

## Wir machen Schifffahrt möglich.

Oberschleuse  
Landwehrkanal (LWK) km 10,57

Auf der Berliner Spree war der Schiffsverkehr im Jahr 1820 kaum zu bewältigen. Mitunter mussten Schiffe an der Stadtschleuse im Kupfergraben tagelang auf die Schließung warten. Ein weiterer Wasserweg zur Umgehung des Kupfergrabens vor allem für die durch Berlin hindurchfahrenden Schiffe wurde zwingend. König Friedrich Wilhelm IV. erteilte dem Landschaftsarchitekten Peter Joseph Lenné den Auftrag, Pläne für eine Neugestaltung des Areals zwischen Köpenicker Feld (das Gelände nördlich des Landwehrkanals vom Görlitzer Bahnhof im Osten bis zur Lindenstraße im Westen) und Tiergarten zu entwickeln. 1842 legte Lenné seinen „Verschoenerungs Plan des zwischen dem Landwehrgraben und projectirten Schiffscanal belegenen Theils der ehemaligen Fasanerie bei Berlin“ vor.

Baubeginn war im Jahre 1845. Die Linienführung wurde seinerzeit wie folgt beschrieben: „Der ungefähr 10,4 km lange Landwehrkanal tritt oberhalb des Schlesischen Thores, nicht weit von der ehemaligen Mündung des Landwehrgrabens, aus der Spree, durchschneidet alsdann die Chaussee nach Treptow, entfernt sich, bei seiner Wendung beinahe einen rechten Winkel bildend, von der Stadt, kommt derselben bei Durchschneidung des Rixdorfer Dammes wieder näher, erreicht die Stadtmauer am Halleschen Thore, durchschneidet ferner die Militärstraße, die Berlin-Anhalter-Eisenbahn, die Schöneberger Straße, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn und die Potsdamer Straße, läuft die Grabenstraße entlang, die Chaussee nach Charlottenburg und mündet endlich oberhalb Lietzow in die Spree aus.“

Der Landwehrgraben war Mitte des 15. Jahrhunderts als Verteidigungsgrenze vom Oberbaum im Osten bis zum Unterbaum bei Charlottenburg entstanden. Genannt wurde er Schafraben und Weidengraben, mitunter auch Abzugsgraben, was seine eigentliche Funktion am besten beschreibt, die Ableitung des Spreehochwassers vor der Berliner Innenstadt.

Um das nun durch den Kanalbau tangierte Gelände ausreichend über die neue Wasserstraße entwässern zu können, erschien es zweckmäßig, die gesamte Kanalhaltung bis zur Einmündung in die Untere Spree bei Charlottenburg auf den Unterwasserstand des Mühlendammwehres zu bringen. Lenné wandte sich entschieden dagegen, da er durch die Absenkung des Wasserstandes von etwa 1,25 Meter den alten Baumbestand des Tiergartens gefährdet sah.

Am 2. September 1850 wurde der Landwehrkanal dem Verkehr übergeben. Die fortgeschrittene städtische Bebauung führte zu manchem Kompromiss. Ein beiderseitiger Streifen von nur rund 15 m für Ufermauern, Grünstreifen und Seitenstraßen wurde als ausreichend betrachtet. Der Kanal erhielt eine Wasserspiegelbreite von 23,00 m. Bei niedrigstem Wasserstand wurde eine Tauchtiefe von 1,65 m ermöglicht. Um übermäßige Brückenrampen zu vermeiden, erhielten die über den Landwehrkanal führenden Holzbrücken Aufzugklappen, die für die Durchfahrt der Schiffe hochgezogen werden mussten. Die Durchfahrtsöffnungen hatten eine Breite von 7,75 m.

Am oberen und unteren Kanalende entstanden Schleusen. Die Abmessung der Schleusenkammern mit 50,00 m Länge und 10,00 m Breite waren so bemessen, dass sie zwei Schiffe mit Finowmaß (Länge 40,20 m, Breite 4,60 m, Tiefgang 1,60 m) aufnehmen konnten. Erreichte der Wasserstand im Oberwasser der Oberschleuse (Spreehaltung) den Kanalwasserstand, so blieb diese geöffnet.

Für den Bau der Oberschleuse wurde parallel zur Grenze zwischen Kreuzberg und Treptow ein etwa 500 m langes neues Kanalstück gegraben. Aus dem alten Abzweig des Landwehrgrabens von der Spree wurde der obere Flutgraben (heute Wehrram). Um auf dieser Freiarche auch Holz flößen zu können, wurde er auf 3,45 m verbreitert. Die entstandene Uferstraße erhielt 1899 den Namen Heckmannufer, benannt nach dem Kupferschmied Carl Justus Heckmann, der hier 1837 ein Walzwerk errichtet hatte.

