

Schleuse Plötzensee, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal (BSK) km 7,45

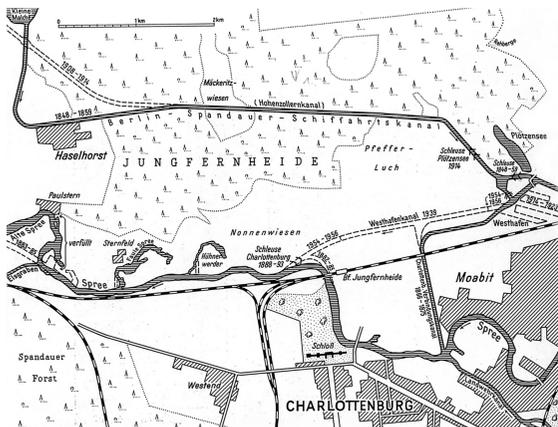
Mitte des 19. Jahrhunderts kam die Idee auf, eine direkte Wasserstraßenverbindung zwischen den damals noch eigenständigen Städten Berlin und Spandau zu schaffen. Dafür gab es zwei Gründe, zum einen die schwierige Schifffahrt auf der unregulierten Unterspree zwischen Charlottenburg und Spandau, zum anderen eine Verkürzung des Weges zum Finowkanal und zur Oder.

Der Bau des 12,20 km langen Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals wurde 1847 begonnen und war 1859 vollendet. Berücksichtigt wurde der Vorschlag von Landschaftsarchitekt Peter Joseph Lenné, den Abzweig aus der Spree unterhalb der Unterbaumbrücke, der heutigen Kronprinzenbrücke, zu legen und den Kanal dem Lauf des Charité-Grabens zwischen dem 1846 entstandenen Hamburger Bahnhof und der Charité folgen zu lassen.

An der Abzweigung entstand ein 130x190 m großes Becken für den Humboldthafen. Die 60 m breite Hafeneinfahrt wurde 1865 durch die Alsenbrücke überspannt, die vom Mittelpfeiler aus zugleich eine Verbindung zum linken Spreeufer herstellte. Da sie den Anforderungen der Schifffahrt nicht mehr genügte, wurde sie 1928 ohne Spreequerung durch eine stählerne Hängebrücke ersetzt. Sie wurde nach dem Mitbegründer der Weimarer Reichsverfassung Hugo Preuß benannt und 1933 in Admiral-Scheer-Brücke umbenannt. Da sie im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde, entstand 2002/04 die neue Hugo-Preuß-Brücke mit einer Länge von 88,50 m und einer Breite von 24,00 m.

Am Humboldthafen erhielt die Trasse eine für die Schifffahrt ungeeignete Ausfahrt vom Hafenbecken in die Kanalstrecke in einer Kurve von nur 150 m Halbmesser. Etwa 1,50 km weiter wurde der Kanal am Auslauf der Panke zum 120x200 m großen Hafenbecken des Nordhafens erweitert. Die Wasserstraße führte dann südlich am Plötzensee vorbei durch die Jungfernheide in westlicher Richtung bis nach Haselhorst, wo der Kanal in einem scharfen Knick nach Norden einbog und ursprünglich in der Kleinen Malche des Tegeler Sees mündete.

Der Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, der im wesentlichen die gleiche Querschnittsgestaltung wie der im Jahre 1850 eröffnete Landwehrkanal erhielt, war für 170-t-Schiffe ausgelegt. Zur Anlage gehört die Schleuse Plötzensee, mit der die unterschiedlichen Wasserstände von Havel und Spree ausgeglichen wurden. Der Kanal wurde damit in eine 8 km lange Havel- und eine 4 km lange Spreehaltung unterteilt. Im allgemeinen liegt der in Spandau angestaute Wasserspiegel der oberen Havelhaltung höher als jener der Spree. Seinerzeit kam es bei Hochwasser vor, dass der Wasserstand der unregulierten Unterspree höher lag als der Havelwasserstand im Tegeler See. Aus diesem Grund erhielt die Schleuse Plötzensee für ihre Kammer von 47,50 m Länge und 6,04 m Breite doppelte Tore mit entgegengesetzter Stemmung, um sowohl die Havel- als auch die Spreehaltung gegeneinander abwehren zu können. Nach Regulierung der Unterspree in den Jahren 1882-85 konnte auf diese Sicherheitsmaßnahme verzichtet werden, so dass die Doppeltore entfielen.



