

EISENHÜTTENSTADT

VOM WASSER

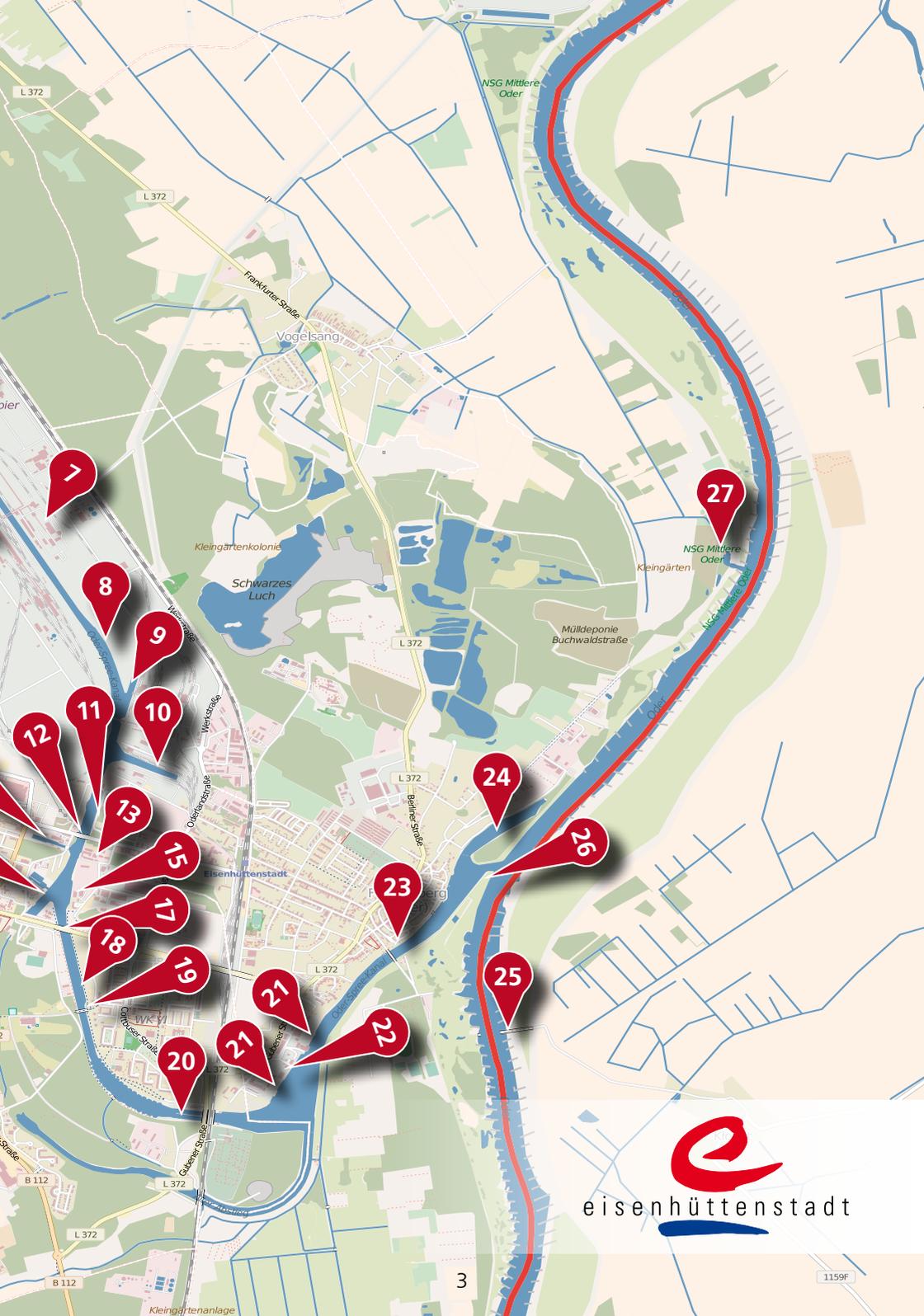


Zukunft  **wir sind dabei**
Eisenhüttenstadt

SEHENSWERTES ENTLANG DES WASSERS

Eisenhüttenstadt





SEHENSWERTES

1

SOW km 120 LU



Pohlitzer Seen

Bis in die 1950er Jahre befand sich am nördlich gelegenen Kleinen Pohlitzer See das „Seebad Ziltendorf“.

In den 1970er Jahren entstand eine Anlage zur Entenaufzucht und der Badebetrieb kam zum Erliegen. Heute ist der Kleine Pohlitzer See wieder ein beliebtes Bade- und Angelgewässer mit einem Grillplatz und Zeltmöglichkeit.

Der Große Pohlitzer See dient seit den 1950er Jahren als Wasserreservoir für das Eisenhüttenkombinat Ost (EKO), heute ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH (AMEH).

2

SOW km 120,08 LU

AMEH Pumpstation

Die AMEH bezieht ihr Brauchwasser für Kühl- und Produktionszwecke aus dem Großen Pohlitzer See, welcher über ein Einlaufbauwerk und zugehöriges Kanalsystem aus dem Oder-Spree-Kanal gespeist wird. Im Einlaufbauwerk erfolgt eine Vorreinigung des Wassers durch Rechen, um Verunreinigungen (Treibholz etc.) zurückzuhalten.



