

Das ESO-Kanal-Projekt

Ein Versuch zur Schiffbarmachung der Niederlausitz

ROLF RADOCHLA

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahm die industrielle Revolution in Deutschland enorm an Fahrt auf. Davon blieb auch die Niederlausitz nicht unberührt. Das spürten die selbständigen Leinenweber in Burg, die knapp einhundert Jahre zuvor von den Preußen-Königen dorthin geholt worden waren, ebenso, wie die Zunftgenossen in Vetschau oder Calau, da durch die industrielle Tuchproduktion in Cottbus, Forst und Guben ihnen immer nachhaltiger das Geschäft verdorben wurde.

Die Glasproduktion im Döberner und Senftenberger Raum erhielt durch die einsetzende Braunkohlenförderung in der Nähe gewaltigen Aufschwung.

Jahrhundertealte kleine Bauerndörfer mutierten zu Wohnorten von Industriearbeitern mit manchmal einem zeh- und mehrfachen der frü-

heren Einwohnerzahl. Einige, wie Großräschen und Zschornegosda haben es in späterer Folge zum Stadt-Status gebracht.

Die Industrialisierung der Niederlausitz gebär Transportaufgaben, die man nicht nur mit Straßen und Eisenbahnen, sondern auch mit einem breiten, schiffbaren Kanal bewältigen wollte, der das Niederlausitzer Land mit der Elbe und der Oder, unter Nutzung der Spree und der Schwarzen Elster, und so mit dem deutschen Wasserstraßennetz verbinden sollte. Dieser, nie gebaute Kanal, soll hier das Thema sein.

Cottbuser Verkehrsausrichtung nach Goyatz

In der Vorgeschichte des Kanalprojekts spielt der von Cottbus nach Goyatz genutzte Transportweg eine Rolle. In Cottbus waren im 18. und 19. Jahr-



hundert Kaufleute tätig, die ihre Waren über kostengünstige Wasserwege nach Goyatz am Schwielochsee brachten, sie dort verschifften oder abholten. 1808 befand sich im *Hoffnungsbay* am Schwielochsee eine Cottbuser Handelsstation.

Der Transport zwischen Cottbus und Goyatz erfolgte jedoch mühselig, zeitaufwendig und teuer auf wenig befestigten Wegen durch den Eiszeitsand der Lieberoser Höhen mit Pferde- oder gar mit Ochsespannen.

Im Jahre 1843 versammelten sich deshalb die Cottbuser Kaufleute auf Anregung des Chefs der Handelskammer der westlichen Niederlausitz, August Heinrich Liersch, selbst Mitinhaber der renommierte Cottbuser Handelsfirma Brückner & Erben, und suchten nach Lösungen für das missliche Transportproblem. Man diskutierte zeitgemäße Themen: Den Bau einer Eisenbahn, die Schiffbarmachung der Spree und einen Kanalbau.

Die Teilnehmer entschieden sich für die Eisenbahn und gründete mit 127 000 Talern Kapital eine Eisenbahngesellschaft für die Strecke Cottbus-Fehrow-Goyatz. Das Geld reichte jedoch nur für eine Pferdeisenbahn, die ab 1846 in Betrieb ging und die im Jahre 1879 wieder eingestellt werden musste, weil in der Zwischenzeit die Niederlausitz mit Eisenbahnstrecken im Dampfbetrieb erschlossen worden war. Ihre Nachfolgerin, die Spreewaldbahn, setzte ab 1899 auf Allgemeinverkehr und wurde entlang mehrerer

Dörfer nach Goyatz geführt, was ihre Inanspruchnahme und Rentabilität wesentlich verbesserte.

Die Zeit des industriellen Aufschwungs in Deutschland war aber nicht nur die hohe Zeit des Eisenbahnbaus, auch suchte man, den immens ansteigenden Transportaufgaben mit neuen Wasserwegen zu begegnen. Es war also auch eine Zeit des Kanalbaus.

Die Cottbuser Handelskammer für die (West-)Niederlausitz, die diese Möglichkeit bereits 1843 mit zur Auswahl gestellt hatte, und die Städte versuchten, immer wieder über Jahrzehnte den Bau einer Kanalverbindung von der Elbe bis zur Oder anzuregen, zu fordern und zu fördern.

Erste Kanalideen – 16. Jahrhundert

Überlegungen, die beiden großen, vom Süden nach Norden ausgerichteten Flüsse mit einem Kanal durch die Niederlausitz zu verbinden, gab es schon vor Jahrhunderten.

Besonderes Interesse daran zeigte Ferdinand I. (1503-1564), damals Kaiser des Heiligen Römischen Reiches, Böhmischer König und Oberherr Schlesiens. So mussten Waren von Breslau aus nach Westeuropa – wenn man ausschließlich den Wasserweg nutzen wollte – über die Oder zur Ostsee, dann um Dänemark herum gebracht werden. Dabei wurde auf den sächsischen und brandenburgischen Oderstrecken reichlich Zoll kassiert.

Die Querverbindungen auf der „Hohen Straße“ und der „Niederstra-

ße“, die man per Fuhrwerk nehmen konnte und welche über Leipzig führten, waren zumeist ebenfalls in sächsischer Hand.

So kam es zwischen 1548 und 1571 in Frankfurt an der Oder mehrfach zu langwierigen Verhandlungen zwischen Böhmen, Schlesien, Sachsen und Brandenburg betreffs der Handelswege über Land und Erleichterungen auf den Wasserwegen. Neben der technischen Schiffbarmachung und dem Flussausbau an Elbe und Oder wurde eine Kanalverbindung zwischen beiden Flüssen zum Verhandlungsgegenstand. Wobei die Sachsen unter Kurfürst Moritz (1521-1553) dabei eine Trasse durch ihre Niederlausitz im Sinn hatte, die Brandenburger dagegen den Norden über Spree und Havel dafür ins Auge fassten und später auch realisierten.