Die Schleusen Plötzensee zwischen 1848 - 59 und 1914, Zeichnung Werner Natzschka

Der Kanal hat sich seit seiner Eröffnung zu einer erfolgreichen Schifffahrtsstraße entwickelt. Im Jahre 1884 wurde die Stadtschleuse im Durchschnitt täglich von 40 Schiffen, der Landwehrkanal von 46 und der Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal von 73 Schiffen durchfahren. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurde die Spreehaltung des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals in den Jahren 1891 und 1892 und in den folgenden Jahren bis 1902 auch der 3,2 km lange Charlottenburger Verbindungskanal unter anderem mit Steilufern ausgebaut, so dass dort die Fahrt mit Plauermaß-Schiffen bis 600 t Tragfähigkeit ermöglicht wurde. Um die Zufahrt zur Schleuse Plötzensee zu verbessern, wurde die 1859 über dem Gewässer errichtete hölzerne Balkenbrücke im Jahre 1911 durch das massive Bauwerk der Nördlichen Seestraßenbrücke mit 19 m Breite ersetzt.

Bei der Anlage des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals wurde nicht bedacht, dass die von der Oberhavel kommenden Schiffe nicht nur in die Berliner Innenstadt, sondern auch über den Landwehrkanal in die südlichen Stadtteile wollten. Sie mussten entweder vom Humboldthafen aus die Spree 5 km abwärts bis zum Spree-Eck fahren oder aber den Weg über die Spandauer Schleuse nehmen, um dann auf der unregulierten Unterspree aufwärts bis zur unteren Mündung des Landwehrkanals zu gelangen. Aus diesem Grunde ging man 1866 an die Ausführung eines Verbindungskanals zwischen dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und dem Spree-Eck. Dieser Kanal zweigt im Unterwasser der Schleuse Plötzensee (am heutigen Westhafen) ab, läuft von dort zuerst auf 1,2 km Länge westlich (Westhafenkanal), dann auf 1,4 km Länge südlich bis zum Spree-Kreuz (Charlottenburger Verbindungskanal).

Am 1. April 1905 wurde der Bau eines Großschiffahrtsweges von Berlin nach Stettin beschlossen. Neben dem Finowkanal für 170-t-Schiffe sollte die neue Trasse 600-t-Schiffe bewältigen. Mit den Arbeiten wurde 1908 begonnen. Am 17. Juni 1914 wurde die Wasserstraße, die Teile des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals nutzt, unter dem Namen Hohenzollernkanal durch Kaiser Wilhelm II. der Öffentlichkeit übergeben. Bekannt ist die Wasserstraße auch unter den Namen Großschiffahrtskanal bzw. Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin.

Der Hohenzollernkanal wurde zweischiffig ausgebaut. Im Stadtbereich verfolgt der Kanal von Plötzensee zunächst westwärts die Linie des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals bis kurz vor Gartenfeld, biegt aber dann in nordwestlicher Richtung ab und mündet nun, in gerader Richtung auf die Insel Großer Wall zulaufend, in die Oberhavel. Er erhielt eine Wasserspiegelbreite von 33,00 m und eine Wassertiefe von 2,30 m, so dass Schiffe bis 65,00 m Länge, 8,00 m Breite und 1,75 m Tiefgang verkehren konnten.

Lag die alte Plötzenseer Schleuse bei km 7,99, so wurde die neue Doppelschleuse weiter westlich bei km 7,45 des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals geschaffen. Die Kammern erhielten eine nutzbare Länge von 67,00 m, eine Breite von 10,00 m sowie eine Drempeltiefe von 3,00 m. Das Bauwerk wurde auf Holzpfehlen gegründet. Die Sohle entstand aus durchlässigem Großpflaster. Kammerwände und Schleusenhäupter wurden aus Beton erbaut und teilweise verklindert. Um das Jahr 1927 wurden die hölzernen Tore durch Stahltore ersetzt.

Statt der bisherigen 19 Schleusen über den Finowkanal waren mit der Eröffnung des Hohenzollernkanals nur noch 6 Schleusen zu überwinden, von denen nach Inbetriebnahme des Schiffshebwerks am 21. März 1934 noch einmal die 4 Schleusen der Schleusentreppe Niederfinow entfielen. So kommt es letztendlich, dass diese Schifffahrtsstraße zwischen Plötzensee und Hohensaaten auf rund 100 km nur in drei Stauhaltungen unterteilt ist.

