

Wir machen Schifffahrt möglich.



Jungfernbrücke und Stadtschleuse, Photo Waldemar Tietzenthaler, 1909



Kaiser-Wilhelm-Nationaldenkmal, 1897



Friedrichsgracht

## Stadtschleuse, Spreekanal (SpK) km 0,90

In Berlin existiert von alters her die natürliche Spaltung der Spree in einen Haupt- und einen Seitenarm, dazwischen die Spreeinsel, auf der zunächst eine Burg, später das Schloss der brandenburgischen Kurfürsten, preußischen Könige und deutschen Kaiser stand. Nördlich davon, hinter dem breiten Flusslauf, entwickelte sich Berlin, südlich davon, nach dem schmalen Seitenarm, lag bis zur Vereinigung der beiden Städte im Jahre 1710 die Stadt Cölln.

Bereits im Mittelalter wurden die beiden Gewässer für die Damm-Mühlen an der Spree und die Werderschen Mühlen im sogenannten Cöllnischen Stadtgraben aufgestaut. Wer heute den enormen Schiffsverkehr zwischen Bode-Museum, Mühlendammshleuse und Jannowitzbrücke beobachtet, kann sich kaum vorstellen, dass auf dem Hauptarm der Spree bis zum 25. September 1894 keine Schiffschiffahrt möglich war. An der Mühlendammbrücke existierte ein „Molendamm“ - die älteste Überquerung zwischen Berlin und Cölln. Damm und Stau, von denen 1298 erstmals berichtet wird, verhinderten über Jahrhunderte den durchgehenden Schiffsverkehr im natürlichen Flusslauf.

Erst 1432 wird im Cöllnischen Stadtschreiberbuch von einer „Flutrinne“ berichtet. Diese zweigte vor dem Mühlendamm von der Spree ab, verlief in Richtung Spittelmarkt, dann parallel zur Oberwasserstraße und führte zwischen Unterwasserstraße und Schlossplatz sowie Zeughaus und Lustgarten zum (heutigen) Bode-Museum, wo sie wieder in die Spree mündete. Der Verlauf ist prinzipiell unverändert geblieben. Um 1786 wurde die Trasse von der Inselbrücke bis zur Gertraudenbrücke Friedrichsgracht genannt, von da bis zur Schleusenbrücke Schleusengraben und etwa vom Zeughaus bis zur Einmündung in die Spree Kupfergraben. Offiziell heißt diese Wasserstraße heute Spreekanal.

Im Jahre 1578 wird für den Cöllnischen Stadtgraben der Bau einer hölzernen Schleuse auf dem Werder erwähnt. Errichtet wurde dieser schlichte Schiffsdurchlass zwischen dem heutigen Auswärtigen Amt und der ehemaligen Schinkelschen Bauakademie. Wenn diese Stauschleuse in der Flutrinne geöffnet wurde, konnten die bereitliegenden Schiffe mit der Flut vom Oberwasser ins Unterwasser geschleust werden.

1652 schuf Baumeister Johann Gregor Memhardt den ersten „Grundriß der Beyden Churf. Residentz Städte Berlin und Cölln an der Spree“. Der Plan gibt auch einen Einblick in die damaligen Wasserverhältnisse. Der Seitenarm wird „Neuer Ausfluss der Spree“ genannt. Eingezeichnet ist im Spreeauf der Mühlendamm und im Stadtgraben eine Schleuse. Einige Jahre später wird davon berichtet, dass „Anno 1657 der Churfürst Friderich Wilhelm diese Schleuse aus dem Grundt aufs neue hat bauen lassen nachdem vorher Anno 1654 eine Schleuse von Kalksteinen an diesem Ort ist erbauet worden, weil aber durch Verwahrlosung desselben Meisters, welcher 3000 Thaler vor diese steinerne Schleuse empfangen, entlich entlaufen, 2 ½ Jahre nach diesen hat wieder müssen abgetragen und an dessen Statt diese hölzerne Schleuse gesetzt wurde“. Offensichtlich ist es dem Baumeister nicht gelungen, die Wasserhaltung mit dem Bau einer massiven Schleuse aus Kalksteinen unter Kontrolle zu bekommen. Er flüchtete.