3

SOW km 120,13

AMEH Brücke Werkbahn

Die bei Kilometer 120,13 liegende zweigleisige Eisenbahnbrücke wurde 1951 errichtet. Verwendet wurde hierbei ein gebrauchtes Fachwerk aus dem Jahr 1943. Mit einer lichten Höhe von 4,50 m und einer Brückenlänge

von 57,60 m ist sie ein Teil der Verbindung des Stahlwerkes mit dem 10 km entfernten Rangierbahnhof in Ziltendorf.

Über diese Brücke findet ein Großteil der Eisenbahntransporte zur Ver- und Entsorgung des Werkes statt.



SOW km 121,39 LU

4

AMEH Hafen Doppellenker-Portaldrehkran (Erzumschlag)

Bei Kilometer 121,5 wurde der bestehende Oder-Spree-Kanal für einen Werkschafen des EKO in den Jahren 1951/52 auf 70 m verbreitert und beidseitig eine 180 m lange Kaikante errichtet.

Das Eisenerzlager des EKO-Hafens hatte eine Lagerkapazität von 700.000 t, in den 1960er Jahren belief sich der Umschlag im EKO-Hafen auf 1,6 Mio. Tonnen. Weiterer Erz-, Schrott- und Koksumschlag für das EKO wurde an noch drei weiteren mit einer eigenen Hafeneisenbahn verbundenen Hafenstandorten im Stadtgebiet getätigt. (Doppellenker-Portaldrehkran, VEB Kranbau Eberswalde, Tragfähigkeit 16 t, Baujahr 1975) z. t. ausser Betrieb!



SOW km 121,39 - 121,56 RU

5

AMEH Hafen Verladebrücken, Rohstofflager (Schrott, Kalk, Koks, Erz)

Zur Bewirtschaftung des Erzlagers, welches eine Länge von 1,5 km hat, betreibt AMEH zwei Verladebrücken.

1. Hersteller: VEB Kranbau Eberswalde, Tragfähigkeit 16 t, Baujahr 1997 und
2. Hersteller: Firma Bleichert, Tragfähigkeit 15 t, Baujahr 1953



SEHENSWERTES

6

SOW km 123 LU

AMEH Hochofengruppe, Bandbrücken



Mitte der 50er Jahre hatte das EKO sechs kleine Hochofen, von denen der Hochofen 1 (Technisches Denkmal) noch heute in Betrieb ist. Die Hochofen 2 und 3 sind stillgelegt.

Der 1997 errichtete große Hochofen 5A ist ebenfalls ein Schachtofen, der zur Erzeugung von Roheisen aus stückigen bzw. in der Sinteranlage stückig gemachten Eisenerzen (Agglomerat) unter Einsatz von Koks und Kohlenstaub als Reduktionsmittel dient.

Der Gestelldurchmesser des HO 1 beträgt 7,10 m und der des HO 5A beträgt 9,75 m. Die Jahresproduktion des HO 1 beträgt 0,5 Mio. t Roheisen und die des HO 5A 1,7 Mio. t Roheisen.

7

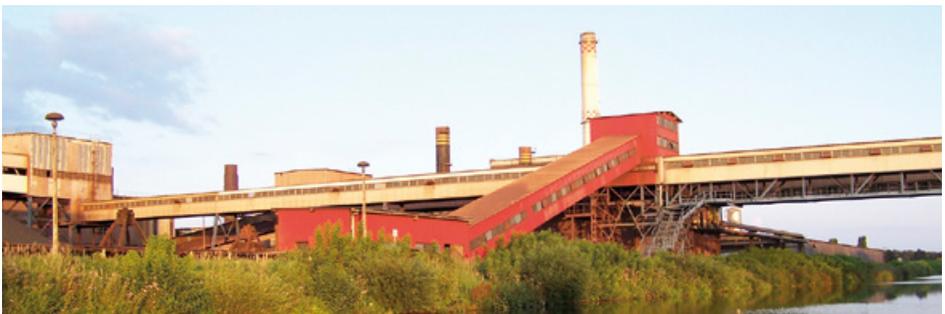
SOW km 123 RU

AMEH Sinteranlage

Die 2. Sinteranlage, Bj. 1975 (Metarom, Rumänien, 1. Sinteranlage 1952 - 76) wurde in den Jahren 1996/97 modernisiert. Sie verfügt über ein Sinterband mit einer Saugfläche von 190 m² und arbeitet mit Schütthöhen bis 600 mm bei einem Unterdruck von 200 mbar. Die Jahreskapazität beträgt 2,9 Mio. t Agglo-

merat. Der Schornstein ist 130 m hoch. Zum Schutz der Umwelt ist die Sinteranlage mit modernen Elektrofilteranlagen ausgerüstet.