Die Verhandlungen scheiterten an den Eigeninteressen der beteiligten Kurfürsten und des Kaisers. Besonders das sächsische Kurfürstentum befürchtete Einnahmeeinbußen auf den Fernstraßen. Nachdem der Brandenburger Kurfürst Friedrich Wilhelm (1620-1688) die Spree-Oder-Verbindung über den „Neuen Graben“ (Müllroser Kanal) herstellen ließ, förderte der sächsische Kurfürst den Straßenverkehr aus allen Richtungen via Leipzig als deutsches Handelszentrum, und über den Kanal wurde mit Ausnahme des Floßgrabens bei Elsterwerda (1754) bis 1880 nicht mehr gesprochen.

Graf Brühl greift nach Spreewaldholz – 1754

In einem Vortrag an den Ersten Minister Sachsens, Reichsgraf Heinrich von Brühl (1700-1763), hieß es folgendermaßen: *„Die Hölzer werden rar. Es liegt Gefahr vor, daß Sachsens große Städte nicht mehr mit Holz, sonderlich hartem Holz, versorgt werden können, Der Spreewald aber ist mit derlei Hölzern dergestalt bestanden, daß allem Vermuten nach an die 100 000 Scharren ohne sonderlichen Schaden geschlagen werden könnten. Wenn nun von dem Elsterwerdaer Floßkanal bis zur Spree ein Graben gezogen wird, so ist Gelegenheit, sothanen Holzangel abzustellen und einen sonderlichen Einnahmegewinn für die Finanzkasse zu schaffen.“*

Geld interessierte Brühl immer außerordentlich, musste er doch dafür sorgen, dass Kurfürst Friedrich August II. (1696-1763), August III. als König von Polen, stets über genügend Geld für sein Luxusleben und seine Gemäldeankäufe verfügte.

Der Elsterwerdaer Floßgraben, der kurz vor der Mündung der Pulsnitz in die Schwarzen Elster bei Elsterwerda abzweigt und dann über Präsen und Gröditz nach Grödel gegenüber Riesa an die Elbe führt, wurde bereits dafür genutzt. Man konnte auf ihm, bei seinen sieben Metern Breite, auch Lastkähne treideln. Dieser Kanal entstand zwischen 1742 und 1747 nach einem Projekt und unter Leitung des Ingenieurs Johann Müller aus Grüne-

walde (bald „Wassermüller“ genannt). „Wassermüller“ erhielt 1754 auch den Auftrag für Linien, Risse und Vorbe-
reitungen der Verlängerung in den
sächsischen Teil des Spreewalds. Sein
Projekt führt den Kanal durch die
Niederungen vom Spreewald über
Luckau nach Elsterwerda mit insge-
samt sieben Meilen¹ Länge. Oberfloß-
inspektor Fink in Dresden errechnete
jedoch für die Realisierung hohe Kos-
ten, weswegen das Projekt schließlich
ad acta gelegt wurde.

Elsterwerda-Teupitz-Königswuster- hausen – 1880

Leider bleibt bei der Benennung der
Planungsinstanz für diese Kanalstrecke
die Quelle ungenau. (Man spricht
man von einer dritten, anderen Seite).
Zunächst sollte der neue Kanal von
Riesa aus den Elsterwerdaer Floßgräben
nutzen. Weiter ging es, wie bei den
Plänen des „Wassermüllers“, Richtung
Luckau, wurde von dort allerdings
nach Teupitz geführt, wo eine Anbin-
dung an das Brandenburger Kanalnetz
bei Königs Wusterhausen erfolgen
sollte. Auch dieser Kanal wurde nicht
gebaut.

Die rührige Handelskammer für die
westliche Niederlausitz in Cottbus war
wohl erst einmal dadurch aufgeschreckt
worden und formulierte Gegenargu-
mente zu der Steckte: Von dem Projekt
wäre die Niederlausitz bei Luckau ge-
rade einmal angeschnitten worden.

¹ 63 Kilometer, da die sächsische Post-
meile 9062 Meter lang war

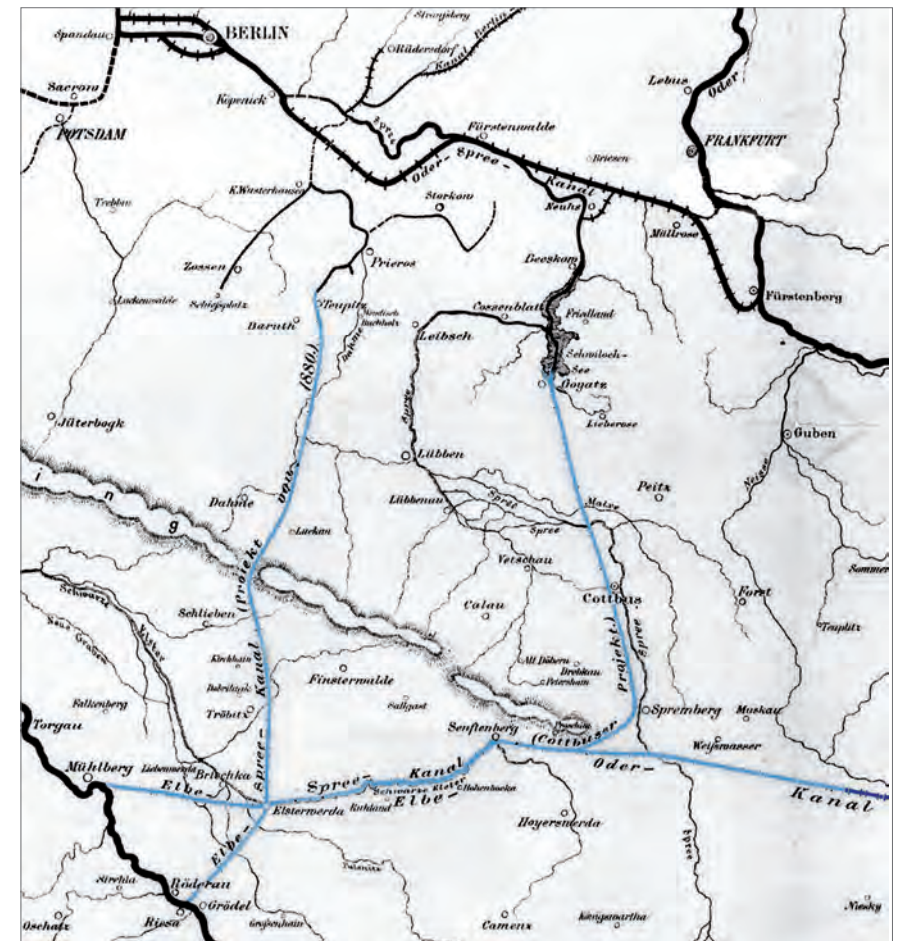
Die industriellen Zentren und Cottbus
würden abseits bleiben und der Kanal
lediglich durch landwirtschaftlich ge-
prägte Gebiete geführt werden. Die
Überwindung des Fläming bedinge
schwierige Terrainprobleme und den
Einsatz vieler Schleuse, was bei den
Kosten zu Buche schlage.

