



SLUISRUÏNE WÜSTENEUTZSCH

Ligging

De sluisruïne van Wüsteneutzsch ligt 20 kilometer ten westen van het centrum van Leipzig en bijna 20 kilometer ten zuiden van Halle. De ruïne ligt in de deelstaat Saksen-Anhalt vlakbij de grens met Saksen. De sluisruïne maakt deel uit van het Saale-Leipzig-Kanal. Kanaal en sluis zijn nooit voltooid.

Geschiedenis Saale-Leipzig-Kanal

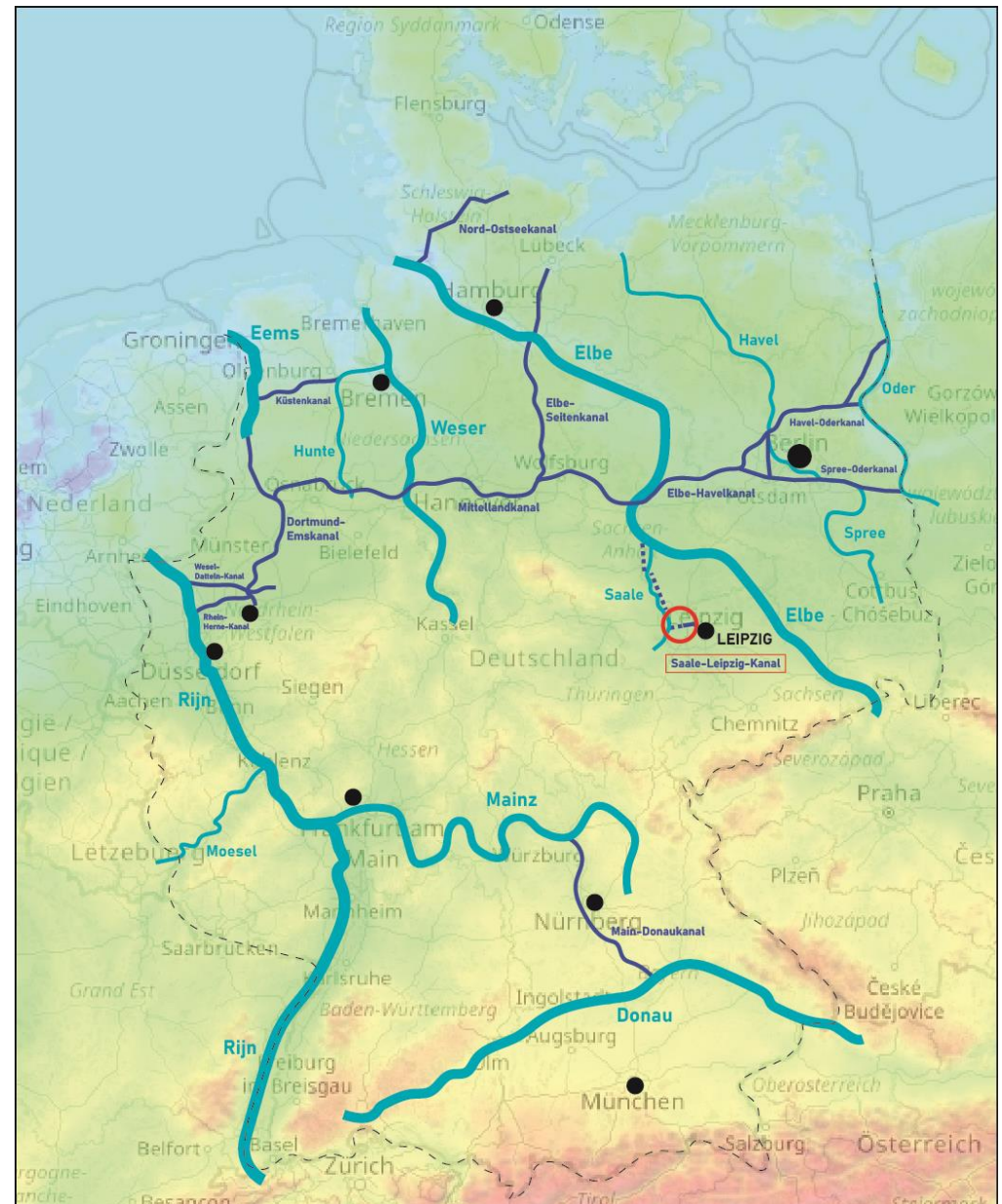
Eerst iets over de naam

Het kanaal, met daarin de sluisruïne van Wüsteneutzsch, draagt pas sinds 1999 de naam Saale-Leipzigkanal. Voor die tijd werd gesproken van het Elster-Saale-Kanal of het Saale-Elster-Kanal. Dit afhankelijk of je van de Saksische of Hallische zijde komt.

Vlotgrachten tussen Witte Elster en Saale

De Elster, waar de oude kanaalnaam naar verwijst, is eigenlijk de Witte Elster. Deze rivier stroomt vanuit Tsjechië naar het noorden en mondt via Leipzig bij Halle in de Saale uit. Door de eeuwen heen is rondom dit riviertje geknutseld met kunstmatige waterwegen. Het meest bijzonder zijn de 16^e eeuwse 'Elster Floßgraben'; de Elster vlotgrachten. Dit bijna

Rechts: De belangrijkste Duitse waterwegen. In de rode cirkel de locatie van het Saale-Leipzig-Kanal met daarin de sluisruïne bij Wüsteneutzsch.



100 kilometer lange stelsel van waterwegen zorgde voor de aanvoer van hout richting de verschillende zoutziederijen in het gebied tussen Witte Elster en Saale. Later lieten ook steden, zoals Leipzig, zich van hout voorzien door deze vlotgrachten. Al dit hout werd gebruikt als brandstof, vergelijkbaar met hoe in Nederland turf werd gebruikt.

Onder: De Leipziger Floßplatz in 1864. Van linksonder naar het midden de vlotgracht waaruit het hout wordt opgepakt. (bron: Stadtgeschichtliches Museum Leipzig).



Kanaalbouwplannen