Der Abgasfilter ist mit drei konventionellen Filterstufen und einer zusätzlichen MEEP-Stufe (moving electrode electric precipitator) ausgestattet.



SOW km 123,41 -124 RU

8

Koppel- u. Liegestelle / ehem. M STALAG III B

Am rechten Ufer befand sich von 1939 bis 1945 das sogenannte Mannschafts-Stamm-lager für Kriegsgefangene M STALAG III B.

Mit etwa 80 Baracken war es eines der größten Mannschafts-Stamm-lager in Brandenburg, welches etwa 400.000 Kriegsgefangene aus den USA, Großbritannien, Frankreich, der Sowjetunion, Jugoslawien, Italien, Holland, Belgien, Polen und der Tschechoslowakei durchliefen. Beim Bau des Eisenhüttenwerkes wurden Massengräber mit den Leichen von über 4000 sowjetischen Kriegsgefangenen entdeckt. Sie fanden ihre letzte Ruhestätte auf dem Platz des Gedenkens in Eisenhüttenstadt.

Mit der Einführung der Schubschiffahrt in der DDR wurde Anfang der 1970er Jahre ein Teil

des ehemaligen Lagergeländes abgegraben, um eine Prahmreedee zu errichten. Das übrige Areal ist heute als Industriegebiet am Oder-Spree-Kanal erschlossen.

Ein Gedenkstein auf dem Gelände und eine ständige Ausstellung im Städtischen Museum Eisenhüttenstadt erinnern an die Vergangenheit.



SOW km 124,05 RU

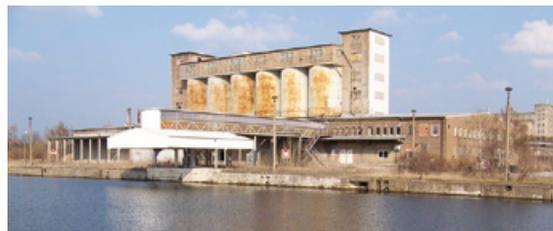
9

Zementhafen

Mit der Errichtung des Eisenhüttenwerkes entstand in unmittelbarer Nähe auch ein Hüttenzementwerk zur Weiterverarbeitung von Abprodukten aus dem Roheisenprozess.

In dem Anfangsstück eines ursprünglich geplanten Umgehungskanals um das Werks-gelände entstand 1953/54 ein eigener Um-schlaghafen.

Bei der Errichtung der 330 Meter lange Kai-wand des Zementhafens kam erstmalig eine in der DDR neuartige Unterwasser-Betonier-methode nach dem Wasserglas-Verfahren zur An-wendung.



SEHENSWERTES

10

SOW km 124,40 RU

Neuer Hafen (ehem. GBI-Hafen)



Im Rahmen der von Adolf Hitler verfolgten Umgestaltungspläne Berlins zur „Welthauptstadt Germania“ entstand am Oder-Spree-Kanal in Fürstenberg (O.) ein „Umschlaghafen des Generalbauinspektors“ Albert Speer mit einem Bearbeitungs- und Lagerplatz für Natursteinmaterial. Hier wurden großformatige Granitblöcke für ihren Einbau in die künftige Fassade der „Soldatenhalle“ des Oberkommandos der Wehrmacht an der „Nord-Süd-Achse“ bearbeitet und fertig nummeriert aufgestapelt. Hitler plante, dass unmittelbar nach dem „Endsieg“ die Baumaterialien über den Wasserweg nach Berlin transportiert und umgehend die Siegesbauten

Germanias errichtet werden sollten. Ein Teil der Fürstenberger Steine gelangte nach Kriegsende sogar tatsächlich nach Berlin. Allerdings, um beim Bau des zentralen sowjetischen Ehrenmals im Treptower Park Verwendung zu finden.

Ein weiterer Teil des Materials wurde beim Aufbau Stalinstadts u. a. für das Ehrenmal auf dem heutigen Platz des Gedenkens oder für Gehwegplatten in der Magistrale, der heutigen Lindenallee verwendet.

Im „Neuen Hafen“ wurden nun Rohstoffe und Produkte des Eisenhüttenkombinates sowie Baustoffe und Großplatten für den Wohnungsbau in Berlin umgeschlagen. Verbunden mit zwei weiteren Hafenstandorten im Stadtgebiet entwickelte er sich als VEB Oderhäfen zum zweitgrößten Binnenhafen in der DDR. Aus dieser Zeit stammt auch der blau-gelbe 32 t Doppellenker-Drehwippkran vom VEB Kranbau Eberswalde.

Heute ist der Hafen Eisenhüttenstadt nicht nur der östlichste Hafen Deutschlands, sondern auch das Tor für die westeuropäische Binnenschifffahrt nach Osten.

11

SOW km 124,66 - 124,98 RU

Koppel- u. Liegestelle (ehem. Dampferhafen)

Bis zum Ende der Dampfschleppschifffahrt war der Dampferhafen oberhalb der Fürstenberger Schleusentreppe Liegeplatz vieler Schlepp- und Eildampfer auf dem Oder-Spree-Kanal. Hier wurde Kohle aufgebunkert, Schleppaufträge wurden angenommen und viele Schiffer überwinterten hier mit ihren Schleppkähnen. Am Ufer entstan-



SOW km 124,66 - 124,98 RU

den Lebensmittel- und Kolonialwarengeschäfte, Gaststätten und Kohlebunkerplätze.

