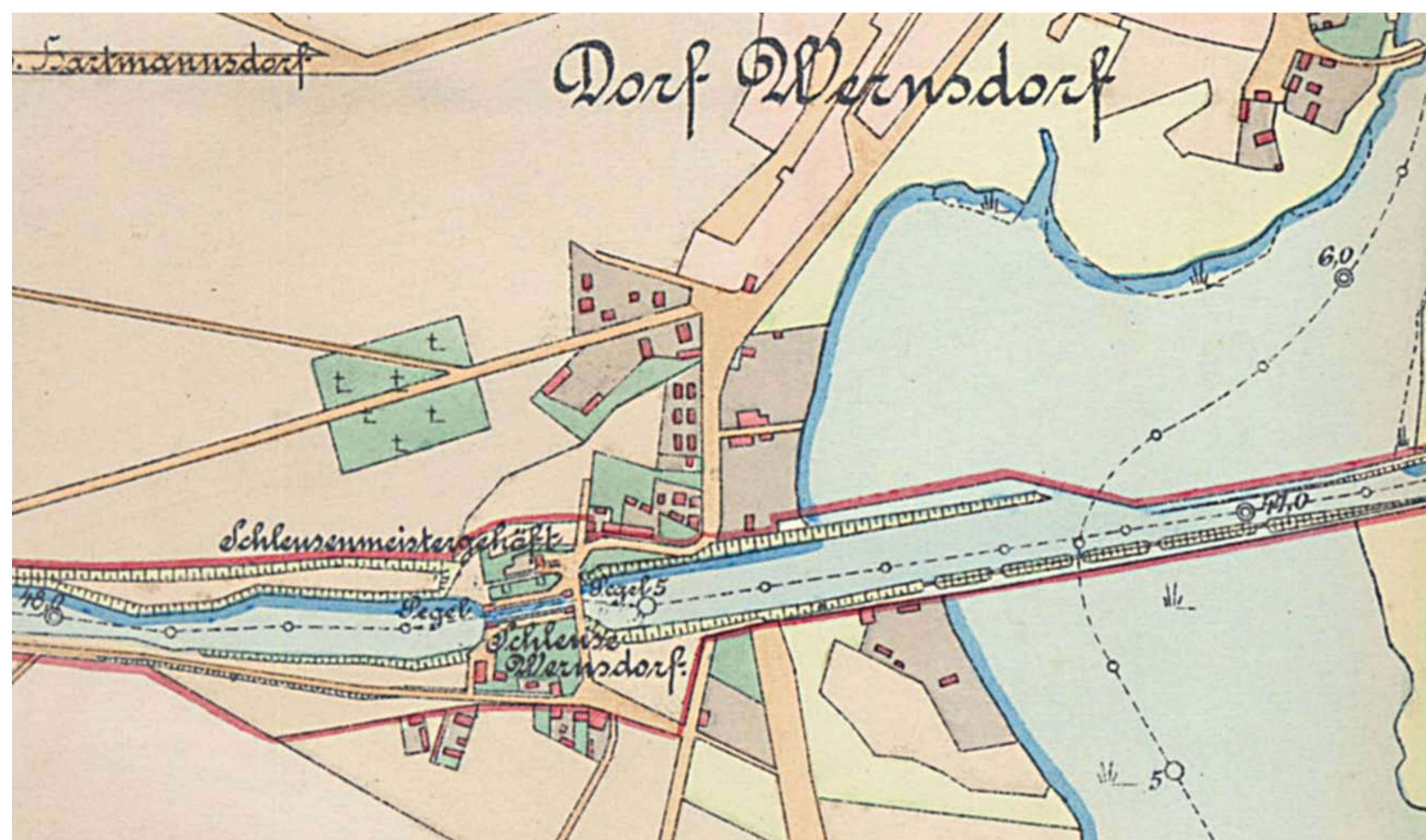
