

## Schleuse Fürstenwalde, Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 74,75

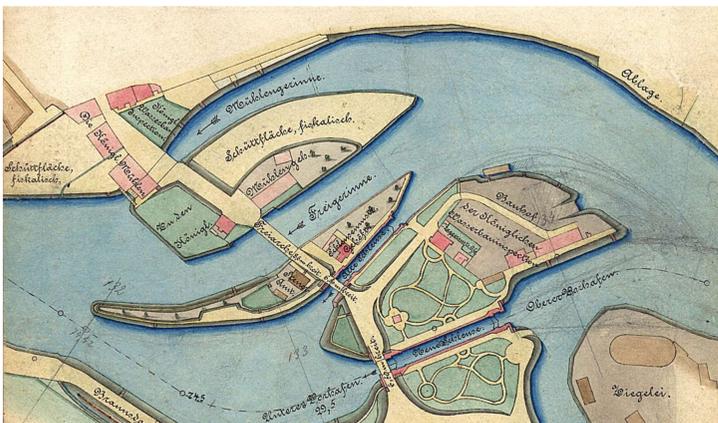
Die Spree-Oder-Wasserstraße ist 130,15 km lang. Sie fasst die Abschnitte Untere Spree, Berliner Spree, Treptower Spree, ein Teilstück der Dahme sowie den 87,77 km langen Oder-Spree-Kanal zusammen. Mit diesem zwischen 1887 und 1891 geschaffenen Bauwerk wurde der Schifffahrt die beschwerliche Fahrt über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

Der Kanal beginnt am Seddinsee, führt durch den Schmöckwitzwerder, 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 im Jahre 1929 durch die Zwillingsschachtschleuse ersetzt wurde, bleibt diese Wasserspiegelhöhe 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 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.

Wernsdorf, Große Tränke, Kersdorf und die drei Fürstenberger Schleusen erhielten beim Erstbau nutzbare Abmessungen von 55,00 m Länge und 8,60 m Breite mit 2,50 m Wassertiefe. Da in Fürstenwalde bereits zwischen 1732 und 1738 eine Schleuse errichtet worden war, wurde deren Kammer nun auf eine Länge von 68,00 m gebracht.



Fürstenwalde, Plan der Königlichen Wasserbau-Inspektion 1899

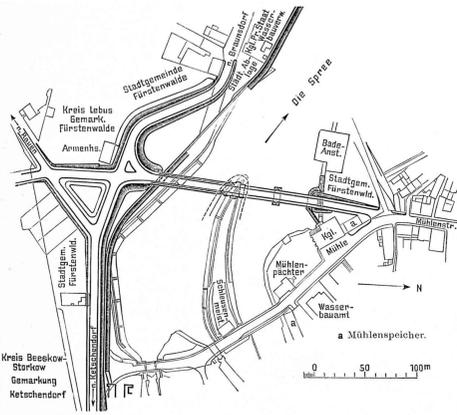
Bis Mitte des 16. Jahrhunderts konnten Schiffe von Berlin spreeaufwärts nur bis Fürstenwalde fahren. Auf Veranlassung des brandenburgischen Kurfürsten Johann Georg wurde 1588 aus dem Fürstenwalder Mühlenstau eine Stauschleuse, so dass ein Schiffsverkehr bis zum Kersdorfer See möglich wurde. Dort hatten Frankfurter Kaufleute eine „Niederlage“ errichtet, an der die Güter umgeladen und über Land nach Frankfurt zur Oder transportiert wurden. Erst mit der Eröffnung des Friedrich-Wilhelm-Kanals zwischen Neuhaus am Wergensee und Brieskow gab es ab 1668 eine durchgehende schiffbare Verbindung zwischen Havel, Spree und Oder von Spandau über Berlin und Fürstenwalde zur Oder bei Fürstenberg.

Aus einem Kontrakt zwischen Mühleninspektor Winter und dem Fürstenwalder Mühlenmeister Jorat ist bekannt, dass der preußische Baumeister Friedrich Wilhelm Diterichs 1730/31 an der Mühle Reparaturen ausführte. Dabei wurden „die unter Wasser befindlichen Anlagen durch Dämme im Gerinne trockengelegt“, die hölzerne Bohlenverkleidung der beiden Mahrinnen erneuert und einige neue Pfähle gerammt. Obendrein war noch die „Freiarche von 80 Fuß Länge und 55 Fuß Breite sowie der Bohlenbelag der Schleusenbrücke und der beiden Klappen zu erneuern“. 1741/42 baute Diterichs in der Nähe des bereits existierenden Mühlengebäudes eine neue Schneidemühle. 1836/38 wurden Freiarche und Wehr erneuert, um Wasserhaltung, Schiffbarkeit und Eisabführung zu garantieren

Nach Bildung der „Preußischen Wasserbauverwaltung“ veranlasste das „Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten“ um 1842 die Einrichtung der „Königlichen Wasserbau-Inspektion Fürstenwalde“. Da sich wegen der unterschiedlichen Funktionen von den nah beieinander liegenden Schleusen und Mühlen auch in Fürstenwalde in der Vergangenheit vielfach Probleme mit der Wasserversorgung ergaben, wurde gleichzeitig das gesamte Areal mit Mühle und Staurecht erworben. In dieser Zeit, unmittelbar nachdem Preußen 1845 für alle Schleusen das Finowmaß mit 40,20 m Länge und 4,60 m festgelegt hatte, wurde die bestehende Fürstenwalder Schleuse durch den Neubau einer zweischiffigen Kammer ersetzt.