Verbliebene Zeugen der Dampfschiffahrts-Ära sind heute noch vereinzelte Gebäude am rechten Kanalufer. Kurz vor der Einfahrt in den Neuen Hafen befindet sich die Ruine der Gaststätte „Schwenk“, eine bis Mitte der 1960er Jahre sehr beliebte Schifferkneipe mit Biergarten.

Direkt daneben steht ein seit Anfang der 1980er Jahre als Wohnhaus genutztes dreigeschossiges Gebäude mit einem auffälligen Krüppelwalm-Mansarddach. Ein Putzspiegel in der Fassade trägt die Initialen „*V*S*G*“ . Hier befand sich einst die Fürstenberger Niederlassung der „Vereinigten Schleppdampfer-Genossenschaft e.G.m.b.H. zu Spandau“.

Als zu Beginn der 1970er Jahre die Flotte der Deutschen Binnenreederei von Schlepp- auf moderne Schubschiffahrt umgestellt wurde, mussten dafür ab 1966 im Streckenverlauf des Oder-Spree-Kanals einige Umbauarbeiten vorgenommen werden.

Neben mehreren Begradigungen und Verbreiterungen des Kanals erhielt der alte Fürstenberger Dampferliegehafen eine Stahlspundwand und eine Uferbeleuchtung mit Landstromanschlüssen. Mit einem Reparaturstützpunkt und einer Schiffstankstelle ausgestattet, wurde der ehe-



malige Dampferhafen nun zu einer Koppel- und Liegestelle für die Schubschifflotte der VEB Binnenreederei.

SOW km 125,01

12

Schönfließer Brücke

Die mit dem Bau des Oder-Spree-Kanals errichtete Straßenbrücke der Schönfließer Chaussee wurde 1945 von deutschen Truppen gesprengt und erst im Jahre 1951 wieder repariert.

Bis dahin verkehrte auf Höhe des Speichers eine Fähre über den Oder-Spree-Kanal. Daraus ergab sich der Straßename „Fährstraße“. Die Wiedereinweihung der Brücke erfolgte 1952.



SEHENSWERTES

13

SOW km 125,10 RU

Sportbootliegestelle (ehem. Vialithafen)



Die heutige Sportbootliegestelle gehörte früher als Verladehafen zur 1912 errichteten Fabrik der Tätosinwerke G.m.b.H. Berlin S.O.. Als Niederlassungsgründe wurden die Verfügbarkeit von Brennstoffen aus der benachbarten Brikettfabrik der Niederlausitzer Kohlenwerke AG und die vorteilhafte Lage am

Oder-Spree-Kanal für Rohstoffanlieferung und Produktversand genannt. Das Fürstenberger Werk war bereits das Zweite seiner Art, ein weiteres befand sich schon südlich von Stettin, im brandenburgischen Fiddichow an der Oder. Das sogenannte „Tätosin-System“ bezeichnete ein spezielles Herstellungsverfahren der Trocknungs-Anlagen-Gesellschaft mbH aus Berlin.

In Fürstenberg (O.) wurden damit Kartoffelflocken und Stärkemehl produziert. 1923 schloss das Tätosinwerk und die Deutsche Vialitgesellschaft m.b.H. erwarb den Gebäudekomplex zur Herstellung bitumenähnlicher Straßenbeläge. 1930 gehörte das Fürstenberger Werk mit einer Jahresproduktion von 10.000 Tonnen bald zu den größten Produzenten im damaligen Deutschen Reich.

14

SOW km 125,12 LU

ehem. Mielenzhafen / MYCEH



Mit der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals im Jahre 1891 nahm die Niederlausitzer Kohlenwerke AG gleichzeitig auch eine neue und leistungsfähige Brikettfabrik mit eigenem Verladehafen in Betrieb. Die Rohbraunkohle aus der nahen Grube „Präsident“ gelangte mit der Grubenbahn zur Fabrik, die Briketts mit dem Stempel „IDA“ konnten im eigenen Hafen direkt in den Kahn verladen werden. Das als

Stichhafen gebaute Hafenbecken bot Platz für vier Plauer Maßkähne.

Ab 1905 übernahm die Niederlausitzer Kohlenwerke AG über ihren Hafen auch die Spedition weiterer Massengüter wie Getreide. Das Fürstenberger Stammwerk wurde mit 420 Arbeitern einer der größten Arbeitgeber der Stadt. Der größte Teil der Briketts und der Rohbraunkohle wurde nach Berlin verschifft, aber auch die örtlichen Kohlebunkerplätze der Dampfschiffahrt wurden beliefert. In der Weltwirtschaftskrise erwarb die mächtige Märkische Elektrizitätswerk AG die Aktienmehrheit an der Niederlausitzer Kohlenwerke AG und schloss die Kohleförderung im Schönfließer Revier mitsamt der Brikettproduktion am Oder-Spree-Kanal.