Een eerste kanaalplan eind 18^e eeuw sneuvelt in de drukte van de oorlog met Napoleon. Enkele decennia later worden de kanaalplannen groter en reëler. Leipzig heeft zich inmiddels ontwikkelt tot een industrieel centrum en heeft behoefte aan goede spoor- en vaarverbindingen. De Witte Elster is niet geschikt voor het gebruik van grote schepen. Een kanaal naar de beter bevaarbare Saale is de oplossing.

De Leipziger ondernemer Karl Heine begint in 1854 met de bouw van het eerste deel van een kanaal naar de Saale. Gestart wordt bij de Witte Elster net ten zuidwesten van het stadscentrum. Het is er lastig bouwen en dat blijkt wel aan de meer dan 40 jaar die het kost om 2,6 kilometer verder te komen. In 1898 is dit Karl-Heine-Kanal voorlopig het enige kanaaldeel dat afgerond wordt. Het is een kort, maar spectaculair kanaaldeel met een smal en diepliggend kanaal en hoge bruggen. Het korte kanaal droeg bij aan de ontwikkeling van de stad naar het westen. Er vestigden zich ook enkele industrieën, zoals wasserijen. Als gewenste vaarverbinding naar het westen was het echter vooralsnog een mislukking.

Onder: Bouw van het Karl-Heinekanal in Leipzig.



De Zuidvleugel van het Mittellandkanal

Intussen is het Mittellandkanal één van de grootste en belangrijkste Duitse kanaalwerken aan het begin van de 20^e eeuw. Dit kanaal verbindt de Eems, Weser en Elbe met elkaar. Rond 1920 is het westelijke deel tot Hannover gereed. In 1926 ligt er een verdrag over de oostelijke uitbreiding tot de Elbe bij Maagdenburg. Daarin zijn ook afspraken gemaakt over een zogenaamde 'zuidvleugel' bij Leipzig tussen Saale en Elbe. Dat betekent dat het Saale-Elster-Kanal weer op de agenda staat. Bij Burghausen starten in 1933 de werkzaamheden. Er worden wel 2.000 arbeiders ingezet bij dit

werkverschaffingsproject. Ook wordt er gewerkt aan verbeteringen bij de Saale waaronder enkele bochtafsnijdingen. Het niet ver van Wüsteneutzsch gelegen Mittelkanal is hiervan een voorbeeld. Bij Trebnitz ligt in dit onvoltooide kanaal ook een sluisruïne.