Zwischen dem neuen Kanalstück und dem Flutgraben entstand so eine rund 6,5 Hektar große Insel mit 600 m Länge und 100 m Breite. Sie erhielt den Namen Lohmühleninsel, weil auf dem Terrain mindestens bis 1803 drei Lohmühlen existierten, die aus Eichen- und Fichtenrinde Gerberlohe für die Lederherstellung verarbeiteten. Erhalten ist ein unter Denkmalschutz stehender Ziegelbau, der 1859 nach Plänen des Architekten Gustav Möller errichtet wurde. Bis 1875 wurden hier die Mehl- und Schlachtsteuern für die Stadt Berlin erhoben. Nach Aufhebung der Steuer wurde das Gebäude von der Königlichen Wasserbauinspektion als Hebestelle für die Landwehrkanal-Gebühren genutzt.

Unmittelbar an der Oberschleuse führen die Schlesische Brücke und Obere Freiarchenbrücke über den Landwehrkanal und den oberen Flutgraben. 1705 wurde an dieser Stelle eine erste Brücke über den damaligen Landwehrgraben errichtet. Daraus wurde 1852 eine hölzerne Klappbrücke. Die heutige Obere Freiarchenbrücke entstand 1893/94 als eiserne Brücke. Sie erhielt ihren Namen nach der kleinen Schleuse, die an der Brücke das Niveau zwischen Flutgraben und Spree in Höhe von 0,20 m ausgeglichen hatte. Die Schlesische Brücke, 1852 ebenfalls als hölzerne Klappbrücke erbaut, wurde 1894/96 durch den Bau der eisernen Brücke ersetzt.

Das enge Profil des Landwehrkanals mit nur 10,00 m (schiffbarer) Sohlenbreite führte dazu, dass die zum Löschen haltmachenden Schiffe den Kanal teilweise blockierten. Da es bei Begegnungen wiederholt zu Beschädigungen der Kanalufer kam, wurde um das Jahr 1880 ein Einbahnverkehr angeordnet. In den Jahren 1883-1890 wurde die Wasserstraße ausgebaut. Die Arbeiten umfassten vor allem die Veränderung des Profils durch Vergrößerung der Sohlenbreite von 10,00 auf 22,00 m, die Einfassung des Kanals auf fast der gesamten Länge mit Steilufern sowie die Anhebung sämtlicher Brücken.

Mit der Fertigstellung des Mittellandkanals war vorauszusehen, dass weder der 1906 eröffnete Teltowkanal noch die Berliner Spree den zu erwartenden Verkehr bewältigen können. Da der Landwehrkanal als mögliche Ausweichroute nur für 170-Tonnen-Schiffe mit Finowmaß angelegt war, fand in den Jahren von 1936 bis 1941 ein weiterer Ausbau für 550-Tonnen-Schiffe (Breslauer Maßkahn: Länge 55,00 m, Breite 8,00 m, Tiefgang 1,75 m) statt. Eine Vertiefung des Kanals ist zu dieser Zeit nicht erfolgt. Die Breslauer - Maß - Kähne konnten somit nicht voll beladen werden. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Kanal auf eine Wassertiefe von 2,00 m gebracht.

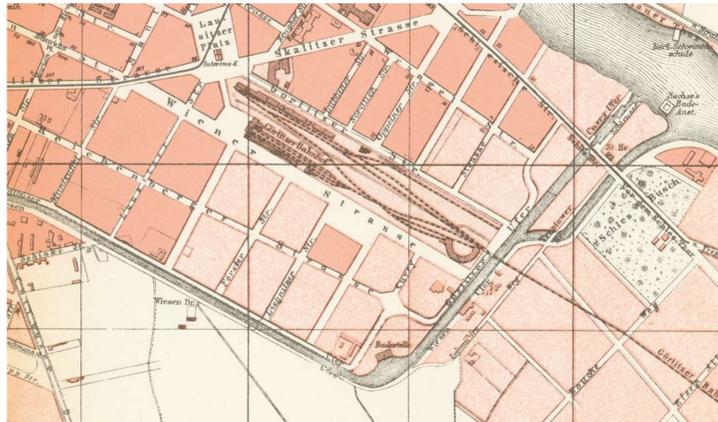
Die beiden Landwehrkanalschleusen wurden vergrößert. Die Oberschleuse wurde als 19,70 m breite Kesselschleuse angelegt. Da die lange Seite 72,50 m Länge und die kurze Seite 58,85 m Länge bereithalten, konnten nebeneinander zwei Breslauer Maßkähne abgefertigt werden. Die Schleuse erhielt ein Obertor und (als Novum) zwei Untertore. Während den beiden unteren Toren Torweiten von je 8,50 m zugedacht wurden, wurde das obere Tor mit 8,80 m ausgelegt. Die Oberschleuse wurde 1939 fertiggestellt.