Der Hafen wurde an den ehemaligen Hafenleiter verpachtet und firmierte nun als Niederlausitzer Umschlag- und Schifffahrtskontor Adolf Mielenz“.

SOW km 125,12 LU

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Grube und die Brikettfabrik noch einmal für kurze Zeit zur Produktion von einfachen Naspressteinen reaktiviert. In der Aufbauzeit Stalinstdts nutzte dann der VEB Bauunion den Hafen als Umschlagplatz für Baumateri-

alien. Schließlich verlor er seine Bedeutung für den Güterumschlag vollends und wurde zum Schiffsfriedhof. Seit 1972 ist er Heimathafen der Sektion Wassersport des ADMV, heute Motoryachtclub Eisenhüttenstadt e.V. (MYCEH).

10.000 t Reichstypenspeicher

1939 errichtete die H.-W. Lange & Co. GmbH aus Hamburg Altona am Oder-Spree-Kanal in Fürstenberg (Oder) einen imposanten Getreidespeicher mit dazugehörigem Verwaltungsgebäude.

SOW km 125,45 RU

15



Trockendock, ehem. Vorhafenbereich Oberschleuse / Alter und Neuer Abstieg

Am Abzweig des „Neuen Abstieges“ vom Oder-Spree-Kanal zur Zwillingsschachtschleuse befindet sich der ehemalige obere Vorhafenbereich der Fürstenberger Schleusentreppe. Hier befanden sich einst mehrere Wohnhäuser, Gastwirtschaften, Geschäfte, ein Dampfhammerwerk mit Gießerei und eine Ankerschmiede. Der letzte vom Wasser aus sichtbare Zeuge dieser Zeit ist heute das ehemalige Wohn- und Geschäftshaus „Miethchen“ auf der Inselfspitze. Am linken Ufer des Oder-Spree-Kanals errichtete die PREUSSAG-Reederei Luise-Schiffahrtsgesellschaft mbH von 1940 bis 1942

ein modernes Trockendock. In zwei Reparaturdocks und einem Neubaubecken sollten bis zu 1.000-t-Schiffe gebaut und repariert werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden hier bis in die 1960er Jahre im Krieg versenkte Oderkähne und Schlepper repariert. In den 1970er Jahren wurde die Werftnutzung eingestellt. Bis Ende der 1980er Jahre wurde das Trockendock als Winterlager für die sowjetischen Sarja-Gleitboote der Weißen Flotte Eisenhüttenstadt genutzt. Die Sommerliegstellen der Fahrgastschiffe befanden sich im Alten Abstieg. Heute befindet sich im Trockendock eine regionale Charterbasis für Haus- und Motorboote. Für Wassertouristen eignet sich die Anlegemöglichkeit sehr gut zum Einkaufen und Aufbunkern von Lebensmitteln.

SOW km 125,50 LU

16



SEHENSWERTES

17

SOW km 125,69

Magistralbrücke

1962 wurde die Straße der Republik zum Wohnkomplex VI und nach Fürstenberg (Oder) verlängert.

Für die neue Ost-West-Magistrale der Stadt wurde der obere Vorhafen der Oberschleuse zugeschüttet und eine 115 Meter lange Brücke über den Neuen Abstieg errichtet.



18

SOW km 125,80 - 126,00 RU

Liegestelle ehem. Stadthafen / DEGUSSA

In der Bauzeit des Neuen Abstieges und der Zwillingschachtschleuse kam auch der Bau des Mittellandkanals als große Ost-West Wasserstraße in großen Schritten voran. Am Abschnitt zwischen Hannover und der Anbindung an den Elbe-Havel-Kanal bei Magdeburg wurde Ende der 1920er Jahre intensiv gearbeitet. Um seine



Bedeutung als Schifffahrtsstandort zu erhalten, plante die Stadt Fürstenberg (O.) die Errichtung eines neuen, hochwasserfreien Kanalhafens am Neuen Abstieg. Der zunächst als 415 Meter lange Parallelhafen mit Wendestelle und Gleisanschluss angelegte Hafen sollte zum östlichsten Ausgangshafen des Mittellandkanals werden und später durch drei 600 m lange Hafenbecken zwischen Neuem Abstieg und Bahnlinie erweitert werden. Der neue städtische Hafen wurde von der Dampfgenossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer e.G.m.b.H. betrieben,