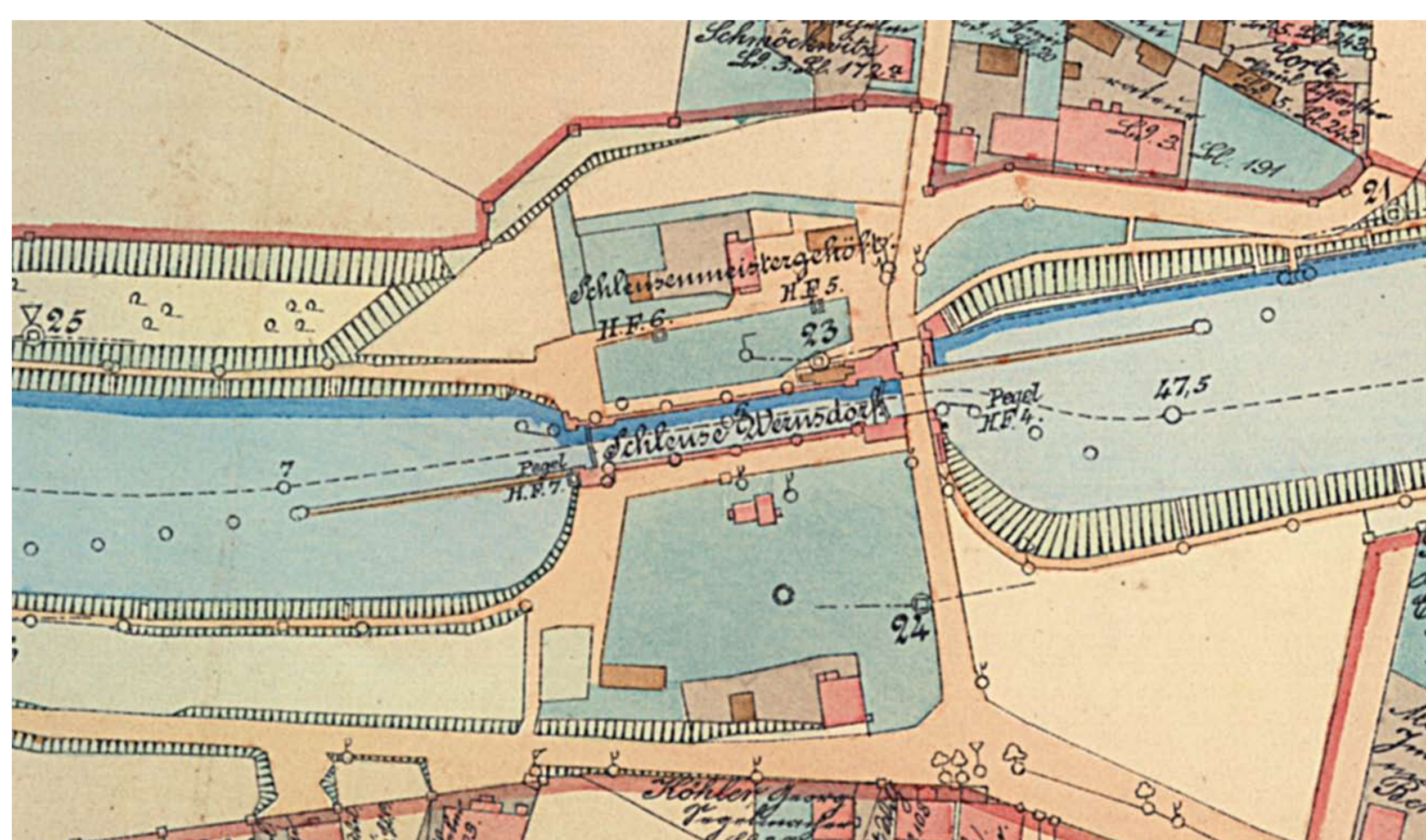