Nach dem Dreißigjährigen Krieg bauten sich die Städte Berlin und Cölln in den Jahren von 1658 bis 1683 eine Festungsanlage, die fünfzig Jahre später wieder geschliffen wurde. Der Bau führte damals zu gravierenden Veränderungen von Stadtbild und Gewässernetz. Die Wasserstandsverhältnisse änderten sich, so dass auch der Cöllnische Stadtgraben reguliert werden musste. Oberbaudirektor Johann Arnold Nering schuf 1694 die erste massive Schleuse. Sie wurde auf einem Pfahlrost gegründet, aus Rüdersdorfer Kalksteinen errichtet und mit Sandsteinplatten verkleidet. Kammerboden, Drempel und Tore wurden in Holz ausgeführt. Die Kammer hatte eine nutzbare Länge von 76,11 m und eine Breite von 7,53 m.

Mitte des 19. Jahrhunderts war diese Stadtschleuse den Anforderungen von Schifffahrt und Straßenverkehr nicht mehr gewachsen. Bei Niedrigwasser wurden nur noch Wassertiefen von 0,40 m bis 0,60 m gemessen. Dazu kam, dass die Schleusenbrücke kurz vor dem Unterhaupt die Kammer querte. Um den Schiffen überhaupt eine Weiterfahrt zu ermöglichen, musste die Schleusenbrücke bei jeder Schleusung hochgezogen und für den Landverkehr gesperrt werden. Zur Entlastung und Umgehung des Cöllnischen Stadtgrabens und seiner Schleuse wurde in den Jahren von 1845 bis 1850 der Landwehrkanal geschaffen.

Der Neubau der Stadtschleuse begann im März 1861. Die klappbare Schleusenbrücke über den Spreekanal bekam einen neuen Standort unterhalb des Unterhauptes. Damit wurden die bei Schleusungen erforderlichen Sperrzeiten für den Straßenverkehr reduziert. Die Kammer erhielt nutzbare Abmessungen von 50,22 m Länge und eine größere Breite von 10,54 m. So konnten gleichzeitig zwei Pinowmaß-Kähne nebeneinander geschleust werden.

Die Schleusenfüllung erfolgte über Torschütze und Torumläufe, so dass für das Füllen bzw. Leeren der Kammer weniger Zeit gebraucht wurde.

Im Jahre 1884 wurde die Stadtschleuse im Durchschnitt täglich von 40 Schiffen durchfahren. Als die Pläne zur Kanalisierung der Unterspree veröffentlicht wurden, war eine der wichtigsten Forderungen, die Mühlenanlagen sowohl am Mühlendamm als auch an den Werderschen Mühlen zu beseitigen, die Stadtschleuse aufzugeben und eine Schleuse in der Spree am Mühlendamm zu errichten. Der Stau sollte nur noch nach wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten geregelt werden.

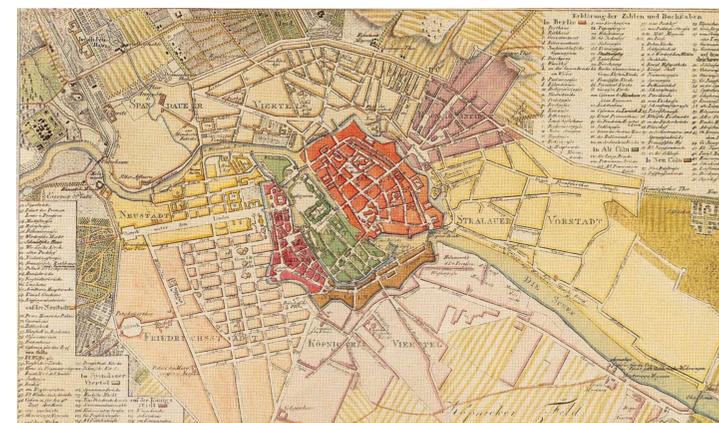
Mit der Inbetriebnahme der ersten Mühlendammshleuse im Jahre 1894 wurde der Schiffsverkehr in der Berliner Stadtmittelpunkt vorwiegend im natürlichen Flusslauf der Spree abgewickelt. Der Cöllnische Stadtgraben mit seiner Stadtschleuse wurde zur Nebenwasserstraße. So kam es, dass zwischen Schloss und Bauakademie am 22. März 1897 das Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I. enthüllt werden konnte. Das „Ministerium der öffentlichen Arbeiten“ erklärte seinerzeit die Einengung des historischen Berliner Wasserweges von 42 Meter Breite auf 18 Meter Breite noch für zulässig. Da der zur Hochwasserabführung unentbehrliche Flutgraben der Werderschen Mühlen in seinem Querschnitt nicht eingeschränkt werden durfte, wurde dieser in voller Breite durch den Unterbau des Monuments hindurchgeführt.