blieb jedoch wegen der Konkurrenz durch die etablierten Hafenstandorte „Alter Hafen“ und „Mielenzhafen“ hinter den wirtschaftlichen Erwartungen der Stadt zurück. Die Lage besserte sich erst nach der schrittweisen Ausstattung mit moderner Umschlagtechnik und dem verstärkten Getreideumschlag im Zuge der Kriegsvorbereitungen nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten. Die verstärkte Ansiedlung von Rüstungsbetrieben führte im Jahre 1940 zur Auflösung des städtischen Hafens. Das gesamte Areal zwischen Kanal und Bahnlinie diente nun der Ansiedlung eines chemischen Zentralwerkes der DEGUSSA. Im ersten Bauabschnitt wurde mit dem Bau einer Natriumfabrik begonnen, ein Carbidwerk mit paralleler Lösungsmittelproduktion konnte erst nach dem Kriegswinter 1941/42 begonnen werden. Weitere Anlagen für die Helium-, Wasserstoff- und Formaldehydproduktion befanden sich bis April 1945 noch im Bau. Über den ehemaligen Stadthafen wurde Kohle für das betriebseigene Kraftwerk umgeschlagen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Industrieanlagen der DEGUSSA demontiert und der Hafenbetrieb im Verbund mit den weiteren Hafenstandorten wieder aufgenommen. Auf dem ehemaligen DEGUSSA-Gelände entstand ab 1966 der VI. Wohnkomplex. Der Hafenbetrieb wurde in den 1990er Jahren endgültig eingestellt.

SOW km 126,28

19

Diehloer Wegebrücke

Die heutige Diehloer Brücke ist bereits das vierte Bauwerk an dieser Stelle. Mit dem Bau des Neuen Abstieges wurde 1920 im Zuge des „Diehloer Bergweges“ zunächst eine hölzerne Behelfsbrücke errichtet, welche 1923 durch eine Stahlfachwerkbrücke ersetzt wurde.

Als diese zum Kriegsende im April 1945 gesprengt wurde, folgte erneut eine Behelfsbrücke aus Holz. Erst mit der Errichtung des Wohnkomplexes VI und der verstärkten Ge-



staltung der „Insel“ zum Freizeit- und Erholungspark entstand 1971 die heutige Fußgängerbrücke aus Stahl.

SOW km 127,50

20

Zwillingschachtschleuse

Die Zwillingschachtschleuse wurde 1927 bis 1929 im Zuge des Neuen Abstieges errichtet und fasst die dreistufige Schleusentreppe des Alten Abstieges in einem Bauwerk zusammen.

Die Schleuse überwindet damit je nach Pegelstand der Oder einen Höhenunterschied von 12 bis 14 Metern und arbeitet zur Wasserersparnis im Zwillingsbetrieb. Das bedeutet, zum Beginn des Schleusenvorganges ist eine Schleusenkammer für die Talschleusung geleert und die andere für die Bergschleusung gefüllt.

Dann erfolgt zunächst über Verbindungsschieber zwischen den Kammern ein Ausgleich des Wasserstandes. Anschließend wird die bergfah-



rende Kammer zum Unterwasser hin abgelassen und die talfahrende Kammer wird vom Oberwasser her aufgefüllt.

Das Bauwerk wurde für das 1.000-t-Schiff konzipiert, welches auch Bemessungsgrundlage für den im Bau befindlichen Mittellandkanal war.

Damit sind beide Schleusenkammern je 130 m lang und 12 m breit. Die Architektur der gesamten Schleusenanlage folgt dem „Dampferstil“ und beherbergt als Technisches Denkmal neben der modernen Steuerungsanlage auch noch die historische Technik sowie eine kleine Ausstellung, welche nach Anmeldung beim Schleusenpersonal besichtigt werden kann.

(UKW Kanal 20 / Tel. 03346-4085420)



Neue Oderwerft

Bereits vor dem Bau des Oder-Spree-Kanals siedelten sich hier im „Fürstenberger See“, einem Altarm der Oder, ab 1881 die ersten Fürstenberger Schiffswerften an. Neben den verschiedenen



Werftunternehmen (die größten waren die Werften Otto Silbernagel und Adolf Riedel) gab es bald auch mehrere Ankerschmieden, Windenbauanstalten und Seilereien. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Silbernagel- und Riedel-Werft zusammengefasst und als Sowjetische Aktiengesellschaft betrieben. Neben der Aufarbeitung gesunkener Binnenschiffe wurden nun auch Fischkutter für das Schwarze Meer gebaut. Nach der Übergabe in DDR-Volkseigentum wur-

den im VEB Oderwerft weiter kleinere Binnenschiffe und Fischkutter gebaut. Im VEB Schiffsreparaturwerft wurden Oder-Eisbrecher und andere Binnenschiffe gewartet und repariert. Im Zuge der Kombinatbildung und der Einführung der Schubschiffahrt in der DDR wurde die Oderwerft zum Betriebsteil des VEB Yachtwerft Berlin und spezialisierte sich auf den Prahmenbau. Nach der Wiedervereinigung folgte die Privatisierung als Oderwerft GmbH und es entstanden u.a. Fähren und Gütermotorschiffe. Aus der ehemaligen Schiffsreparaturwerft wurde die Yachtwerft Fürstenberg, welche sich aber mit dem Bau von hochwertigen Aluminiumyachten nicht erfolgreich am Markt etablieren konnte. Ebenfalls eine Anekdote blieb zuvor an dieser Stelle auch die Weiterentwicklung und die Serienproduktion von „Airfoil Flairboats“, kleinen 2- bis 8-sitzigen Bodeneffektfahrzeugen für den australischen Markt. Heute sind beide Werftstandorte wieder zusammengefasst als Neue Oderwerft GmbH erfolgreich am Markt. So sind heute nicht nur zahlreiche Autofähren und Passagierschiffe zwischen Rügen und Hiddensee, in Rostock oder Stralsund in Fahrt, sondern auch europaweit diverse Behördenfahrzeuge, Tank-, Gütermotor- und Spezialschiffe „Made in Eisenhüttenstadt“ unterwegs.

