

Karte der Königlich Wasserbau-Inspektion Fürstenwalde, um 1899



Schmettau'sche Karte von 1787, Quelle Landesvermessung Brandenburg

## Schleuse und Pumpwerk Neuhaus, Neuhauser Speisekanal (NSK) km 2,75

Die Geschichte der Schleuse Neuhaus beginnt eigentlich im 17. Jahrhundert. Damals ließ der Große Kurfürst den sogenannten „Neuen Graben“ oder „Müllroser Canal“ realisieren, der später Friedrich-Wilhelm-Kanal genannt wurde. 1668 war die erste schiffbare Verbindung zwischen Spree und Oder vollendet. In einer um 1780 veröffentlichten Dokumentation wird die „Neuhauser Schleuse“ mit einem Gefälle von  $8\frac{1}{2}'$  erwähnt, die von der Müllroser Schleuse 2708 Ruten entfernt liegt.

Die etwa 23 Kilometer lange Wasserstraße zweigte am Wergensee bei Neuhaus von der Spree ab und führte unter Nutzung von Teilabschnitten der Schlaube über 13 Schleusen zur Oder bei Brieskow. Die Fallhöhe von der Scheitelhaltung bis zur Spree betrug etwa 3,80 m, die zur Oder etwa 18,85 m.

Ein Gedenkstein an der Schleuse Finkenheerd erinnert daran, dass die Schleusen des Friedrich-Wilhelm-Kanals im 19. Jahrhundert „neu erbaut“ wurden: Brieskow 1827/28, Neuhaus 1839/40, Finkenheerd 1842/43, Hammer 1843/44, Ober-Lindow 1846/47, Hammerfort 1851/52, Weißenspring 1858/59, Müllrose 1862/63 und Weißenberg 1867/68. Entstanden waren nun zweischiffig ausgelegte Schleusenkammern mit versetzten Häuptionen, die gleichzeitig zwei Finowmaßbähne von 40,20 m Länge und 4,60 m Breite aufnehmen konnten.

Mit dem Aufkommen der Schleppdampfer wurde der Friedrich-Wilhelm-Kanal mit einer Wasserspiegelbreite von 18,80 m und einer Wassertiefe von 1,90 m zu eng und wegen der Vielzahl von Schleusen auch unwirtschaftlich. Die wichtigste Verbindung zwischen Hamburg, Berlin und Breslau geriet nach über 200 Jahren an ihre Kapazitätsgrenze.

1886 wurde der Bau des Oder-Spree-Kanals beschlossen. Ein Jahr später fand bei Große Tränke die Grundsteinlegung statt. Auf dem Gelände der „Königlichen Wasserbau-Inspektion Fürstenwalde“ wurde ein Bauhauptbüro eingerichtet. 1891 wurde die 87,7 km lange Wasserstraße eröffnet.

