

Die in den Jahren 1898 bis 1902 erbaute Tiefstackschleuse (Abb. 325 und 326) zeigt mit Rücksicht auf die gesteigerten Verkehrsanforderungen erheblich größere Abmessungen als die Schleusen des Hammerbrooker Kanalnetzes und der Bille bei Brandshof. Die beiden, je 30 m langen Kammern des Außenhauptes und die beiden Durchfahrten des Binnenhauptes haben je 10 m Lichtweite, das Becken zwischen den Häuptern hat eine Größe von 70×70 m, so daß eine Nutzlänge von 120 m für den Schiffsverkehr zur Verfügung steht. Jede Außenkammer hat zwei Ebbe- und zwei Fluttore sowie ein Sturmtor zum Hochwasserschutz. Die Durchfahrten im Binnenhaupt haben je ein Ebbe- und ein Fluttore. Die Bewegung der Tore und Schützen erfolgt durch maschinelle Drehvorrichtungen, die mit der Hand bewegt werden. Die Tiefstackschleuse konnte bisher in der Hauptsache nur für die Durchfahrt von Baggerbooten zur Geländeaufhöhung benutzt werden und steht dem öffentlichen Wasser- verkehr noch nicht zur Verfügung.

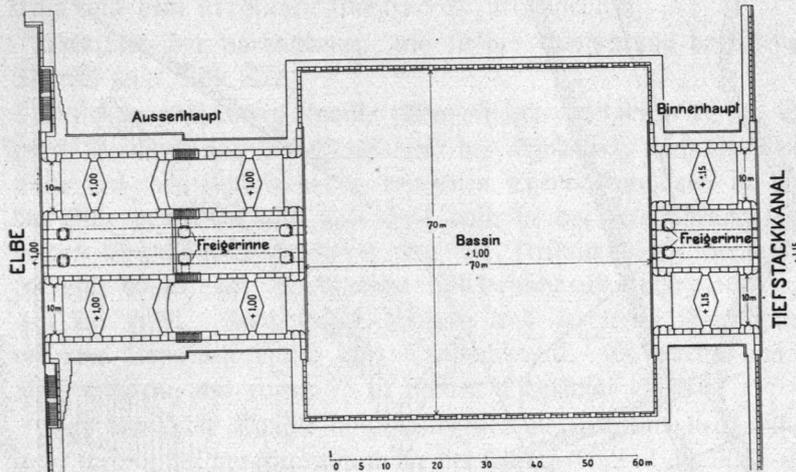


Abb. 325. Tiefstackschleuse, Grundriß.

Der Schiffsverkehr zwischen Bille und Elbe bei der Brandshofer Schleuse hat sich mit dem zunehmenden Anbau erheblich gesteigert. Um diesem Verkehr ohne Stockungen gerecht werden zu können, wurde zwischen der sogenannten Kleinen Brandshofer Schleuse und einer westlich von ihr belegenen Entwässerungsschleuse die neue Große Brandshofer Schleuse in den Jahren 1907 bis 1909 erbaut. (Abb. 327 bis 329.)

Die Durchfahrten der Großen Brandshofer Schleuse haben 7 m Breite, das Zwischenbecken hat eine Größe von 50×40 m. Die beiden Durchfahrten des Außenhauptes und das Binnenhaupt weisen je ein Ebbe- und Fluttore auf; zwei Sturmtore im Außenhaupt bieten die notwendige Deichsicherheit. Die westliche Entwässerungsschleuse wurde zu einem Entwässerungskanal mit selbstwirkendem Drehtor, einem Klapptor als Stauschwelle und einem Sicherheitsabschluß ausgebildet.

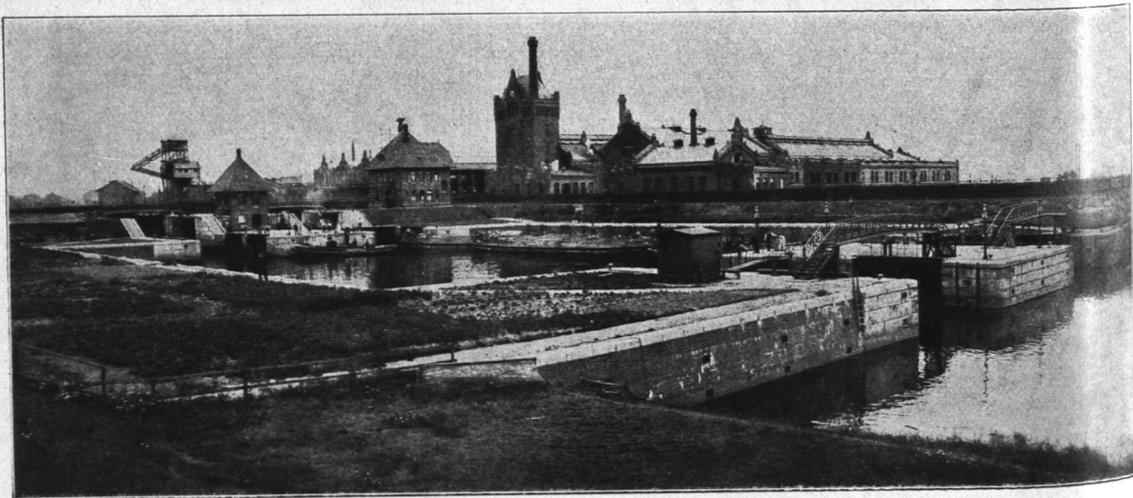


Abb. 326. Tiefstackschleuse, Ansicht.