ehem. Alter Hafen

Bis zum Ende des 19. Jahrhundert besaß die Schifffahrt für Fürstenberg (O.) nur eine geringe Bedeutung. Erst mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt und mit dem Bau des Oder-Spree-Kanals setzte ein rasant zunehmender Güterverkehr auf den Wasserstraßen zwischen Berlin und Schlesien ein. Von der Kanalfahrt in Fürstenberg ankommende Schleppkähne mussten dabei oftmals einen Teil ihrer Ladung auf andere Schiffe umleichten, um ihren Tiefgang für die Oderfahrt zu reduzieren. Umgekehrt warteten halb beladene, von der

Oder ankommende Kähne, um für die Weiterfahrt auf dem Oder-Spree-Kanal zusätzliche Ladung aufzunehmen. Zudem mussten Pflegearbeiten und Kleinreparaturen durchgeführt sowie Ruhezeiten der Mannschaften eingehalten werden. Um die Situation an den Ladestellen zu entspannen, wurde in den Jahren 1911/12 an der Einmündung des Oder-Spree-Kanals in den Fürstenberger Innensee ein Schutz- und Überladehafen für 400 Schiffe eingerichtet.

1920 wurde der von der Schlesischen Dampfer-Kompagnie / Berliner Lloyd AG betriebene Hafen erweitert und es entstand ein 350 Meter

SOW km 128,13 - 128,32 RU

langer Kai. In dieser Zeit wurde hier hauptsächlich Stückgut umgeschlagen. Dies geschah ausschließlich in schwerer körperlicher Arbeit mit Tragekörben und von Hand, Schüttgüter wurden mit der Schaufel umgeschlagen.

Erst ab den 1930er Jahren gab es drei 5t-Kräne. Die Hafennutzung wurde Anfang der 1990er Jahre mit der Abwicklung der Binnenhäfen Oder GmbH eingestellt.



SOW km 129,50 RU

23

Altstadtkern Fürstenberg (O.), Neue Deichbrücke, Nikolaikirche, Bollwerk

Die Fürstenberger Deichbrücke trennt den Fürstenberger See in den „Innensee“ und den „Außensee“. 1945 zerstört, erfolgte ihr Wiederaufbau erst im Jahr 1996. In der Zwischenzeit verkehrte eine handbetriebene Fähre „über’n See“. Am rechten Ufer erhebt sich das historische Fischerkietz mit malerischen, verwinkelten Gassen und der spätgotischen Nikolaikirche. Sie wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und der Wiederaufbau zog



blick. Seit 2008 lädt am Bollwerk eine moderne und komfortable städtische Anlegestelle für Sportboote, Fahrgast- und Flusskreuzfahrtschiffe zur Rast ein. Vom Restaurant „Zum Kietz“ sind es nur wenige Schritte die „Himmelsleiter“ hinauf ins Altstadtzentrum mit Geschäften, Restaurants, Städtischem Museum und anderem mehr.



sich mit einer fast dreißigjährigen Unterbrechung und verschiedenen Maßnahmen bis ins Jahr 2006. Der Kirchturm kann bestiegen werden und bietet einen unvergleichlichen Aus-



SEHENSWERTES

24

SOW km 130,01 - 130,30

ehem. Winterhafen / alte Mündungsstrecke

Mit dem Bau des Neuen Abstieges und der Zwillingssschachtschleuse musste auch der Mündungsbereich des Oder-Spree-Kanals in die Oder für das 1.000 Tonnen-Schiff angepasst werden.

Da die alte Einmündung in den Fürstenberger See bei Oderkilometer 554,0 immer wieder versandete, wurde einige hundert Meter südlich eine neue Mündung gebaut und die alte Einfahrt in den Fürstenberger See mit einem



Damm verschlossen. Der verbliebene „Tote Arm“ wurde zum Winterhafen ausgebaut.

25

Od km 552,13 RU

Brückenruine



Unweit des Fürstenberger Stadions befinden sich bei Stromkilometer 552,13 am rechten Ufer die Reste der Fürstenberger Oderbrücke. Am 12. September 1919 wurde sie nach fünfjähriger Bauzeit eingeweiht. Das Stahlbetonbauwerk besaß eine Länge von 626,3 Metern, die Fahrrinne überspannte ein eleganter 103,5 Meter langer und 11,9 Meter hoher Stahlfachwerkbogen. Am 4. Februar 1945 wurde die Brücke durch die Deutsche Wehrmacht gesprengt, um den Vormarsch der Roten Armee über die Oder zu behindern.