Handelskammer Cottbus fördert Kanalgedanken – 1895, 1899

Ein neuer Ansporn kam von den in-
zwischen ernsthaften Planungen eines
Mittellandkanals, welcher es ermög-
lichen würde, Rheinische Steinkohle
kostengünstig nach Berlin zu bringen,
die dort in Konkurrenz zur Lausitzer
Braunkohle auftreten würde. So be-
gann man um 1895 eigene Vorstel-
lungen für eine Kanal anzustellen, der
quer durch die Niederlausitz führen
sollte.

Der Kammerpräsident Westerkamp
fasste 1899 die Situation wie folgt zu-
sammen: „... es kommt darauf an, ob es
dann für unsere Interessen notwendig
wird, einen Kanal für unsere Gegend
zu erstreben, wenn der Mittellandkanal
gebaut wird und weitere Kanalprojekt
in Vorschlag gebracht resp. ausgeführt
werden. Ich meine, daß es dann für uns
zur Pflicht wird, einen Anschluß an das
große Kanalnetz zu erstreben, um auch
von den Vorteilen billigerer Verkehrs-
wege für den Austausch unserer Güter
profitieren“.

Es ging den Initiatoren in erster Li-
nie darum, den fehlenden Anschluss
der wachsenden Industrie in der Nie-



Die frühesten Kanal-Bau-Pläne aus dem 16. und folgenden Jahrhunderten

derlausitz an das deutsche Wasserstra-
ßennetz, an eine Wasserverbindung zu
den Seehäfen Hamburg und Stettin
und zur Hauptstadt Berlin, zu schaf-
fen.

Wasserbauingenieure wurden be-
auftragt, erste Sondierungen über die
Machbarkeit und über günstige Stre-
ckenverläufe anzustellen. Die Erkun-
dungen verliefen positiv. Als Strecke

sah man vor, von der Elbe bei Riesa
oder bei Mühlberg abzuzweigen und
den Kanal nach Elsterwerda zu füh-
ren, ab dort der Schwarzen Elster nach
Senftenberg zu folgen. Von Senften-
berg aus sollte der Kanal ursprünglich
aber in die Nähe von Spremberg kom-
men und dort in der Spree in einem
Zweig nach Cottbus weiter geführt
werden. Ein anderer Zweig sollte wei-

ter zur Oder gebaut werden und somit Schlesien einbinden. Da man in Breslau wenig Interesse und Unterstützung dafür vorfand, wurde die kürzere Linieneinführung dann von Senftenberg über Petershain, Kolkwitz nach Cottbus korrigiert. Bei Fehrow sollte der Kanal über die Spree gehen und dann durch die Lieberoser Heide nach Goyatz geführt werden. Vom Schwielochsee ging es dann an Beeskow vorbei zum Oder-Spree-Kanal.

Am 29. Mai 1899 fand im Cottbuser Casino eine von der Handelskammer einberufene entscheidende Konferenz zum Thema Kanalbau statt. Anwesend waren an die 90 Vertreter der Politik, aus Industrie und Handel sowie zahlreiche Vertreter der Städte und Gemeinden.

Westkamp begründete ausführlich das Vorhaben und die meisten Anwesenden unterstützten diese Bemühungen. Der Cottbuser Bürgermeister Paul Werner forderte, das Kanalprojekt so schnell wie möglich auszuarbeiten und an zuständiger Stelle einzubringen.

Als wichtige Frage wurde nun auch angeschnitten, was besonders in der späteren Diskussion immer größeres Gewicht erlangte: Die Verbindung mit dem Hochwasserschutz für den Spreewald. Man wollte Untersuchungen anstellen lassen, ob durch den Kanal „eine Melioration des Spreewaldes“ zu erreichen sei und bezog die Notwendigkeit auf die großen Schäden durch das Hochwasser von 1897.