Nachdem der Bau des Oder-Spree-Kanals beschlossen war, entstand drei Monate später am 1. Oktober 1886 auf dem Gelände der Königlichen Wasserbau-Inspektion ein Bauhauptbüro. Am 18. Oktober 1887 erfolgte bei Große Tränke die Grundsteinlegung für den Bau des Oder-Spree-Kanals. 1891 wurde die Wasserstraße eröffnet.

Bereits vier Jahre später zwang der gestiegene Schiffsverkehr zu ersten Erweiterungen. In den Jahren von 1895 bis 1897 erfolgten auf etwa 45 km Länge Verbreiterungsarbeiten am Kanal. In der Folge erhöhte sich der Anteil größerer Schiffe und damit die Häufigkeit der Einzelschleusungen. Um die Wartezeiten zu verkürzen, entstanden zwischen 1901 und 1912 bei Wernsdorf, Kersdorf, Große Tränke sowie an Ober-, Mittel- und Unterschleuse Fürstenberg unmittelbar neben den schon bestehenden zweite Schleusenkammern.



Fürstenwalde, Zentralblatt der Bauverwaltung 1914

Zu den Neubauten gehörte auch der Bau der zweiten Spreeschleuse in Fürstenwalde. Erforderlich wurde allerdings ein Neubau der Spreebrücke, die von Fürstenwalde nach Ketschendorf bzw. nach Rauen und Braunsdorf führte. Am 30. Oktober 1913 wurde die Brücke mit der gesamten Wegeverlegung dem Verkehr übergeben. Die neue Südkammer mit nutzbaren Abmessungen von 67,70 m Länge und 9,60 m Breite entstand zwischen 1912 und 1914.

In einem Bericht vom Januar 1914 heisst es: „Das Bemerkenswerte der Brücke liegt darin, dass sich die Schifffahrtöffnung ganz auf der einen Seite befindet mit einer Durchfahrtsweite von rund 41 m normal zur Floßrichtung und rund 52 m in Richtung der Brückenachse. Als Durchfahrthöhe waren 4,40 m vorgeschrieben. Mit Rücksicht auf den freien Verkehr und Durchblick ist die Wasserstraße nebst dem Treidelweg auf dem linken Ufer durch eisernen Bogen überbrückt, deren Spannweite 71 m beträgt. Die Hauptträger der Brücke sind um etwa 5,9 m gegeneinander versetzt, da die Wasserstraße und der Treidelweg die Landstraße unter einem Winkel von 54 Grad kreuzen. Das aus der Fahrbahn hervortretende, in gefälligen Linien geführte Bogenfachwerk kennzeichnet mit seiner weiten Öffnung und dem freien Durchblick die bedeutungsvolle Wasserstraße.“

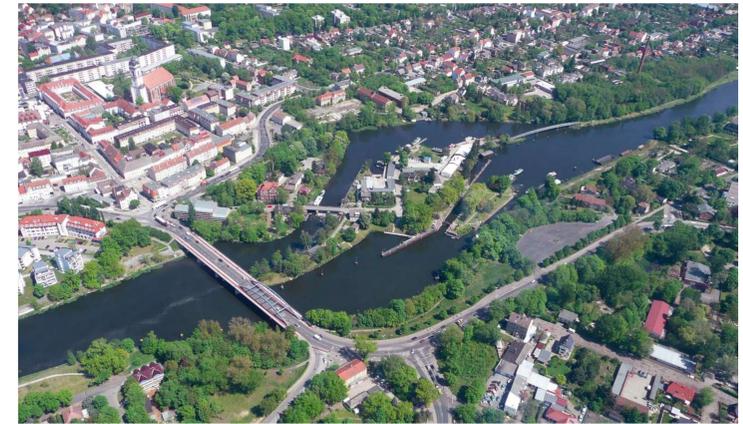
Die Schleusenbauwerke hatten den Zweiten Weltkrieg fast unbeschadet überstanden. Von den 33 Kanalbrücken blieb allerdings nur eine einzige erhalten. Nachdem die Trümmer und die Reste von 188 versenkten Fahrzeugen einigermaßen beseitigt waren, konnte die Schifffahrt 1946 ihren Betrieb wieder aufnehmen.

Nach der Wiedervereinigung wurde als erste größere Baumaßnahme die im Jahre 1904 errichtete Nordkammer der Schleuse Wernsdorf auf nutzbare Abmessungen von 115,00 m Länge und 9,40 m Breite umgebaut. Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Nordkammer der Schleuse Kersdorf auf 115,00 m Länge und 9,40 m Breite ist inzwischen abgeschlossen. In der Planungsphase befindet sich ein Neubau der Schleuse Fürstenwalde im oberen Vorhafen, der auf Grund der schwierigen fahrdynamischen Situation im Abschnitt zwischen heutiger Schleusenlage und Spreebrücke unumgänglich ist.



Fürstenwalde, Friedrich-Ebert-Brücke und Spreemühle, 1921

Wir machen Schifffahrt möglich.



Fürstenwalde, Photo Ulrich Gerwin 2008



Fürstenwalde, Friedrich-Ebert-Brücke, 1933

## Schleuse Fürstenwalde

Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 74,75  
Telefon 03361 773241

Zuständig Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin  
Außenbezirk Fürstenwalde  
Mühlenbrücken 2, 15517 Fürstenwalde  
Telefon 033361 7732-0

Die nutzbaren Abmessungen betragen:  
Nordkammer: Länge 67,70 m, Breite 8,54 m  
Südkammer: Länge 67,70 m, Breite 9,40 m  
Fallhöhe: 1,03 m