Seit der Wiedervereinigung Berlins ist die Wasserstraße vor allem ein gefragtes Ziel für Freizeit und Tourismus. Die Fahrgastschiffe befördern jährlich etwa 1,4 Millionen Besucher der Hauptstadt über den Landwehrkanal.

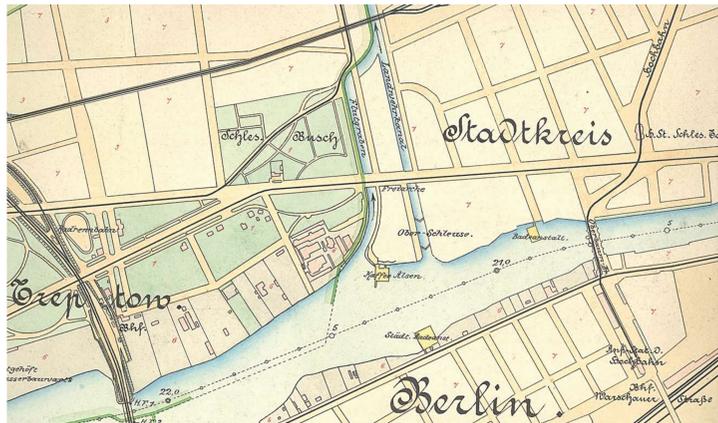
Oberschleuse  
Landwehrkanal (LWK) km 10,57  
Telefon 030 6123292

Zuständig Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin  
Außenstelle Neukölln  
Sieversufer 24, 12359 Berlin  
Telefon 030 682979-0

Die nutzbaren Abmessungen betragen:  
Kammerlänge 66,60 m  
Kammerbreite 19,70 m  
Minimale Einfahrtsbreite 8,50 m  
Mittlere Fallhöhe 0,23 m



Oberschleuse, Plan von 1878

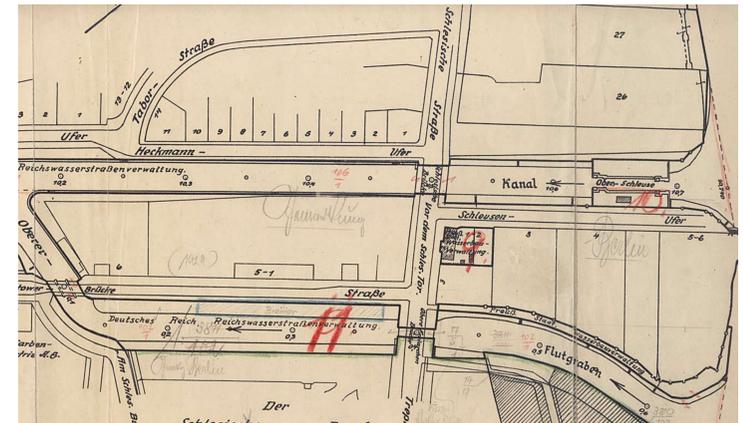
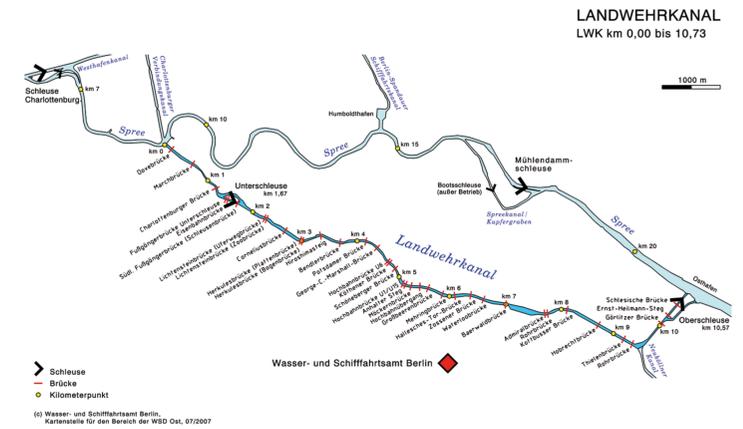


Oberschleuse, Lageplan von 1900



Oberschleuse 2006

## Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin WSV.de



Oberschleuse, Plan von 1931, Wasserbauamt Berlin



Oberschleuse vor dem Umbau in den Jahren 1883/90