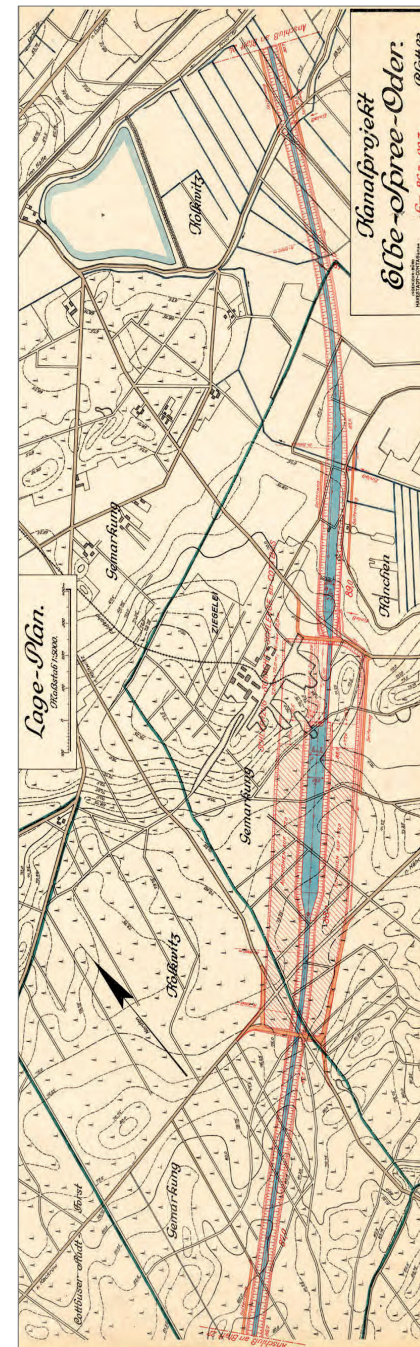
Zum Zweck der Lobbyarbeit für den Bau des Elbe-Spree-Oder-Kanals (ESO) entstand ein „ESO-Kanalverein“, ein Zweckzusammenschluss von Städten und Gemeinde der Niederlausitz und der Industrie.

Im gleichen Jahr 1899 stoppte der Reichstag Mittellandkanal-Vorhaben durch Verweigerung geforderter Gelder. Das brachte offensichtlich auch den Enthusiasmus der Befürworter unseres Elbe-Spree-Oder-Kanals (ESO) auf einen Tiefpunkt. Es sollte nun doch noch bis 1916 dauern, bis es weiter voran ging.

Mitten im Ersten Weltkrieg – 1916

Es konnte wohl fast keinen anderen, noch ungünstigeren Termin für die Erstellung einer Studie zur wirtschaftlichen und technischen Machbarkeit des Kanalprojektes geben, als es nun geschah. Mitten im Krieg – 1916 – erschien die entsprechende Denkschrift der Fachleute. Der Auftrag von der Handelskammer in Cottbus war an die erstellende Firma, das Ingenieurbüro Havestadt & Contag aus Berlin ergangen, welche schon mehrere solche Projekte konzipiert hatte. Diese Denkschrift wurde zur Grundlage aller weiteren weiterführenden Maßnahmen, Projektierungen und Vorbereitung im Zusammenhang mit dem Elbe-Spree-Oder-Kanal.

Aufgrund des Kriegsgeschehens und der Wirren der ersten Nachkriegsjahre hatte das Projekt keine Chance, ausgeführt zu werden.



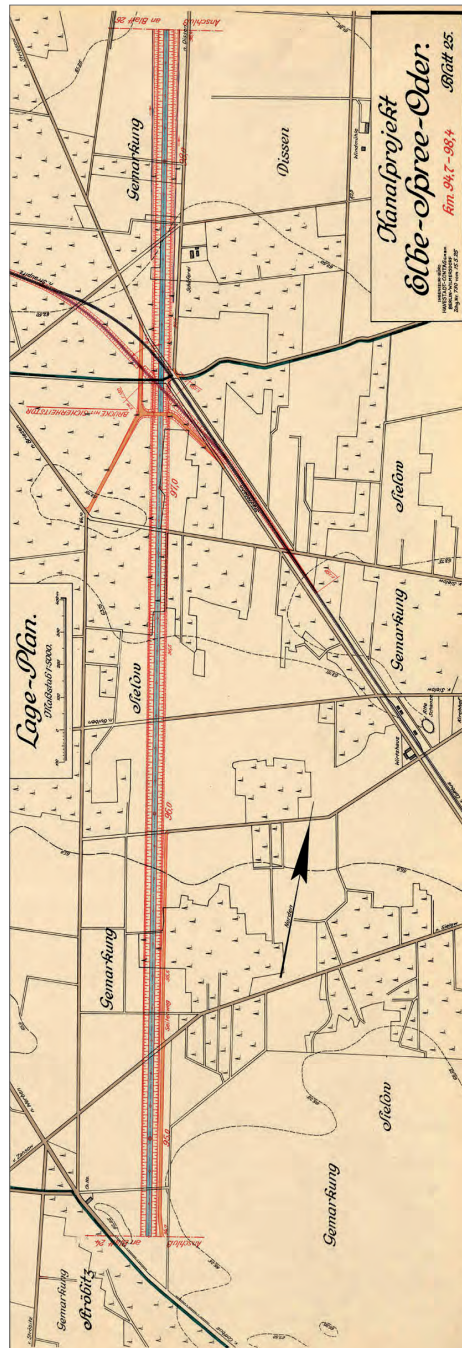
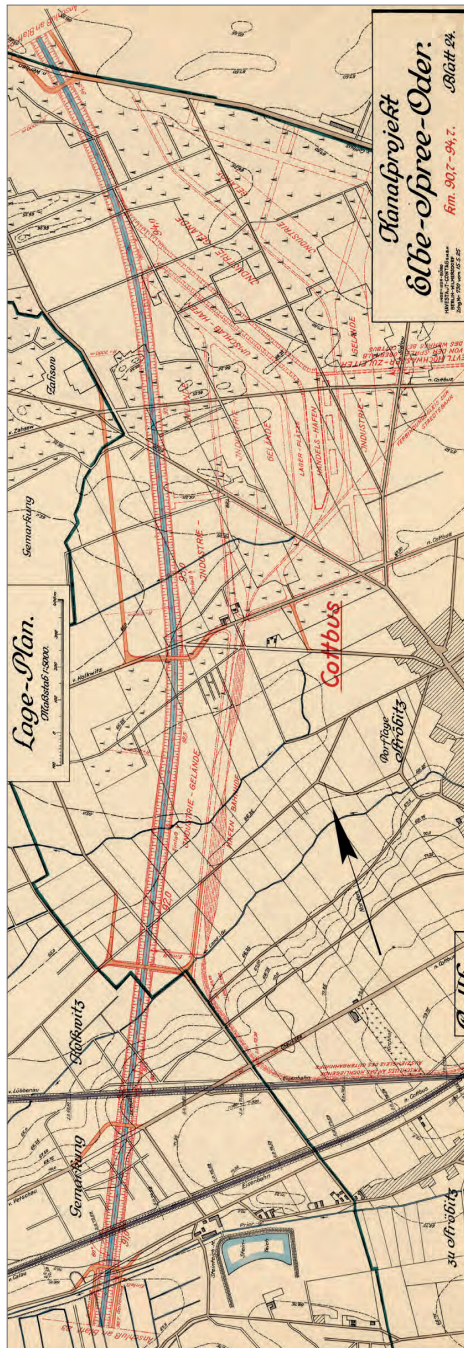
Als man nach 1919 die Reihen der Kanalbefürworter wieder ausrichten wollte, tauchten aber auch wieder neue Ideen auf. So gab es Vorschläge zu einer anderen Streckenführung: Elbe-Dahme-Uckro-Calau-Cottbus-Forst-Christianstadt-Freystadt-Oder bei Glogau, sowie wie bisher bis Cottbus, aber dann nach Guben und nicht nach Goyatz.