Veiligheidsmaatregelen

Tot 1936 werd er voorspoedig gewerkt aan het kanaal. Er werd van oost naar west gewerkt. Hier lag ook meteen een grote opgave in het ophogen en verstevigen van het kanaal ten opzichte van de laagvlakte van Luppe en Witte Elster ten noorden van Dölzig. Het hoogteverschil bedraagt hier wel bijna 20

meter. Bij een dijkdoorbraak zou het kanaal hier meteen leegstromen en veel schade veroorzaken. Om deze reden werden er bij Burghausen en Kötschlitz keersluizen aangelegd. Door deze neer te laten kon bij een ramp voorkomen worden dat het gehele kanaal in één keer zou leeglopen. Ook kwam er een overloopvoorziening bij de kruising met het beekje de Zschwampert.

De Lindenauer Hafen

Na 1936 verschuift het merendeel van de arbeidsinzet naar de afronding van het

Onder: Pakhuizen aan de in aanleg zijnde Lindenauer Hafen in Leipzig.

Onder: Werk aan het Saale-Elster-Kanal in 1936 (fotoarchief: Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.).



Mitellandkanal. Dit was van groter nationaal militair belang. Het zorgde ervoor dat de werkzaamheden aan het Saale-Elster-Kanal trager verliepen. Er werden alvast enkele bruggen aangelegd over het gedeelte dat gereed was en in 1938 werd een start gemaakt met de Lindenauer Hafen. Toen de werkzaamheden aan het kanaal in 1943 geheel werden stopgezet was deze haven nog niet verbonden met het al gereed zijnde kanaaldeel en niet verbonden met het Karl-Heine-Kanal. De aan de haven gebouwde karakteristieke pakhuizen werden later wel in gebruik genomen, maar enkel via weg en spoor. Pas in

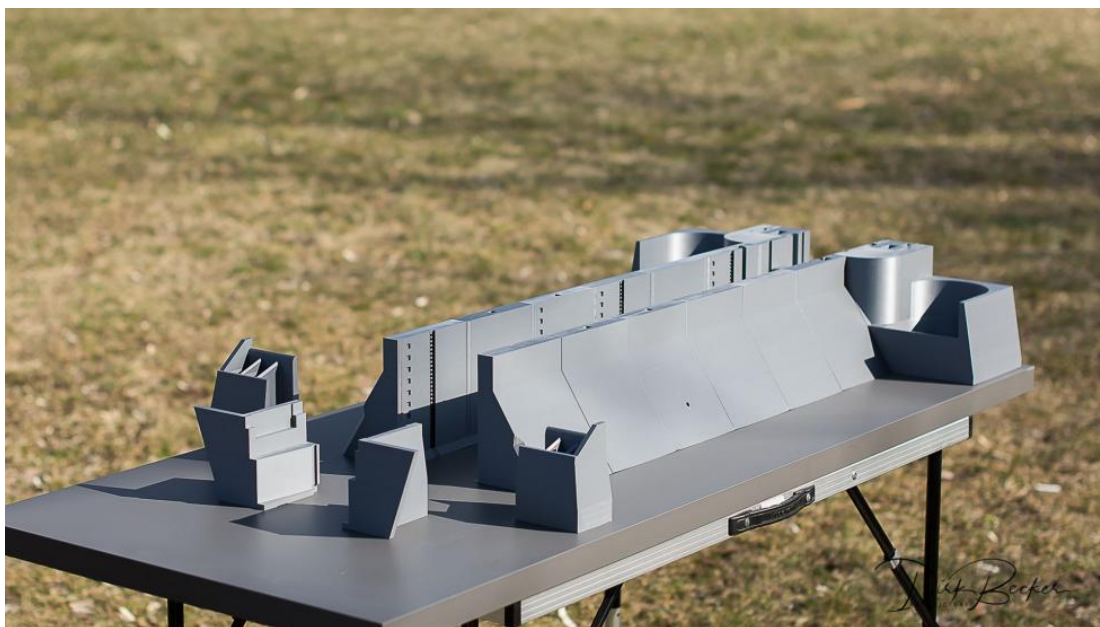
2015 zouden de laatste 600 meter van het Karl-Heine-Kanal naar de Lindenauer Hafen worden gerealiseerd. Niet meer voor de beroepsvaart, maar voor de recreatievaart als onderdeel van de herontwikkeling van het gebied rondom de Lindenauer Hafen tot moderne stadswijk.