Schleuse Wernsdorf, Plan der Königlichen Wasserbau-Inspektion



Schleuse Wernsdorf, Plan 1899



Schleuse Wernsdorf, Plan der Königlichen Wasserbau-Inspektion Fürstenwalde 1891

## Schleuse Wernsdorf, Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 47,60

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 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 Zwillingsschachtschleuse 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 Buschscheule (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.

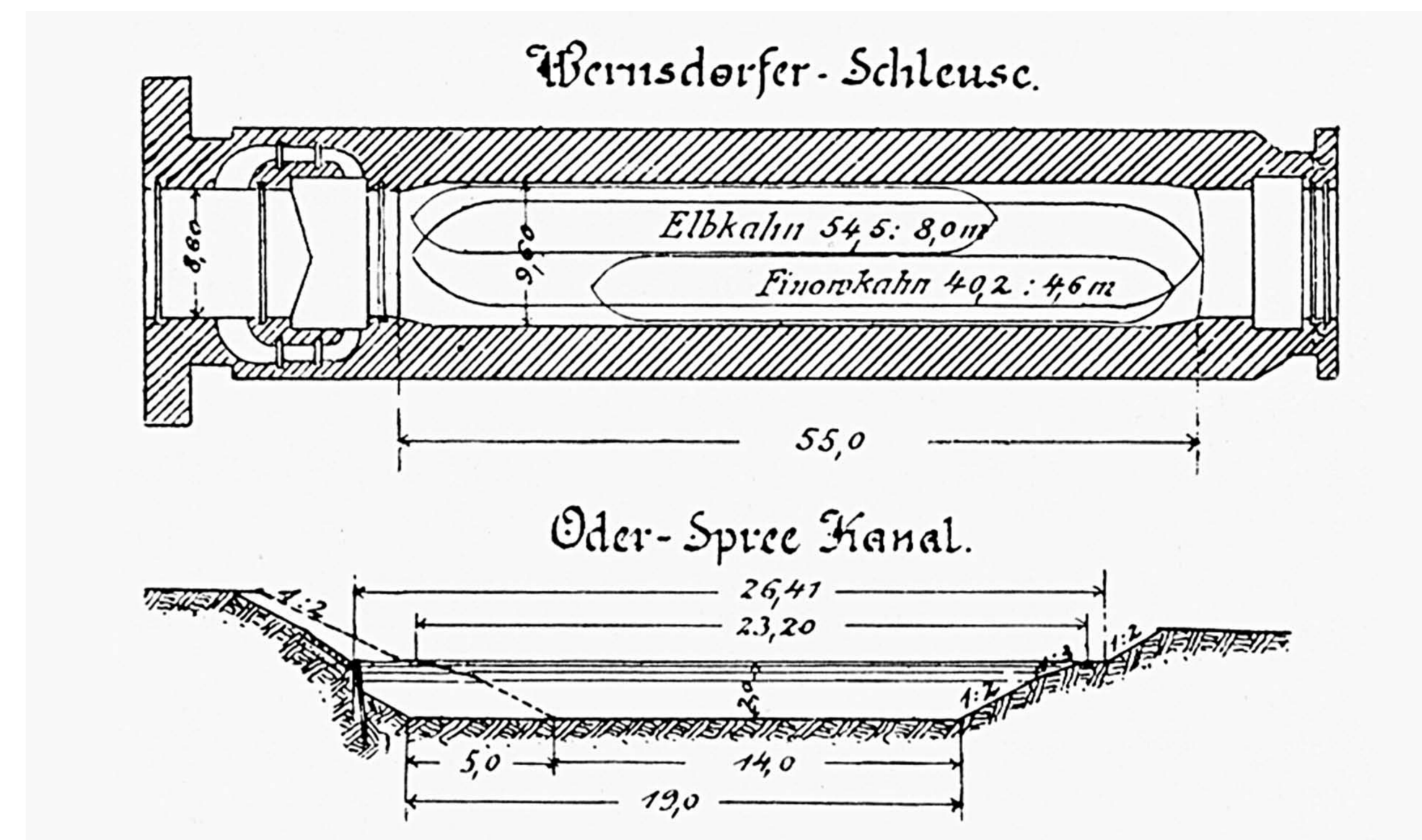
Ein erheblicher Teil der Trasse wurde als Dammstrecke ausgeführt. Da auf diesen Abschnitten der Wasserspiegel über dem Gelände liegt, wurden 330 m hinter der Wernsdorfer Schleuse (km 47,93), 3500 m oberhalb von Kersdorf an der Sandfurttbrücke (km 93,32) sowie bei Schlaubehammer (km 108,98) und Fürstenberg (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 Hauptern, 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.

Die heutige Südkammer der Schleuse Wernsdorf wurde 1887/88 erbaut und 1891 in Betrieb genommen. Entstanden war wie an jeder anderen Schleuse des Oder-Spree-Kanals ein Gehöft für den Schleusenmeister mit Wohnhaus, Stall und Dammbalkenschuppen sowie eine Schleusenbude für das zum Schleusenbetrieb erforderliche Personal. Da Wernsdorf seinerzeit Wohnort von Schiffern war, deren Schiffe an der Dorflage im Wernsdorfer See überwinterten, wurde etwa 500 m vor der Schleusenanlage eine Öffnung von 70,00 m Breite für den Schiffsverkehr zwischen See und Kanal eingerichtet.

Die Bauarbeiten gestalteten sich schwierig. Der Untergrund bestand aus mit Wasser durchzogenem Sand, der mit Ton und Steinen durchsetzt war. Die Rammarbeiten haben 18 Wochen gedauert, doppelt so lang wie in Große Tränke. Auf Grund der erheblichen Fallhöhe von 4,50 m wurde zum Oberwasser hin anstelle des sonst üblichen Stemmtores zum ersten Mal in Europa am Oberhaupt ein in Amerika entwickeltes Drehtor (Tumble Gate) eingebaut, das bei den Schleusungen auf- und niedergelegt wird.

Unmittelbar an der Schleusenammer wurde in einem Abstand von 4,00 m eine massive Straßenbrücke mit eisernem Überbau errichtet. Die Brücke erhielt zwei Öffnungen von je 10,00 m lichter Weite und 1,00 m breite Durchlässe für die Leinpfade, von denen aus die Schiffe mit Seilen in die Kammer hinein- bzw. herausgezogen wurden. Bis zum Bau der neuen Brücke, die in den Jahren von 1968 bis 1970 mit einem Abstand von etwa 150,00 m entstand, wurde der Straßenverkehr zwischen Wernsdorf und Neu-Zittau über die Schleusenbrücke abgewickelt. Seither existiert nur noch ein Fragment der alten Überquerung.