Durchgesetzt hat sich dennoch das bekannte Projekt. Die Firma Havestadt und Contag wurde beauftragt, das Projekt zu überarbeiten. Das dauerte dann bis 1924 und 1925. Dem entstammt das hier verwendete Kartenwerk. Der Scheitel des Kanals sollte bei Senftenberg liegen und durch Grubenwasser sowie aus der Schwarzen Elster gespeist werden. Von dort war ein Kanalschenkel Richtung Elbe mit einem Abstieg von 36 Metern vorgesehen und ein zweiter Richtung Spree und Oder mit einem Höhenunterschied von 58 Metern. Nach 123 Kilometern hätte der Kanal den Schwielochsee erreicht.

Auf den Spreewärts gerichteten Kanalabschnitt soll in diesem Beitrag auszugsweise eingegangen werden.

Kanalstrecke zwischen Hänchen und Fehrow – 1925

Einige der damals entstandenen Projekt-Karten der Strecke Hänchen-Cottbus-Fehrow, also der Kanal-Kilometer 87 bis 106 sind in diesem Aufsatz, verkleinert und auf das Wesentliche beschnitten, wiedergegeben.



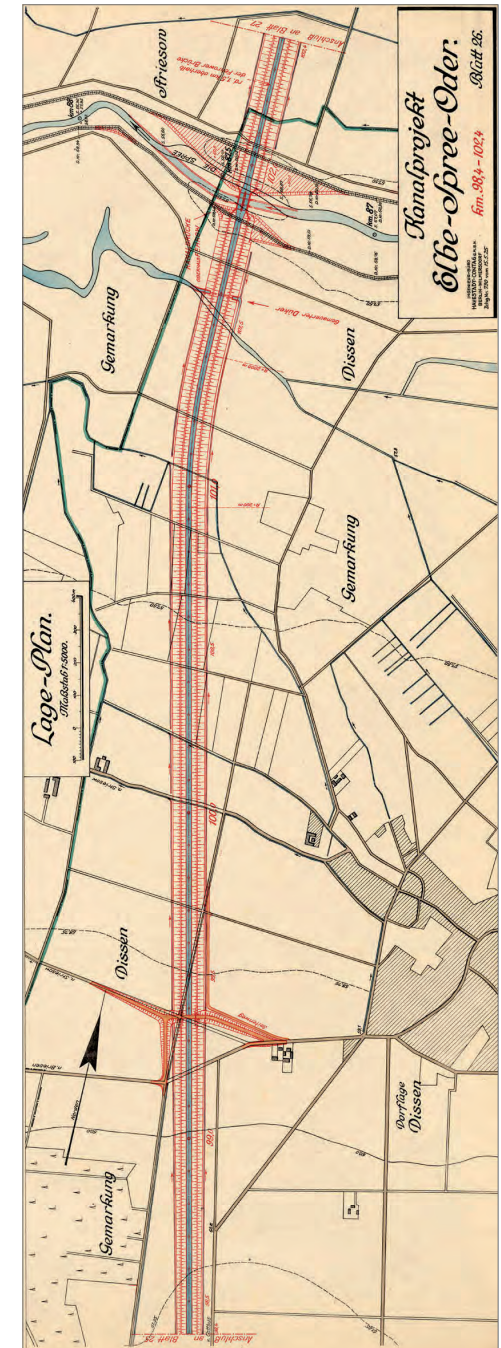
Der Abschnitt auf der ersten Karte (Blatt 23) beginnt zwischen Hänchen und Kolkwitz. Dort befindet sich die wichtige Schleuse bei Cottbus. Die Schleppzug-Schacht-Schleuse war zur Überwindung einer Höhe von zwölf Metern zwecks Abstieg in das Spreetal gedacht. Man kann sie sich in der Nähe der heutigen Motorcross-Sportanlage in Hänchen vorstellen.