De sluizen trap bij Wüsteneutzsch

Het kanaal werd geschikt gemaakt voor scheepvaart tot 1.000 ton. Daarmee zou het bevaarbaar zijn voor de grootste en modernste schepen van die tijd. Tussen de Witte Elster en de Saale is sprake van een hoogteverschil van circa 22 meter. Met de bouw van een moderne

sluizen trap bij Wüsteneutzsch moest dit hoogteverschil worden overwonnen. Deze sluizen trap werd verkozen boven een scheepslift waarmee meer hoogte kon worden overwonnen. Voor een dergelijke scheepslift werd in dezelfde tijd wel gekozen in het Mitellandkanal bij Rothensee. De hogere onderhoudskosten en het naar verwachting minder intensieve scheepvaartverkeer leidde

Onder: Modellen van de noordelijke sluiskamer bij Wüsteneutzsch. Links de sluis zoals deze er nu bij ligt en rechts de sluis, zoals deze eruit zou zien bij voltooiing (foto's en modellen Dirk Becker, Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.).



tot de keuze voor een sluizentrap bij Wüsteneutzsch.

De sluizentrap bestaat uit een bovenste en onderste sluiskamer. Alleen de bovenste sluiskamer is (grotendeels) gebouwd. Voor de onderste sluiskamer is enkel het grondwerk verzet. De werkzaamheden aan de bovenste sluiskamer werden in 1938 gestart en in 1942 gestopt. De sluis was toen nog niet gereed. Zo missen de heftorens en de sluisdeuren. De foto's van de sluismodellen laten mooi het verschil tussen de huidige en beoogde toestand zien. De sluis zelf heeft een lengte van 85 meter en een breedte van 12 meter. Het verval in de sluis zou 11 meter hebben bedragen. Met de onderste sluiskamer erbij zou je zo op de beoogde 22 meter komen.

Sloop en valse hoop

In het voor Duitsland snel kerende tij van de Tweede Wereldoorlog was er geen geld, materiaal en arbeid meer beschikbaar voor het kanaalproject en werden alle werkzaamheden in 1943 stopgezet. In de jaren daarna werden meerdere bruggen en de twee keersluizen verwijderd en elders tot beter nut ingezet. Pas in de jaren zestig gaan er weer stemmen op om het kanaal af te maken. De hoge kosten en een



gebrek aan economisch draagvlak verhinderen dit. De sluisruïne, als het meest zichtbare waterbouwkundige object van het kanaal, wordt zo geleidelijk één met de natuur.

Maar niet vergeten

Toch worden kanaal en ruïne niet geheel vergeten. Het Saale-Elster-Kanal wordt bij de eenwording van Duitsland aangewezen als één van de 'Bundeswasserstraße'. Een teken dat hier toch (ooit) een waterweg zou kunnen komen. De naamsverandering in Saale-Leipzig-Kanal in maart 1999 zou aan het belang daarvan mogelijk bijdragen.

De sluisruïne zelf werd op 4 maart 1996 door de deelstaat Saksen-Anhalt aangewezen als bouwkundig en cultuurerfgoed.

