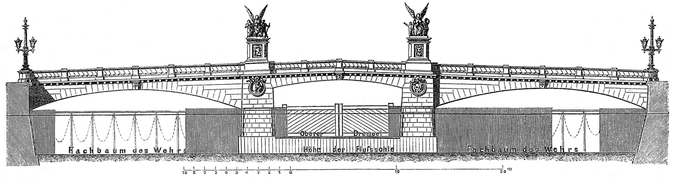
Mühlendamm und Fischerbrücke, 1833, Zeichnung von Loeillot

Mühlendamm 1880, Photo F. A. Schwartz




Brücke an den Dammmühlen, Centralblatt der Bauverwaltung 1881

Jungfernbrücke und Spreekanal, Photo Waldemar Titzenthaler, 1909, Landesbildstelle Berlin

Bau der U-Bahn 1911, Photo Max Missmann

Mühlendamm 1893, Photo Bartels

Mühlendamm 1920

Mühlendamm 1925

Mühlendamm 1952, Photo Wesselowski

## Schleuse Mühlendamm, Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) km 17,80

Die Mühlendammbrücke markiert die älteste Überquerung der Spree im Berliner Stadtgebiet. Der im 13. Jahrhundert zwischen Berlin und Cölln gebaute „Molendamm" war Wehr und Mühlenstau zugleich. Damm und Mühlen unterbanden allerdings den Schiffsverkehr im natürlichen Flusslauf der Spree. Hier mussten die auf dem Wasser transportierten Waren aus- und auf andere Schiffe jenseits des Mühlendammes umgeladen werden. In der Folge entstand ein bedeutender Umschlagplatz.

Erst im Jahre 1578 wird in dieser Gegend von einer Schleuse „auf dem Werder" berichtet. Sie entstand im Kölnischen Stadtgraben, dem heutigen Spreekanal. Dieser zweigt (unter den Namen Friedrichsgracht) vor der Mühlendammschleuse von der Spree in Richtung Spittelmarkt ab, verläuft (als Schleusenkanal) parallel zur Oberwasserstraße, und führt zwischen Unterwasserstraße und Schlossplatz sowie Zeughaus und Lustgarten (als Kupfergraben) zum Bode-Museum, wo er wieder in die Spree mündet. Bis zur Fertigstellung der Mühlendammschleuse im Jahre 1894 wurde der Schiffsverkehr in der Berliner Stadtmitte über das „Nadelöhr" dieser Stadtschleuse (unmittelbar neben dem heutigen Auswärtigen Amt) abgewickelt.

Nachdem Berlin 1871 Hauptstadt des Deutschen Reiches wurde, setzte sich die Überzeugung durch, dass die in der Stadtmitte zwischen der oberen und unteren Spree vorhandene Schifffahrtsverbindung dem Verkehrsaufkommen nicht mehr genügt. Im „Centralblatt der Bauverwaltung" veröffentlichte Oberbaurat Adolf Wiebe im Juli 1881 einen Beitrag zur „Canalisirung der Unterspree von den Damm-Mühlen in Berlin bis Spandau". Das Projekt beabsichtigte, „a) Der Unterspree eine bestimmte Normalbreite zu geben und größere Regulierungen ihrer Richtung vorzunehmen, b) die Sohle so tief zu legen, dass sie beim kleinsten Wasserstande eine Schifffahrtstiefe von 1,5 m gewährt, deren Vergrößerung bis auf 2 m offen gehalten wird, c) bei Charlottenburg ein Stauwerk zu erbauen, um den Wasserstand in der Stadt entsprechend regeln zu können, d) den Stau der Berliner Dammmühlen anderweitig einzurichten, um einesteils die Hochwasserführung aus der Oberspree zu verbessern, andererseits die Schifffahrtsstraße direkt hindurch zu führen".