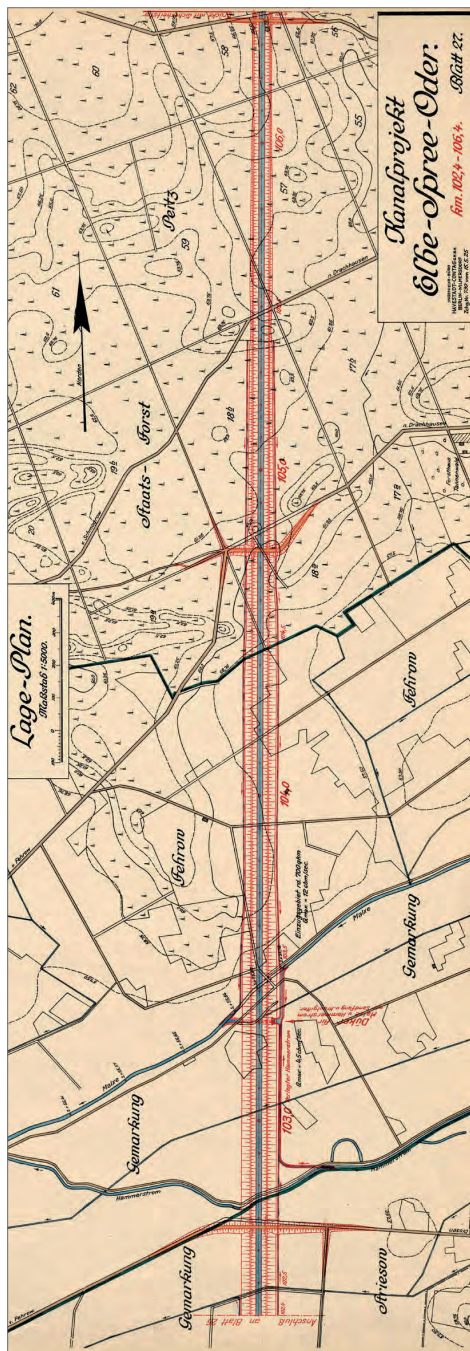
Südwestlich um Kolkwitz herum führt die Strecke in Richtung Berliner Chaussee und Eisenbahn. Nach deren Querung zwischen heutigem Hotel Irma und dem Bahnübergang (Karte Blatt 24) sollte der Kanal an Ströbitz vorbei geführt werden.

In dieser Niederung war die Cottbuser Hafenanlage geplant. Direkt am Kanal war ein Bahnhof der Reichsbahn als Knotenpunkt und für den zu erwartenden Umschlagsverkehr vorgesehen. Auch die Spreewaldbahn sollte an den Kanal heran geführt werden. Kanal und Hafen sollten Industrie- und Gewerbestandorte flankieren. Der Hafen wäre dann etwa auf dem Gelände des späteren Flugplatzes entstanden.

Im weiteren Verlauf durchquert der Kanal den Sielower Wald in nördlicher Richtung auf Dissen zu (Blatt 25). In der Denkschrift 1916 war auf diesem Teilstück noch eine Schleuse vorgesehen, die 1925 in Wegfall kam.

Auch führte die Trasse gegenüber dem 1916er Vorschlag nun knapp westlich vom Dorf Dissen vorbei und nicht zwischen Dissen und Döbbrik,





wie ursprünglich beschrieben (Blatt 26). Am Ende des Kartenabschnittes finden wir eine Kanalbrücke über die Spree, die mit zwei Wannen ausgestattet werden sollte, damit ein aneinander Vorbeifahren zweier Frachtschiffe dort möglich sein sollte.

Die Spreequerung lag noch auf der Gemarkung Dissen, jedoch unweit der Striesower und Fehrower Flur. Diese Stelle erlangte bis 1948 einen immer größeren Stellenwert im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz. Besonders nach den großen Hochwasserereignissen von 1926 und 1927 sowie dem aufkommenden Zweifel an der Rentabilität eines reinen Schiffahrtskanals in den Jahren 1930/31, wurden verstärkt verschiedene Überlegungen darauf gerichtet, den Kanal für die Ableitung der Wässer zum Großen Schwielochsee zu ertüchtigen.

Nach der Querung der Spree tritt der Kanal in den Staatsforst Peitz ein (Blatt 27) und hätte dann ähnlich wie die alte Pferdebahn die Lieberoser Heide durchquert.

Vorarbeiten füllen Aktenbände

Nach dem Vorliegen des geänderten Projekts von Havenstadt & Contag aus 1924/25 wurden nun Mittel für umfangreiche Vorarbeiten bewilligt. Im Jahre 1928 wurde in Senftenberg ein Preußisches Wasserbauamt errichtet mit dem Auftrag, nochmal ausführlich und gründlich die Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Alles stand unter der Maßgabe, dass die

neue Wasserstraße mit Frachtschiffen bis 1000 Tonnen befahrbar sein sollte, die sieben bis neun Meter Breite und über zwei Meter Tiefgang haben konnten. Dafür musste der Kanal mindestens 30 Meter breit sein.

Man rechnete in den 1920er Jahren mit Bausummen von 100 bis 150 Millionen Reichsmark, wobei der teuerste Abschnitt zwischen Senftenberger Wendehafen und Neupetershain lag, da hier mehrere Schleusen notwendig gewesen wären.