Oder-Spree-Kanal und Schleuse Wernsdorf 1902

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 Länge Verbreiterungsarbeiten am Kanal. In der Folge erhöhte sich der Anteil größerer Schiffe und damit die Häufigkeit der Einzelschleusungen. 1892 wurden in Wernsdorf 629.000 t geschleust. 1906 waren es 3,1 Millionen t. Um die Wartezeiten zu verkürzen, entstanden zwischen 1901 und 1912 bei Wernsdorf, Kersdorf, Große Tränke sowie an Ober-, Mittel- und Unterschleuse bei Fürstenberg unmittelbar neben den schon bestehenden zweite Schleusenkammern.

Die Nordkammer der Schleuse Wernsdorf mit Abmessungen von 57,00 m Länge, 9,80 m Breite und einer Torweite von 8,10 m entstand 1904. Die Kammerwände wurden aus Beton gefertigt. An den Seiten wurde sie mit einer mechanischen Zugeinrichtung (Spillanlage) ausgerüstet. Für das Füllen und Leeren der Kammer wurden Heberanlage sowie Längsumläufe mit Stichkanälen eingebaut. Als Obertor kam ein Klapptor und als Untertor ein Stemmtor zum Einsatz.

Die Zweitanlagen bewirkten wiederum ein weiteres Ansteigen des Anteils von Schiffen über Finowmaß. Eine Überbeanspruchung von Kanal und Schleusen war die Folge. Um eine Verlängerung der nutzbaren Kammerlänge zu erreichen, wurde 1929 das Stemmtor im Unterhaupt der Südkammer durch ein bis heute erhaltenes Hubtor ersetzt. Gleichzeitig wurden die Oberdrempel abgestemmt und damit um 1,40 m verkürzt. Durch diese Maßnahmen konnte die Nutzlänge auf 67,50 m gebracht werden.

Da die Abmessungen der beiden bestehenden Wernsdorfer Schleusenkammern für den Verkehr von Schubverbänden ungünstig sind, erfolgte nach der Wiedervereinigung Deutschlands als erste größere Baumaßnahme am Oder-Spree-Kanal der Ausbau der Schleuse Wernsdorf. Dazu kam, dass Gutachten der seit über einhundert Jahren bestehenden Schleusenanlage sowie der Freiarche (Wehr) eine schlechte Bausubstanz bescheinigten. Am 1. April 2004 wurde mit dem Bau einer neuen Nordkammer begonnen.

Dazu erfolgten folgende technische Vorgaben: Für das Leeren der Kammer wird die bewährte Vakuum-Heberanlage weiterhin genutzt. Das Füllen erfolgt über Gleitschütze in neu geschaffenen Längsumläufen. Das Klapptor im Oberhaupt sowie das Stemmtor im Unterhaupt werden überarbeitet und weiter verwendet. Die Antriebe für Tore und Schütze erfolgen über Elektrohubzylinder. Die Bedienung der Nordkammer erfolgt von einem zentralen Steuerstand. Um eventuelle Schiffstöße zu vermeiden, wird am Unterhaupt ein sogenannter Stosschutzbalken eingebaut. Der obere Vorhafen wird aus erforderlichen navigatorischen Gründen umgestaltet. Neben einem offenen Leitwerk entsteht eine Wartestelle für die Berufsschifffahrt, deren Rückseite als Sportbootwartestelle genutzt wird.

Seit dem 21. November 2006 ist die Nordkammer mit nutzbaren Abmessungen von 115,00 m Länge und 9,40 m Breite für den Verkehr freigegeben. Seither müssen nicht mehr alle Schubverbände zur Schleusung entkoppelt werden. Dies bedeutet weniger Verlust an Zeit und Wasser beim Schleusenvorgang.



Bau der zweiten Schleusenkammer der Schleuse Wernsdorf am 13.6.1902



Schleuse Wernsdorf, Photo Ulrich Gerwin 2008

## Schleuse Wernsdorf

Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 47,60  
 Telefon 03362 820225

Zuständig Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin  
 Außenbezirk Erkner  
 Hessenwinkler Straße 3, 15537 Erkner  
 Telefon 03362 7407-0

Die nutzbaren Abmessungen betragen:  
 Nordkammer: Länge 115,00 m, Breite 9,40 m  
 Südkammer: Länge 65,00 m, Breite 8,60 m  
 Fallhöhe: 4,50 m