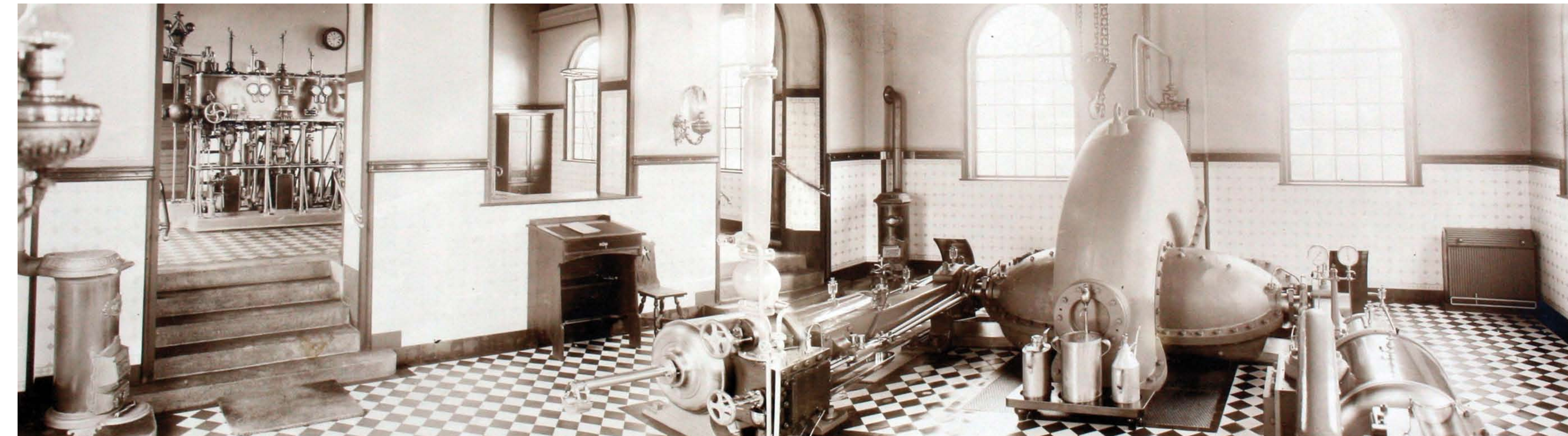
Der Kanal beginnt am Seddinsee, führt durch den Schmöckwitzer Werder, kreuzt den Wernsdorfer See und trifft bei Wernsdorf auf die erste Schleuse (Fallhöhe 4,51 m). In dieser Höhe geht es über die (nur für die Hochwasserregulierung errichtete) Schleuse Große Tränke bis zur Schleuse Fürstenwalde (Fallhöhe 0,93 m). Im ausgebauten Flussbett der Spree verläuft der Kanal weiter bis zur Kersdorfer Schleuse (Fallhöhe 2,38 m). Von dort bis zur Oberen Schleuse am Oderabstieg bei Fürstenberg blieb diese Höhe unverändert.

Entstanden waren Kanalstrecken mit 14,00 m Sohlenbreite und 2,00 m Wassertiefe vom Seddinsee bis Große Tränke (24 km), vom Kersdorfer See bis zum Abzweig des Neuhauser Speisekanals (8 km) und von Schlaubehammer bis Fürstenberg (20 km). Zwischen Große Tränke und dem Kersdorfer See wurde der historische Flusslauf der Spree (23 km), zwischen Buschschleuse und Schlaubehammer ein Teil des Friedrich-Wilhelm-Kanals (12 km) genutzt. Für die Reststrecke nach Fürstenberg wurde ein neues Kanalbett gegraben.

Seinerzeit waren die Wasserbauer der Ansicht, die Scheitelhaltung des Oder-Spree-Kanals nicht zusätzlich mit Wasser versorgen zu müssen. In der Praxis zeigte sich jedoch, dass die natürlichen Zuflüsse nicht ausreichten, um die bei den Schleusungen auftretenden Wasserverluste zu kompensieren. 1888 erklärte der in Fürstenwalde tätige Königliche Baurat Mohr, „dass die Strecke Große Tränke – Seddinsee unmittelbar aus der Spree gespeist wird, während die Scheitelhaltung vom Kersdorfer See bis Fürstenberg einestils durch das Grundwasser, andernteils durch den Schlaubefluss gespeist werden soll. Falls dies sich nicht als ausreichend erweist, so wird ein Pumpwerk bei Neuhaus das etwa noch erforderliche Speisewasser aus der Spree nach dem Kanal hinaufschaffen müssen. Nach den bisherigen Ermittlungen besteht jedoch die Hoffnung, dass dies nicht erforderlich sein wird“.

Im Frühsommer des Jahres 1889 mußte „infolge der anhaltenden Dürre mittels vorübergehend aufgestellter Maschinen Wasser aus der Spree in die Scheitelhaltung gepumpt werden“. Bereits ein Jahr nach der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals erfolgte 1892 in Neuhaus ein Schleusenneubau. Errichtet wurde eine Kammer mit Stemmtoren im Unter- und Oberhaupt. Sohle und Kammerwände bestehen aus Mauerwerk auf Holzpfählen mit Bohlenbelag. Gleichzeitig entstand unmittelbar neben der Schleusenkammer das Pumpwerk Neuhaus mit einer Pumpleistung von  $2,7\text{ m}^3/\text{s}$ .