Im Jahre 1929 wurden die Kanalbefürworter ungeduldig und forderten, dass das Projekt nun endlich in die Hand genommen werden sollte. Doch Gegenwind zum Projekt wurde aktuell spürbar. In einer Pressemitteilung der Wasserstraßenverwaltung vom 28. September 1929 wird ausgeführt, „daß die Kanalanlage in der vorgeschriebenen Form technisch wohl durchführbar, wirtschaftlich aber kaum vertretbar sein würde.“

Elbstrombaudirektor Zander prognostizierte 1929 rund drei Millionen Tonnen Fracht für den Kanal und hielt das für nicht ausreichend, um den Kanal rentabel zu betreiben. Unter der Wirkung dieser Wirtschaftlichkeitsabschätzung verlor man das Interesse an weiteren Vorarbeiten. Die Märkische Wasserstraßenverwaltung Fürstenwalde zog ihre beiden Fachleute aus Senftenberg zurück. Ein Erlass des Reichsverkehrsministers stoppte weitere Vorarbeiten zum Kanalbau per 5. Juli 1930 und schloss die Was-

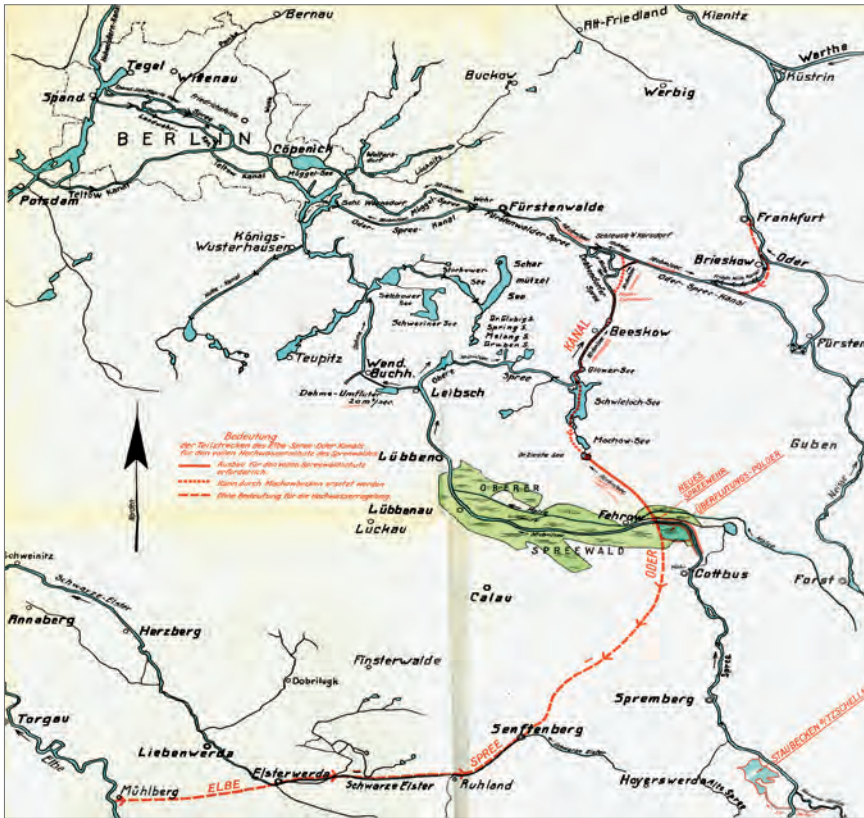
serbauamtsstelle in Senftenberg. Auch regte sich erster Widerstand aus den Kohlewerken, da man die Blockierung von mehreren Kohlefeldern durch den Kanal befürchtete.

Aber auch einen Lichtblick ließ die Einschätzung der Wasserleute in oben erwähnter Pressemitteilung offen: „Vielleicht würde aber eine Wirtschaftlichkeit dieses Unternehmens dann erreichbar sein, wenn es gelänge, diesen Vorschlag einer Schiffahrtsstraße von Cottbus zum Oder-Spree-Kanal mit älteren Plänen zur Regelung des Hochwasserabflusses und zur Aufspeicherung im oberen Spreegebiet zu verbinden, und dadurch auch solche Kreise für den Bau zu interessieren, die an der Regelung dieser Vorfluchtverhältnisse interessiert sind.“

Man nannte als solche Interessenten auch ausdrücklich die Reichshauptstadt Berlin. Mit den politischen Veränderungen wurde Aufmerksamkeit der Behörden jedoch auf andere Vorhaben gelenkt. Schließlich setzte man zur Lösung der Transportaufgaben in der Nazi-Zeit dann auf die Reichsautobahnen, die mit den Streckenteilen auf den Trassen Berlin-Dresden und Berlin-Breslau in unserem Gebiet präsent wurden.

Der ESO-Kanal und der Hochwasserschutz

Das man den regelmäßigen verheerenden Hochwasserereignissen für den Spreewald mit geeigneten Maßnahmen begegnen müsse, war in der



ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts den Entscheidungsträgern für unsere Region soweit klar geworden, dass man zu Projekt orientierten Überlegungen übergang. Eine, zeitweise favorisierte Idee bestand in der Schaffung eines hochdimensionierten Speicherbeckes „Tschelln“ zum Abfangen der Spreehochwässer, südlich von Spremberg und östlich auf der Höhe von Hoyerswerda. Tschelln wurde nach Einspruch der Kohleindustrie nicht realisiert, die

Idee aber im heutigen Spremberger Stausee nachgenutzt. Parallel diskutierte man einen Umflutkanal zur Entlastung des Spreewaldes, wie wir ihn jetzt mit dem Nordumfluter kennen. Damals jedoch dachte man vor allem an einen Vorfluter, der die Hochwasser in den Schwielochsee ableitet.

