle ausgeglichen. In einem nächsten Schritt wird die eine Kammer nach dem Unterwasser entleert, die andere aus dem Oberwasser gefüllt. Trotzdem werden bei diesem Verfahren etwa 1 1000 m³ Wasser je Schleusung benötigt.

Die Schleusenbauwerke hatten den Zweiten Weltkrieg fast unbeschadet überstanden. Von den 33 Kanalbrücken blieb allerdings nur eine einzige erhalten. Nachdem die Trümmer und die Reste von 188 versenkten Fahrzeugen einigermaßen beseitigt waren, konnte die Schifffahrt 1946 ihren Betrieb wieder aufnehmen.

Auf dem III. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands wurde 1950 der Bau des Eisenhüttenkombinats Ost (EKO) beschlossen. In unmittelbarer Nähe entstand mit Stalinstadt die erste sozialistische Wohnstadt. Aus Stalinstadt und Fürstenberg wurde 1961 Eisenhüttenstadt. Nach 1951 begannen auf dem Oder-Spree-Kanal umfangreiche Baumaßnahmen. Dazu gehörte die Anlage der Häfen für EKO und Zementwerk, der Bau von beidseitigen Kaimauern und einer Prahmreed sowie die Verbreiterung der Wasserstraße im Bereich des Werkes auf 70,00 m. Zwischen Schleuse und Grenzübergangsstelle nach Polen wurden Koppel- und Liegestellen eingerichtet.

Anfang der 1960er Jahre erfolgte eine Begradigung der Fürstenwalder Spree. Zwischen den Schleusen Kersdorf und Eisenhüttenstadt entstanden Liege- und Koppelstellen sowie Überholstrecken für die Schifffahrt. Die Kapazität der Pumpwerke Neuhaus und Eisenhüttenstadt wurde erweitert. Ab 1966 wurde der Oder-Spree-Kanal auf einer Gesamtlänge von 15,50 km für den Verkehr mit Dreier-Schubverbänden ausgebaut.



Die Schleusenbauwerke zwischen 1887 und 1929, Quelle Zeitschrift „Die Bautechnik“, 1931

Zwillingschachtschleuse Eisenhüttenstadt

Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 127,30
Telefon 03364 40853

Zuständig Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin
Außenbezirk Fürstenwalde
Mühlenbrücken 2, 15517 Fürstenwalde
Telefon 03361 7732-0

Die nutzbaren Abmessungen betragen:
Nordkammer: Länge 130,00 m, Breite 12,00 m
Südkammer: Länge 130,00 m, Breite 12,00 m
Fallhöhe: max. 14,40 m, abhängig vom Wasserstand der Oder