Dieser Plan beinhaltete „durchgreifende Umgestaltungen eines der lebhaftesten Stadtteile von Berlin unter Erneuerung dreier großer bestehender Brücken und einer kleineren, zugleich die Beseitigung und den gänzlich veränderten Neubau der umfangreichen Stauanlagen in der Spree". Bis heute gilt diese Baumaßnahme als die schwierigste Aufgabe des Wasserbaus, die in Berlin jemals zu lösen war.

Voraussetzung war, dass die Stadt Berlin die Gebäude der Damm-Mühlen und die Häuser am Mühlendamm aufkaufte und sie zwischen 1886 und 1890 abbrechen ließ. Nach einem Entwurf von Stadtbaurat Hermann Blankenstein entstand im Burgenstil das Gebäude der Städtischen Sparkasse. Die einander widerstrebenden Forderungen der Stadt hinsichtlich Straßen- und Brückenlage auf der einen und der Schifffahrt auf der anderen Seite hatten zur Folge, dass der Plan von 1881 im Spree-Bereich zwischen Damm-Mühlen und Einmündung des Kupfergrabens einige Änderungen erfuhr.

Die erste im Hauptarm der Spree zwischen 1890 und 1893 angelegte Einkammer-Schleuse lag 100 m unterhalb der heute existierenden Anlage. Die Schleuse erhielt größere Abmessungen und zugleich eine veränderte Lage. Sie wurde mit einer nutzbaren Länge von 110 m und in den Toren wie in der Kammer mit 9,6 m lichter Weite ausgeführt. Der Bau wurde so weit stromaufwärts gerückt, dass das Oberhaupt oberhalb der neuen Mühlendammbrücke zu liegen kam, wogegen das Unterhaupt mit dem Wehr abschnitt. Hierdurch wurde die Einfahrt in die Schleuse vom Unterwasser verbessert. Je zwei Pfeiler der neuen Mühlendammbrücken fanden auf den Schleusenmauern Platz.

Dem Schleusenbau voraus ging die Beseitigung der alten Stauwerke und der Bau eines neuen Wehrs am Mühlendamm mit drei durch zwei massive Mittelpfeiler gebildete Hauptöffnungen von je 15,67 m lichter Weite. Durch die Verschiebung wurde die untere Schleuseneinsel verkleinert, dafür aber neben dem Oberhaupt eine zweite Insel gewonnen. Auf diesen Inseln entstanden Gebäude für Bediensteten, Zoll, Schleusenmeisterwohnung und Maschinen. Am 25. September 1894 wurde die neue Wasserverbindung mit der Schleuse Mühlendamm im eigentlichen Spreelauf übergeben.

Das Verkehrsaufkommen sowohl auf der Spree als auch auf der den Alexanderplatz und den Potsdamer Platz verbindenden Mühlendammbrücke führte dreißig Jahre später zu neuen Planspielen. Die Schwierigkeiten waren enorm. Wegen der 34 m breiten und 84 m weit gespannten Brücke musste das unter Denkmalschutz stehende Ephraimsche Palais 1936 sorgfältig abgetragen werden. Erst in den Jahren zwischen 1985 und 1987 erfolgte im Zuge der Rekonstruktion des Nikolaiviertels ein Wiederaufbau rund 30 m flussabwärts.

Im Oberwasser war an eine Verschiebung der Schleuse weiter flussaufwärts wegen der Höhenlage der U-Bahnlinie nicht zu denken. In den Jahren zwischen 1905 und 1913 ist dort zur Verlängerung der U-Bahn-Linie vom Bahnhof Spittelmarkt über den Bahnhof Inselbrücke (heute Märkisches Museum) zu den Bahnhöfen Klosterstraße und Alexanderplatz der Tunnel zur Unterquerung der Spree errichtet worden.

Obwohl der Umbau von Schleuse und Brücke bereits im Jahre 1929 beschlossen wurde, konnten die Bauarbeiten für die schwierige, aber einzig mögliche neue Lage der Schleuse erst 1938 beginnen. Die Arbeiten gestalteten sich äußerst kompliziert. Die Pfähle der alten Pfahlgründungen mit Längen bis zu 15 m standen teilweise sehr dicht. Insgesamt mussten bei dem Bauvorhaben etwa 40 000 alte Gründungspfähle beseitigt werden.

