

Große Tränke, Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 68,75

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 mühsame Fahrt über die mäanderartig verlaufende Müggelspree 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 Hochwasserabwehr 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 Wasserspiegelhöhe unverändert.

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

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.

Die Schleusen Wernsdorf, Große Tränke, Kersdorf und Fürstenberg erhielten „eine nutzbare Kammerlänge von 55,00 m, eine Breite von 8,60 m in den Häuption, von 9,60 m in den Kammern und eine Wassertiefe von 2,50 m über dem Drempel“. 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.

In der Haltung zwischen den Schleusen Wernsdorf und Große Tränke steigt der Kanal auf eine Höhe empor, die dem natürlichen Gefälle der Müggelspree entspricht. Von hier ab nutzt der Oder-Spree-Kanal den natürlichen Lauf der Spree. Um den Kanal vor ihrem Hochwasser zu schützen, wurde die Schleuse Große Tränke erforderlich. So kam es, dass die Schleusentore die meiste Zeit des Jahres offen standen. Da andererseits die Spree in der Sommerzeit unter Normalwasser herabsinken kann, musste unmittelbar am Beginn der Müggelspree eine Stauanlage errichtet werden. Aufrecht erhalten werden musste vorerst die Schifffahrtsverbindung zur Müggelspree für Flöße, Fischerkähne und Leerschiffe, prinzipiell aber wurde der einstige Schifffahrtsweg damit zur Nebenwasserstraße. Entstanden sind ein Schützenwehr von 25,90 m Breite sowie ein Schiffsdurchlass von 6,00 m Weite und 2,50 m Tiefe. Da der Schiffsdurchlass hauptsächlich von Flößen genutzt wurde und die nachfolgende Müggelspree obendrein nur mit geringen Wassertiefen aufwartete, hielt man es „für angebracht, sich mit der Herstellung einer einfachen, durch Menschenkraft zu bewegendem Wehrklappe zu begnügen“. Angelegt wurde seinerzeit bereits eine Fischleiter, um den Fischen das Aufsteigen gegen das Wehr zu ermöglichen.

Die „Kilometertheilung der Märkischen Wasserstraßen“, zusammengestellt von der Königlichen Regierung in Potsdam im Jahre 1901, verdeutlicht die damalige Situation. An der Grenze zwischen den ehemaligen „Stromaufsichtsbezirken“ Alt-Hartmannsdorf und Fürstenwalde entstand in Große Tränke bei km 68,70 die Schleusenbrücke über dem Unterhaupt, bei km 68,75 die Schleuse sowie ein Dienstgehöft für den Schleusenwärter mit Wohnhaus, Stall, Dammbalkenschuppen, Schleusnerbude für das zum Schleusenbetrieb erforderliche Personal, bei km 68,95 im alten Spreelauf ein Hafen und bei km 69,00 ein Schützenwehr mit Schiffsdurchlass, welches es ermöglichte, den Wasserstand auf Kanalnormalwasser zu halten, während dem Hochwasser freier Abfluss gegeben wird. Die Abzweigung der Müggelspree wird mit km 69,05 angegeben. Der Durchstich von der neuangelegten Kanalstrecke zur Müggelspree erfolgte im Jahre 1888.



Große Tränke, Hubtor Südammer vor 2002

Da der Verkehr alle Erwartungen übertroffen hatte, wurde in den folgenden vier Jahrzehnten sowohl eine Verbreiterung des Kanalbetts als auch eine Verlängerung der Schleusenkammern notwendig. In Große Tränke entstand zwischen 1910 und 1912 am nördlichen Ufer eine zweite Schleusenkammer. Die Doppelanlagen zogen wiederum noch mehr Schiffe über Finowmaß nach sich, so dass Kanal und Schleusen noch einmal ausgebaut werden mussten.

Nachdem die Fürstenberger Schleusentreppe 1929 durch die Zwillingschachtschleuse ersetzt worden war, wurden auch die anderen Schleusenbauwerke des Oder-Spree-Kanals erweitert. Um einen völligen Neubau der (nur für die Hochwasserabwehr errichteten) Schleuse Große Tränke zu vermeiden, wurden die im Unterhaupt der Südkammer vorhandenen Stemmtore durch ein platzsparendes Hubtor zu ersetzt. Die Südkammer hatte danach nutzbare Abmessungen von 67,50 m Länge und 9,60 m Breite.

Da die Niedrigwasserstände der Spree auf dieser Strecke jedoch bedeutend unter Normalwasser herabsinken, musste hier eine Stauanlage angebracht werden, um in diesen Zeiten Schifffahrt weiterhin zu ermöglichen. Die Anlage des eigentlichen Wehrs wurde neben dem Flusslauf vorgenommen und der Spree ein neues Bett in einer Länge von 300 m für ihre Wasserführung gegeben, während der frühere Spreelauf durch einen hochwasserfreien Sperrdamm abgeschlossen wurde. Durch die hiermit geschaffene, bei allen Wasserständen benutzbare Verbindung zwischen Schleuse und Wehr ist es auch ermöglicht worden, die Bedienung beider Bauwerke in die Hand eines Beamten zu legen. Unterhalb der Absperrung wurde durch Anschüttung von Boden aus dem Durchstich gleichzeitig Dienstland für den Schleusen- und Wehrmeister geschaffen.

Da höhere Wasserstände der Spree immer seltener wurden und der Wasserstand ausgeglichen war, blieben die Schleusentore die meiste Zeit des Jahres offen. Obwohl die beiden Schleusenkammern seit den 1950er Jahren nicht mehr in Betrieb waren, mussten die Schiffe die nur 9,60 m breite Kammer durchfahren. Zur Erleichterung der Schifffahrt entschloss sich das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin zum Abriss der längst überflüssig gewordenen Schleusenanlage. In den Jahren 2004/05 wurden das Hubtor entfernt, die Schleusenkammern abgerissen und die Schleusenbrücke demontiert.

Das Wehr Große Tränke wurde 1997 an gleicher Stelle durch eine neue Anlage mit drei Wehrfeldern ersetzt. 2007 wurde ein Fischpass in Betrieb genommen, der Wanderungen von Fischen zu Laich- und Nahrungsplätzen gewährleistet. Unmittelbar neben dem Wehr wurde die Bootsschleppe erneuert, um den Sportbooten weiterhin den Weg von der Fürstenwalder Spree zur Müggelspree zu ermöglichen.

Wehr Große Tränke

Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 68,75

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



Wehr Große Tränke, Oder-Spree-Kanal und Müggelspree, Photo Ulrich Gerwin 2008



Große Tränke, Schleuse und Wehr, vor 2004



Große Tränke, Schleusnerbude vor 2002