26

SOW km 130,15 / Od km 553,40 LU

Neue Einmündung SOW Gedenkstein

Mit der Einweihung des Oder-Spree-Kanals im Jahre 1891 wurden an beiden Enden des Oder-Spree-Kanals Gedenksteine mit Entfernungangaben aufgestellt.

Im Zuge der Verlegung der Kanaleinmündung in die Oder bei der Umgestaltung der Fürstenberger Abstiegsstrecke (1924-1931) erhielt der



SOW km 130,15 /Od km 553,40 LU



Gedenkstein seinen Platz am rechten Kanalufer der neuen Einfahrt. Vor einigen Jahren wurde er restauriert und an seinem heutigen Standort, am ehemaligen Wahrschauer aufgestellt. Sein Pendant befindet sich bei Berlin am rechten Kanalufer der Einfahrt in den Seddinsee.

Einen Wahrschauerdienst gibt es an der Deichspitze in Fürstenberg heute nicht mehr, die Schifffahrt auf der Oder und dem Oder-Spree-Kanal verständigt sich mittlerweile über UKW-Funk.

Od km 556,1 LU

27

Ruine MEW Einheitskraftwerk

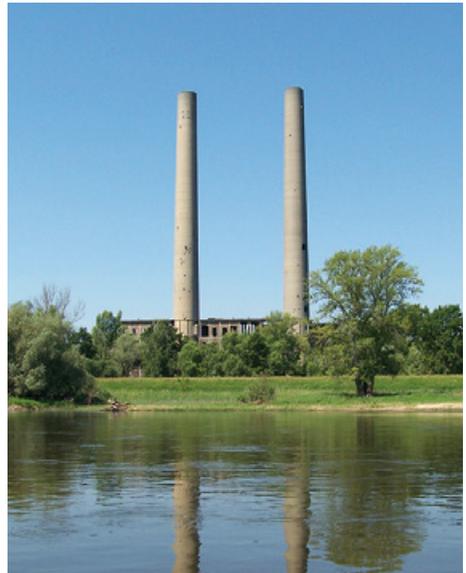
Am Oderkilometer 556,1 erheben sich als weithin sichtbare Landmarke die 100 Meter hohen Schornsteine der Ruine des Einheitskraftwerkes Vogelsang.

Das Kraftwerk der Märkischen Elektrizitätswerk AG stellte den Baubeginn einer Serie von fünf identischen Großkraftwerken dar, mit deren Hilfe im Zweiten Weltkrieg der Energiebedarf der forcierten Rüstungsindustrie gedeckt werden sollte.

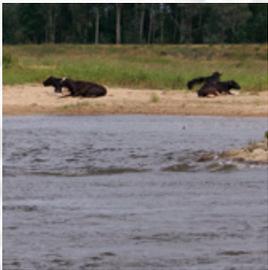
Am 1. April 1943 begann der Bau des ersten „Halbwerkes“ mit zwei Blöcken und umfangreichen Nebenanlagen in Fürstenberg (Oder). Die Aufschlussarbeiten für den benachbarten Braunkohletagebau liefen bereits seit 1940.

Als die Rote Armee im Februar 1945 die Oder bei Fürstenberg erreichte, war das Kraftwerk zu etwa 80 Prozent baulich fertiggestellt, etwa ein Drittel der Maschinenausrüstung war bereits installiert und befand sich zum Teil im Anlaufbetrieb.

Im Rahmen von Rüstungsdemontage und Reparatur wurde das Kraftwerk dann bis 1947 wieder in den Rohbauzustand zurückversetzt.



EISENHÜTTENSTADT VOM WASSER



LANDGANG

TIPPS

Touristinformation

Tourismusverein Oder-Region Eisenhüttenstadt e. V.

Lindenallee 25 | T. 03364 413690

www.tor-eisenhuettenstadt.de

Städtisches Museum Eisenhüttenstadt mit Galerie

Löwenstraße 4 | T. 03364 2146

www.museum-eisenhuettenstadt.de

Feuerwehr- und Technikmuseum

Heinrich-Pritzsche-Straße 26 | T. 03364 28243

www.museum-eisenhuettenstadt.de

Dokumentationszentrum Alltagskultur der DDR

Erich-Weinert-Allee 3 | T. 03364 417355

www.alltagskultur-ddr.de

Inselbad Eisenhüttenstadt

Insel 4 | T. 03364 280672

www.freizeit-ehst.de

Tiergehege Eisenhüttenstadt

Insel 8 | T. 03364 280169

www.tiergehege-ehst.de

Herzlich willkommen

Planstadt Eisenhüttenstadt – hier liegen Sie richtig!



Herausgeber

Stadtverwaltung Eisenhüttenstadt
Fachbereich 5 - Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Kultur und Sport
Bereich Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung

Zentraler Platz 1
15890 Eisenhüttenstadt
www.eisenhuettenstadt.de

Redaktion: Michael Reh

Gesamtherstellung: O.K. Werbeagentur

Fotos

Stadt Eisenhüttenstadt, Michael Reh
Redaktionsschluss: Dezember 2015




eisenhüttenstadt