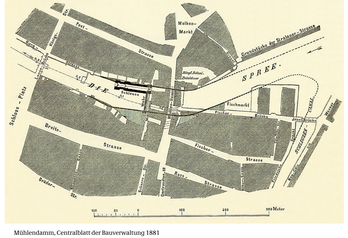
Die neue Doppelschleuse für 1000-Tonnen-Schiffe wurde so weit flussaufwärts verlegt, dass die Mühlendammbrücke künftig nicht mehr über die Schleusenkammer, sondern über das Unterwasser der Schleuse führte und damit eine Durchfahrtshöhe von 4,0 m statt bisher 3,50 m erreicht wurde. Das auf der Mühlendamminsel liegende Sparkassengebäude wurde abgebrochen. Zwischen 1935 und 1938 erfolgten Neubauten der nördlichen Ufermauern im unteren und oberen Vorhafen sowie des Wehres. Die alte Schleusenanlage blieb bis zur Inbetriebnahme der beiden neuen Schleusenkammern mit 140 m Länge, 12 m Breite und 3 m Tiefe im Jahre 1942 betriebsfähig.

Der Spreekanal wurde zum Umfluter, über den ein mit 50 m³/s das Mehrfache der bisherigen Wassermenge abgeführt wurde. Die Stadtschleuse, die in ihrer vierhundertjährigen Geschichte unzählige Male umgebaut worden war, wurde beseitigt und durch ein Wehr ersetzt. Immerhin wurde dieser alte Wasserweg noch für den Schiffsverkehr gerettet und eine schmale Schleuse für Sportboote eingerichtet. Inzwischen wurde die Kammer mit einem festen Betonteil verschlossen, so dass ein Schiffsverkehr derzeit nicht möglich ist.

Nach 1942 wurden die Arbeiten am Mühlendamm eingestellt. Der Abriss der alten Schleusenreste erfolgte zwischen 1966 und 1973. Am Ufer des Nikolaiviertels ist die Lage der ersten Einkammerschleuse noch an den Mauerwerksbogen zu erkennen. Die heutige Mühlendammbrücke wurde 1968 als pfeilerloses Spannbetonbauwerk dem Verkehr übergeben.

Da Wehre und Schleusen am Mühlendamm neben den Anlagen von Charlottenburg Voraussetzung für die Schiffbarmachung auf der Berliner Stadtspree sind, wurde 1994 eine Grundinstandsetzung der Mühlendammschleuse erforderlich. Sie erhielt neue Stemmtore mit Schiffsstoßschutzanlage und einen zentralen Steuerstand. Die Anlage ist 24 Stunden besetzt und fungiert auch als Notfallmeldestelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin.

Im Jahre 2007 wurden an der Schleuse Mühlendamm 36449 Fahrzeuge abgefertigt, davon 2712 Güterschiffe, 21566 Fahrgastschiffe, 10343 Sportboote und 1828 sonstige Fahrzeuge. Seit Mai 2008 kann das Geschehen am Berliner Mühlendamm im Internet verfolgt werden. Eine Webcam sendet alle 60 Sekunden aktuelle Bilder – www.wsa-b.de/aktuelles/webcam/index.html.


Mühlen-Markt
Jungfern-Brücke
Spreekanal
Schleusen-Insel
Fischbude
Fischerstr.
Stralauer Str.
Spreeufer
Burg-Str.
Stralauer Str.
Schloßbr. u. Platz
Breite Str.
Kurze Str.
Spandauer Str.
Spandauer Str.
Breite Str.
Breite Str.
Kurze Str.
Breite Str.
Breite Str.
Fischerstr.
Fischerstr.
Stralauer Str.
Stralauer Str.
Burg-Str.
Burg-Str.
Spreeufer
Spreeufer