Das unerwartet hohe Verkehrsaufkommen erforderte in den Jahren 1895/97 eine erste Kanalerweiterung, die eine Reaktivierung des 2,73 Kilometer langen Teilstücks des ehemaligen Friedrich-Wilhelm-Kanals zwischen Neuhaus und der einstigen Buschschleuse einschloss.



Pumpwerk Neuhaus, Photo vom 18. März 1902

Daraus wurde nun der Neuhauser Speisekanal, über den bei Bedarf der Scheitelhaltung des Oder-Spree-Kanals Wasser aus dem Wergensee bzw. der Spree zugeführt werden konnte. Die „Eintheilung und Bezeichnung der Märkischen Wasserstraßen“, 1901 zusammengestellt bei der Königlichen Regierung in Potsdam, führt bei km 2,72 des Speisekanals in Neuhaus eine Straßenbrücke, eine Hebestelle und ein Pumpwerk auf. Heute wird dort für die künstliche Kanalversorgung über einen Pumpeneinlaufgraben das Speisewasser durchschnittlich bis maximal 1,10 m gehoben.

Da sich die seinerzeit konzipierte Pumpenleistung als unzureichend erwies, wurde später die Kapazität des dampfbetriebenen Pumpwerks auf  $7\text{ m}^3/\text{s}$  gesteigert. Der Entzug von Spreewasser führte allerdings in Niedrigwasserzeiten zu Schwierigkeiten in der Wasserversorgung Berlins, da ein Teil des hochgepumpten Wassers bei Schleusungen auch zur Oder abgegeben wurde. Um Gefahren auszuschließen, wurde gefordert, den Pumpbetrieb in Neuhaus einzustellen, wenn der Abfluss der Spree unter  $9\text{ m}^3/\text{s}$  zurückging. 1916/17 entstand daher zusätzlich das Pumpwerk Fürstenberg, das in den 1960er Jahren erweitert wurde, über das in Trockenzeiten Oderwasser zur Versorgung der Kanalstrecke herangezogen werden konnte.

Die Kapazitäten der Pumpwerke Eisenhüttenstadt und Neuhaus mussten nach der Inbetriebnahme des Eisenhüttenkombinats Ost noch einmal erweitert werden, um den erhöhten Wasserbedarf für Schifffahrt und Werk auch in Niedrigwasserzeiten zu decken. Das mit Dampf betriebene Pumpwerk Neuhaus wurde 1954/55 auf elektrischen Betrieb umgestellt und 1958/59 mit einer automatischen Steuerungsanlage ausgerüstet. Bei der Instandsetzung im Jahre 1973 wurden die Häupter und die Wände der Schleusenkammer auf  $\frac{2}{3}$  der Höhe mit einer Betonvorsatzschale versehen.

Zur Geschichte gehört, dass der Neuhauser Speisekanal sowie Schleuse, Pumpwerk und Klappbrücke von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verwaltet werden. Unmittelbar nach dem südlichen Schleusentor weist ein Schild daraufhin, dass der Wergensee und damit der historische Flusslauf der Spree eine „Landeswasserstraße Brandenburg“ ist. Güterschifffahrt findet auf dem Abschnitt zwischen Wergensee und Oder-Spree-Kanal schon lange nicht mehr statt. Die Wasserstraße wird überwiegend von Sportbooten genutzt.



Schleuse und Pumpwerk Neuhaus, Neuhauser Speisekanal und Wergensee, Photo Ulrich Gerwin 2008

## Schleuse und Pumpwerk Neuhaus

Neuhauser Speisekanal (NSK) km 2,75  
 Telefon 03361 773245

Zuständig Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin  
 Außenbezirk Fürstenwalde  
 Mühlenbrücken 2, 15517 Fürstenwalde  
 Telefon 03361 7732-0

Die nutzbaren Abmessungen betragen:  
 Kammerlänge: 39,20 m  
 Kammerbreite: 9,38 m  
 Einfahrtbreite: 5,28 m  
 Fallhöhe: 1,25 m