Der Cöllnische Stadtgraben wurde zum Umfluter, über den überflüssige Wassermengen abgeführt wurden. Die Stadtschleuse wurde beseitigt und durch ein Wehr ersetzt, an dessen rechtem Widerlager lediglich eine schmale Schleuse für Sportboote angeordnet wurde. Inzwischen wurde diese Anlage mit einem Betonblock verschlossen, so dass nach über 400 Jahren ein durchgängiger Schiffsverkehr auf dieser für Geschichte und Entwicklung Berlins wichtigen Wasserstraße derzeit nicht mehr möglich ist.

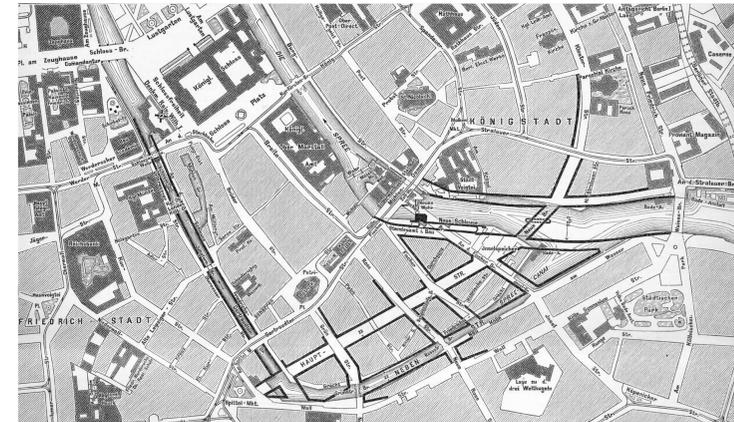
## Stadtschleuse

Spreekanal km 0,90

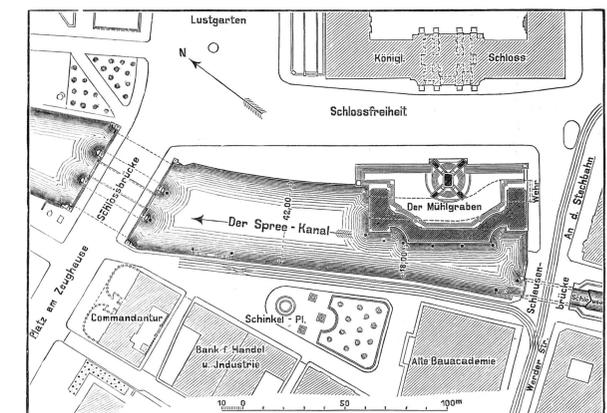
Zuständig Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin  
Außenbezirk Neukölln  
Siewersufer 24, 12359 Berlin  
Telefon 030 682979-0



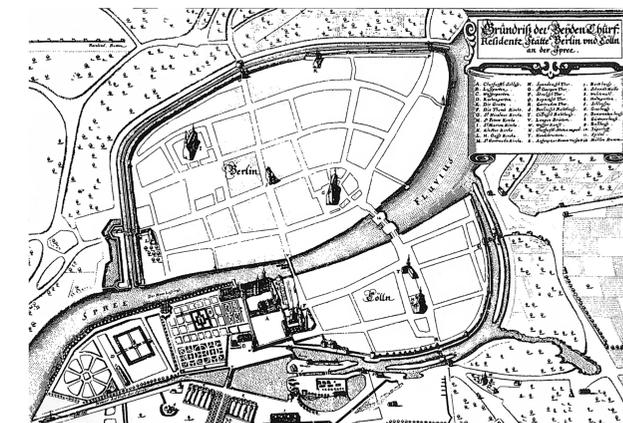
Plan von Daniel Friedrich Satzmann, 1798



Berlin, 1899



Lageplan des Kaiser-Wilhelm-Nationaldenkmals, 1897



Plan von Johann Gregor Memhardt, 1652