Um die Leistungsfähigkeit des Hohenzollernkanals zu steigern, wurde die Strecke in den Jahren von 1933 bis 1936 von der Schleuse Plötzensee westwärts bis zur Einmündung in die Oberhavel mit einer Wasserspiegelbreite von 53,00 m und einer Wassertiefe von 3,20 m dreischiffig für 1000-t-Schiffe ausgebaut.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin hat in den vergangenen Jahren für eine Modernisierung der Schleusenanlage Plötzensee gesorgt. In der Hebestelle auf der Schleusenplanie wurde ein zentraler Bedienstand mit computergesteuerten Bedien- und Visualisierungssystemen sowie einer Audio-Video-Anlage eingerichtet. Die ölhydraulischen Antriebe für das Klapptor am Oberhaupt und das Stemmtor am Unterhaupt der Nordkammer wurden durch umweltfreundliche Elektro-Hubzylinder ersetzt. Das Füllen und Leeren der Kammern erfolgt über kurze Umläufe mit elektrisch angetriebenen Schützen. Eine Luftsprudelanlage sorgt für die Freihaltung der Stemm- und Klappertornischen von Geschwemmsel und Eis.



Humboldthafen, Lehrter Bahnhof und Hugo-Preuß-Brücke 1930, Landesbildstelle Berlin

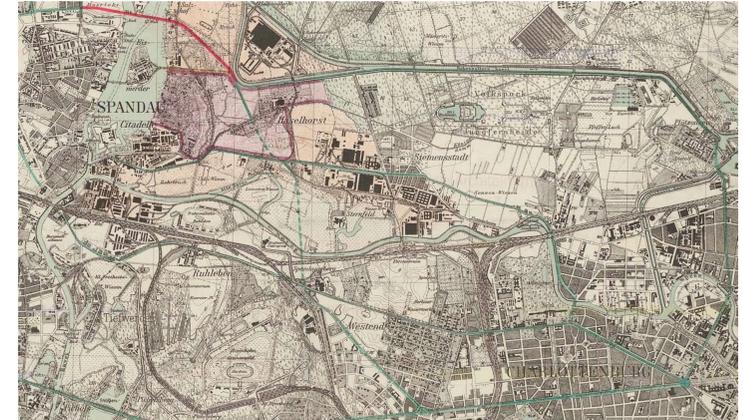


Schleuse Plötzensee 1914, Photo Hermann Rückwardt

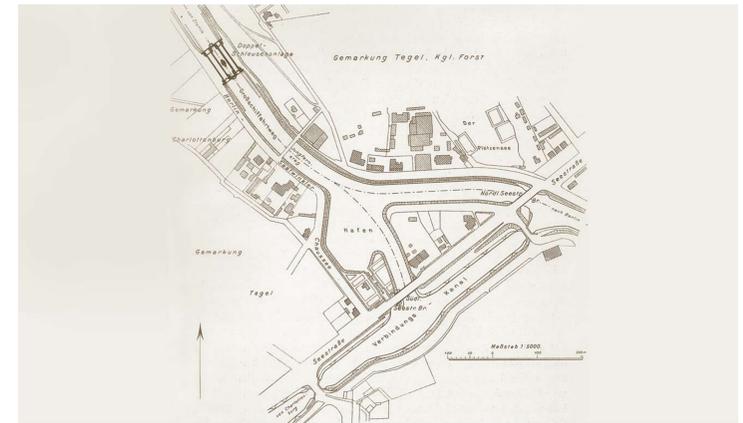


Alsenbrücke, Quelle Berlin und seine Bauten 1896

Wir machen Schifffahrt möglich.



Hohenzollernkanal, Schinkelwettbewerb 1931



Schleuse Plötzensee, 1914

Schleuse Plötzensee

Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal (BSK) km 7,45
Telefon 030 34560792

Zuständig Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin
Außenbezirk Spandau
Sophienwerder Weg 70, 13597 Berlin
Telefon 030 330805-0

Kammerlänge: 67,20 m
Kammerbreite: 10,00 m
Fallhöhe: 0,70 m