

---

## **Schleusen und Kanäle, Teil 2** (Dieter Glashagen)

Auf meinen ausgedehnten Fahrten mit meiner Motoryacht NIGEHRN habe ich bisher viele Kanäle und dabei unzählige Schleusen passiert. Mein Fahrtgebiet ist Nord- und Westdeutschland Mecklenburg-Vorpommern, Berlin sowie das angrenzende Ausland: Holland, Dänemark, Schweden, Polen.

### **Der Oder-Havel-Elbe Weg**

Der Name beschreibt bereits die Route, eine für den Güterverkehr bedeutende Wasserstraße auf der auch die Häfen von Berlin erreicht werden. Von Stettin über die Oder beginnt mit der Schleuse Hohensaaten der Oder-Havelkanal. Ein Höhepunkt auf dieser Strecke ist das Schiffshebewerk Niederfinow, heute ein technisches Baudenkmal. Der Bau aus den Jahren 1927-1934 ersetzte 4 Schleusen bei Eberswalde.

Es ist ein imposantes genietetes Stahlbauwerk entstanden.

Das Gebäude ist 94m lang, 27m breit und 60m hoch. Der Trog mißt 85 x 12m mit 2,5m Wassertiefe. Gewicht mit Wasser 4300 t. Die 4300 t schweren Gegengewichte werden von 256 Stahlseilen a 52mm Durchmesser gehalten. Den Antrieb besorgen 4 Elektromotore a 55 kn. Ein Hub von 36m dauert 20 Minuten. Bei meinen Fahrten habe ich diese Anlage schon in beiden Richtungen befahren. Der Verkehr ist im Gegensatz zu einer Schleusung recht einfach denn das Fieren von Leinen entfällt. Nach Einfahrt in den Trog wird das Schiff normal festgemacht. Man kann sogar während des Betriebes aussteigen um die Bewegung der Massen in dem Stahlgerüst zu beobachten. Die gesamte Anlage ist für den Tourismus bestens eingerichtet. Außer der Besichtigung lässt sich das Hebewerk auch aus kleinen Fahrgastschiffen erleben. Wer irgendwie in der Nähe ist sollte einen Besuch einplanen, auch von Berlin ist es mit dem Auto nicht weit.

### **Elbe-Seitenkanal**

Ein relativ moderner Kanal ist der **Elbe-Seitenkanal**, nach 8 jähriger Bauzeit 1976 eröffnet. Er verbindet auf einer Länge von 115 km den Mittellandkanal mit der Elbe bei Artlenburg. Der Hauptzweck für den Bau besteht darin die Elbe zwischen Hamburg und Magdeburg mit ihren im Sommer auftretenden Niedrigwasserständen zu überbrücken. Über weite Strecken verläuft der Kanal als Dammstrecke, das heißt, der Kanal steht in aufgeschütteten Dämmen. Straßen und Bahnstrecken werden mit Trogbrücken überbrückt. die 61m Höhenunterschied werden durch 2 Abstiegsbauwerke überwunden. Südöstlich der Stadt Uelzen befinden sich die Sparschleusen Uelzen 1 und 2 mit einer Kammergröße von 185x12m bzw. 190x12,5m. Die Schifffahrt muss hier eine Höhe von 23m überwinden. Da der Kanal keine natürlichen Zuflüsse besitzt, muss das gesamte Wasser das bei einer Talschleusung abgeleitet wird wieder in den oberen Vorhafen zurück gepumpt werden. Dort wird es in 3 stufenweise angeordnete Sparbecken geleitet aus denen die Schleusenkammer zur Bergschleusung wieder gefüllt wird. Die Poller in der Schleusenwand schwimmen mit dem Wasserstand in der Kammer auf, denn ein Fieren der Leinen wäre bei 23m Hub nicht möglich. Auf der letzten Strecke vor Artlenburg ist der Kanal zwischen Deichen eingebettet, also nicht mehr aufgeschüttet. Der Abstieg zur Elbe ist in Scharnebeck. Dort befindet sich ein Doppelsenkrecht Schiffshebewerk mit einer Hubhöhe von 38m, seinerzeit das größte Welt. Es ist interessant anzusehen wie in 2 riesigen Wassertrögen Fracht und Sportschiffe auf und abgehoben werden. Die Tröge haben eine nutzbare Größe von je 100x12m bei 3,4m Tiefgang. 1 Trog wiegt 5,800 t , für deren Antrieb 4 Elektromotore a 160 kw zuständig sind. Um Energie zu sparen sind als Gegengewichte 224 Betonscheiben, jede mit einem Gewicht von 26,5 t an 54mm dicken Stahlseilen aufgehängt.

### **Staustufe Geesthacht**

Nach wenigen Kilometern Elbe abwärts ist die Staustufe Geesthacht erreicht, die der Wasserstandsregulierung dient. Wegen der Staustufe war der Bau des Schleusenkanal und einer Doppelkammerschleuse erforderlich. Die Kammern wurden sehr groß gebaut damit Schleppverbände ohne Abkoppeln durchgeschleust werden können. Die Kammerlänge beträgt 239m, die Breite 25m. Die Schleusentore sind Hubtore. Für den elektrischen Antrieb wird sehr wenig Leistung benötigt da durch Gegengewichte in den Tortürmen deren Gewicht aufgehoben wird. Die Schleusung der Sportboote wird nach dem Festmachen der Frachtschiffe durch Lautsprecherdurchsage angesagt.

---