Een bijzondere kans kreeg het kanaal toen Leipzig zich kandidaat stelde voor de Olympische Spelen van 2012. Het kanaal kreeg in deze plannen een functie voor watersporten en zou zo eindelijk verbonden worden met de Lindenauer Hafen, waar het olympisch dorp was voorzien. In 2004 viel de keuze echter op Londen.

De Saale-Elster-Kanaalvereniging

Op 23 januari 2007 werd de Saale-Elster-Kanaalvereniging opgericht in Merseburg. Het doel van deze vereniging is om het kanaal af te ronden en in gebruik te nemen. Dat zal niet meer voor de beroepsscheepvaart zijn, maar voor de recreatie. De vereniging strijdt voor het behoud van alles wat er nu nog is en stimuleert en ondersteunt projecten die bijdragen aan de bekendheid en toegankelijkheid van het kanaal en zijn kunstwerken. In het kanaal en haar kunstwerken ziet deze vereniging grote potentie om het gebied meer toeristisch aantrekkelijk te maken. Met een bezoek aan het Falkirk Wheel in Schotland deed de vereniging in 2009 inspiratie op over hoe het hier zou kunnen worden.

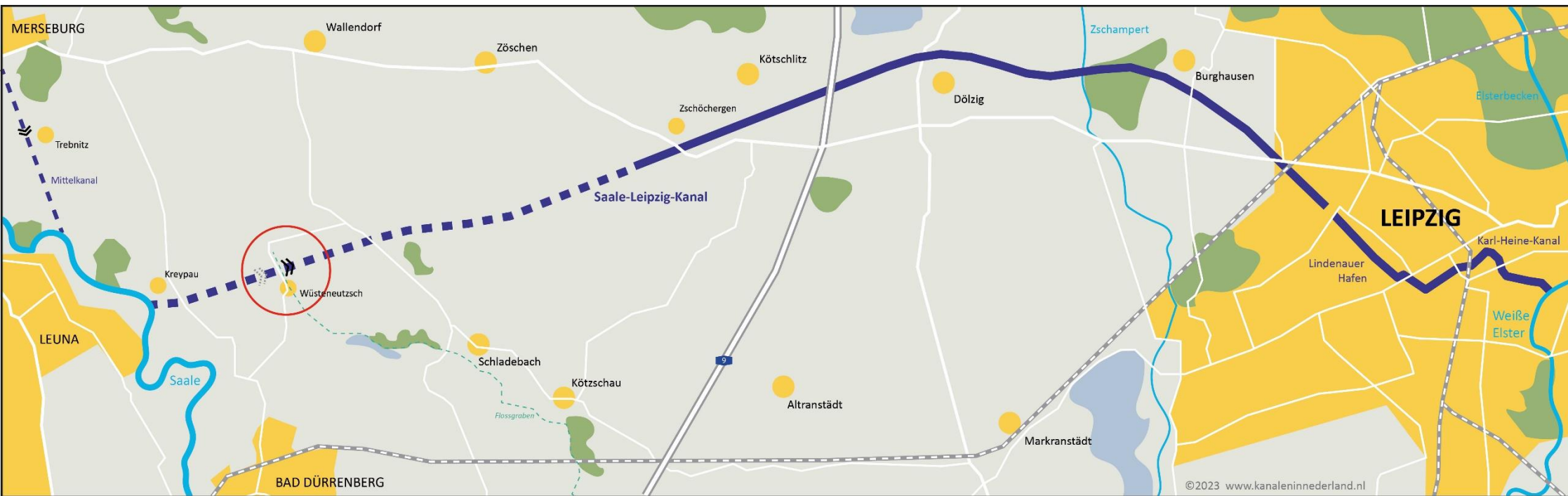
De laatste stand van zaken

De World Canals Conference heeft in 2022 Leipzig aangedaan en ook juist bij dit kanaal en de sluisruïne stilgestaan. Dat heeft de nodige media-aandacht gegeven. In 2011 deed deze conferentie nog Nederland aan. Een verslag daarvan is [hier](#) te vinden. Tot verdere werkzaamheden langs het Saale-Leipzig-Kanal heeft het allemaal nog niet geleid. Het enige wat in de pen zit is een aan te leggen fietspad langs de route.

Ik zeg het wel vaker. Je wordt nog het meest verrast door wat je niet verwacht. Een gigantische sluisruïne tussen de akkers is in die zin echt een verrassing. Was dat het ook geweest als het onderdeel was van een werkend kanaal? Het zou dan zeker een mooie plek zijn met een indrukwekkende sluizenrap, maar de verrassing was minder groot geweest. Ik laat mij graag verrassen.



Boven: Met de sluisruïne in de rug zijn naar het oosten toe enkel struiken en wallen te zien. Het kanaalbed in wording is niet afgemaakt en heeft nooit water gezien.



Bij de sluisruïne Wüsteneutzsch

Mystieke plekken

Als je wat meer dan normaal verdiept raakt in kanalen, dan kan het zomaar zijn dat je in binnen- en buitenland op de meest bijzondere plekken en kunstwerken stuit. Soms zijn dat ware toeristentrekkers geworden, maar vaker nog zijn het onaangeroerde, misschien zelfs wat desolate plekken. Het is voor mij een ware ontdekkingstocht op zoek naar deze

onverwachte en mystieke plekken. Dat was ook het beeld dat ik had van deze sluisruïne. Al lang geleden zag ik hiervan foto's met bijna spookachtig beelden. Het had en heeft veel weg van een 'abandoned place'. Dat trok mij wel aan, maar hoe er te komen? Het ligt niet bepaald naast de deur. Zoals wel vaker biedt een vakantie in de goede richting uitkomst. Een klein uitstapje vanaf de snelweg op weg richting Dresden bracht mij na al die jaren eindelijk in Wüsteneutzsch.

Een onmogelijke naam en plek

Wat is dat trouwens voor een onmogelijke naam voor een dorp? Het kostte mij echt heel veel tijd om deze naam te kunnen schrijven zonder het opnieuw te moeten opzoeken. Dat geldt wel voor meer plaatsnamen in dit voormalige Oost-Duistland waar de invloed van Tsjechië en Polen niet ver weg is. Ook het gebied zelf, op de grens van Saksen en Saksen-Anhalt, is niet bepaald aanlokkelijk. Saaie lome akkers strekken zich er eindeloos in

uit. De dorpjes zijn er rommelig en voor natuurschoon hoef je er ook niet te zijn. Vanaf de Autobahn 9 bewogen we ons door dit saaie landschap. In deze toch soort van woestenij vonden we inmiddels wel kleine bordjes met daarop “Schleusenruïne”. Het mag dan nog wel geen top toeristische attractie zijn, het is blijkbaar wel het enige waar je als toerist naar op zoek zou kunnen zijn in dit gebied.

Indrukwekkend

Vanaf Kreypau rijden we richting Wüsteneutzsch. Een kleine plattelandsweg tussen de velden. In de verte zie je aan de rechterzijde wat hoog opgaand groen en dat duidt op het terrein waar de sluizentrapp was bedacht. Al snel staan we stil langs de weg. Er is een klein parkeerterreintje ter hoogte van de sluisruïne. Aan de overkant van de weg een informatiebord en een overdekte picknicktafel. Het beeld daarachter wordt geheel in beslag genomen door de sluisruïne van de bovenste sluiskamer. Het is werkelijk waar een indrukwekkend gezicht en dan te bedenken dat het er al 90 jaar staat.

Rechts: De sluisruïne van de bovenste sluiskamer. Gezien vanaf de overdekte picknickplek.

Ontdekken maar

In het veld voor de sluisruïne bevind je je feitelijk tussen de twee sluiskamers in. Van de onderste sluiskamer is dus niets te zien. Deze is niet gebouwd en al het grondwerk is verborgen onder een dicht bosje waar je verder ook niet in kan. De sluisruïne zelf is wel gedeeltelijk

verder te ontdekken. Hekken schermen de grote sluiskamer af. Het zou te gevaarlijk zijn om de hierin aanwezige steile slustrappen te beklimmen. Je kan ook niet bovenop de sluiswanden staan. Wel kun je er omheen lopen langs de buitenzijde van de wanden. Er valt daarbij genoeg te beklimmen met de steile



grondwerken rondom de sluis. Aan de oostzijde kom je op het punt waar het water vanaf het hoogste punt de sluis zou zijn ingekomen. Hier ligt de sluisdrempel dan ook een stuk hoger. Een stuk ervan kun je beklimmen, maar verder dan een doorzicht door het gebladerte kom je niet, zoals hieronder is te zien.

Wat een vreemde rust

En al dit klimmen en wandelen vindt plaats in een grote rust. Er is één andere auto gestopt op de parkeerplaats, maar verder is er niemand. Het dorpje Wüsteneutzsch ligt met haar rug naar de sluisruïne toe en is er allang aan gewend geraakt.

Voor mij blijft het een onwerkelijk gezicht om zo'n mega groot bouwwerk te zien op het droge. Geen spoor van water in zicht. Een sluis in gebruik is vaak al een indrukwekkend gezicht, maar zonder water is het gewoon groots en vervreemdend. Komen mensen hier onvoorbereid langs, dan vraag ik mij af of ze snappen waar ze naar kijken.



Nog zoveel gemist

Ik heb dit natuurlijk niet goed aangepakt. Ik wist van de sluisruïne, maar heb mij er verder niet veel meer in verdiept voor ons bezoek. Met het opstellen van voorliggend verhaal had ik daarvoor meer tijd en zo ontdekte ik nog zoveel meer waar ik ook graag nog even naar had willen kijken. Zoals bijvoorbeeld naar de onvoltooide brugdelen bij Kreypau, de tunnels onder het kanaal bij Dölzig, de restanten van de keersluizen, het onvoltooide Mittelkanal met de sluisruïne bij Trebnitz en de herontwikkeling van de Lindenauer Hafen.

Ook viel mij pas later op dat er een ingenieus systeem van vlotgrachten door het gebied loopt. Zelfs één voor de sluis langs en door het dorp Wüsteneutzsch. Ik heb het bij de sluis niet opgemerkt, maar gezien het nodige reliëf rondom de sluis, zou ik een droge bedding van deze vlotgracht zomaar in en uit hebben kunnen lopen zonder het gemerkt te hebben.

Kennis of niet. Het was ook dan vast een illusie geweest om alles te bekijken. De achterbank was inmiddels al zeer onrustig geworden van dit bezoek aan betonnen nazi restanten. Het hielp ook niet mee dat er geen enkele horeca-uitspanning is in de wijde omgeving.

Het zal dan ook voor een andere keer zijn om al deze interessante objecten en plekken te bekijken. Mogelijk heeft de actieve Saale-Elster-Kanaalvereniging dan ook weer de nodige stappen gezet en is het wellicht een ware attractie geworden. Ze houden in ieder geval om de zoveel tijd een 'Kanalfest'. Hou daarvoor hun website in de gaten.

Rest mij iedereen die in de buurt mocht komen aan te raden toch even van de snelweg te gaan en dit obscure, maar zeer interessante en indrukwekkende bouwwerk te bekijken.

Rechts: de sluisuren vanaf de zijkant gezien. Hier liggen hoge grondwerken tegen de sluisruïne aan. Er zijn ook wandelpaden.



Literatuur

- Becker, D., **Der Südflügel; Die unvollendete Wasserstraße des Mittellandkanals.**
- [Website](#) van de Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V. Heel veel informatie over het kanaal en de sluisruïne;
- [Website](#) van Leipziger Volkszeitung. Hier verschillende videoverslagen over allerlei facetten van het kanaal;
- [Website](#) over de Elster Flossgraben;
- [Website](#) over de Lindenauer Hafen;
- Wikipedia voor informatie over kanaal en omliggende kanalen.