Durch die Flutkatastrophen 1926 und 1927, und erneut 1947, wurden diese Diskussionen verstärkt angefeuert. Da zeitgleich auch die Vorarbei-

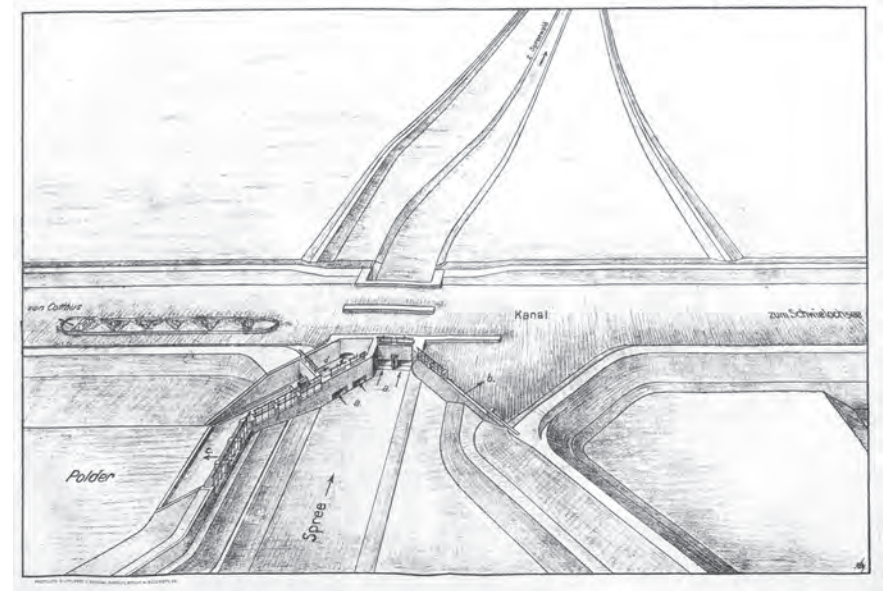
ten des ESO-Kanals liefen, lag es wohl nahe, beide Vorhaben zu verbinden. Die Braunkohlenindustrie im Spremberger und Hoyerswerdaer Gebiet erfasste schnell die Möglichkeit gegen das Becken Tschelln zu argumentieren. Tschelln hätte dem Bergbau große Flächen entzogen, unter denen verwertbare Kohle lag, stand in einer Denkschrift der Oberlausitzer Braunkohlenbergbau-Gesellschaften, unter ihnen solch bekannte Firmen wie die Ilse AG und die Bubiag, mit dem Titel „...über den Schutz des Spreewaldes vor unerwünschten Überflutungen.“

Wenn man von Fehrow aus einen Vorfluter zum Schwielochsee anlege, könne man diesen gleichzeitig für den ESO-Kanal nutzen. Der Schwielochsee und die Senken um den Mochowsee

könnten als Speicherbecken genutzt werden. Zwischen Dissen und/oder Striesow und Fehrow wurde ein großer Polder vorgeschlagen. Alles zusammen sollte den „völligen Spreewaldschutz“ gewährleisten und wäre in Verbindung mit dem Kanal die billigste und beste Möglichkeit, im Gegensatz zu Tschelln.

Die Wasserkreuzung des Kanals beim Spreeübergang sollte so konstruiert werden, dass Wasser der Spree ab einem bestimmten Hochstand baulich in den ESO-Kanal geleitet werden konnte.

Trotz des Votums der Kohlebosse und der Vorteile des Vorschlages für den Hochwasserschutz des Spreewaldes blieben diese Vorschläge bis nach dem Zweiten Weltkrieg in der Schublade.



Projektskizze der Kanalbrücke über die Spree bei Fehrow

Ein Kanal für Senftenberg und Cottbus

Aus der Schublade nahm man das Projekt noch einmal in der Nachkriegszeit. Das Hochwasser von 1947 ebenso, wie die enormen Transportprobleme zwangen wohl dazu.

Da wurde in der Berliner Zeitung vom 4. August 1948 gemeldet: „Ein bereits 1916 ausgearbeitetes Kanalprojekt, das eine neue Verbindung zwischen Elbe, Spree und Oder anstrebt, ist wieder aufgegriffen worden, und wird in Kürze zur Gründung einer ESO- (Elbe-Spree-Oder) Kanalgesellschaft führen.“ Wie kam es zur Wiederbelebung des Kanalprojekts?

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Kanalpläne erstmals wieder auf einer Mitgliederversammlung der IHK Cottbus in Marga (Brieske-Ost, heute Ortsteil von Senftenberg) im Dezember 1946 zur Diskussion gestellt. Im März 1947 beschloss die Cottbuser Stadtverordnetenversammlung die Wiederaufnahme der Verkehrsverbindung Cottbus-Goyatz zu prüfen unter Beachtung der Schiffbarkeit der Spree ab Beeskow. Besonders Stadtbaurat Stachura versuchte in dieser Zeit, in einem Fachvortrag die Entscheidungsträger für das Projekt des ESO-Kanals zu sensibilisieren. Neben der Wirtschaftsförderung, vor allem der Braunkohlenindustrie, und der Entlastung des Eisenbahntransportes, führte Stachura ebenso wasserwirtschaftliche Argumente und Umweltrisikofaktoren an, wie die Regulierung des

Grundwassers, des Hochwasserschutzes, und das Entgegenwirken einer drohenden Versteppung der Niederlausitz. „Auch der Klimaverschlechterung wirkt der Kanal entgegen“, meint er damals schon.

Es war auch angedacht, wie aus einem Schreiben des Cottbuser Bürgermeisters Weihrauch, seines Stadtbaurates Stachura und des Kämmerers Riess vom 13. November 1947 an die Landesregierung hervorgeht, während der Landwirtschaftsausstellung der Sowjetischen Zone in Cottbus vom 1. bis 8. August 1948 eine Aktiengesellschaft zur Realisierung des Kanals zu gründen. Cottbus wollte sich an dieser mit 500 000 bis einer Million Reichsmark beteiligen und bat darüber hinaus, den Cottbuser und den Goyatzer Hafen errichten und betreiben zu dürfen. So erschien die alte Fuhrwerks- und spätere Pferdebahnstrecke Cottbus-Schwielochsee als Kanaltrasse wieder aufzuleben.

War auch die Gründung der Gesellschaft in solch kurzer Zeit kaum zu realisieren, nutzte man aber die Ausstellung zur Werbung für das Projekt, das auch deshalb Menschen von hier in Erinnerung geblieben ist.

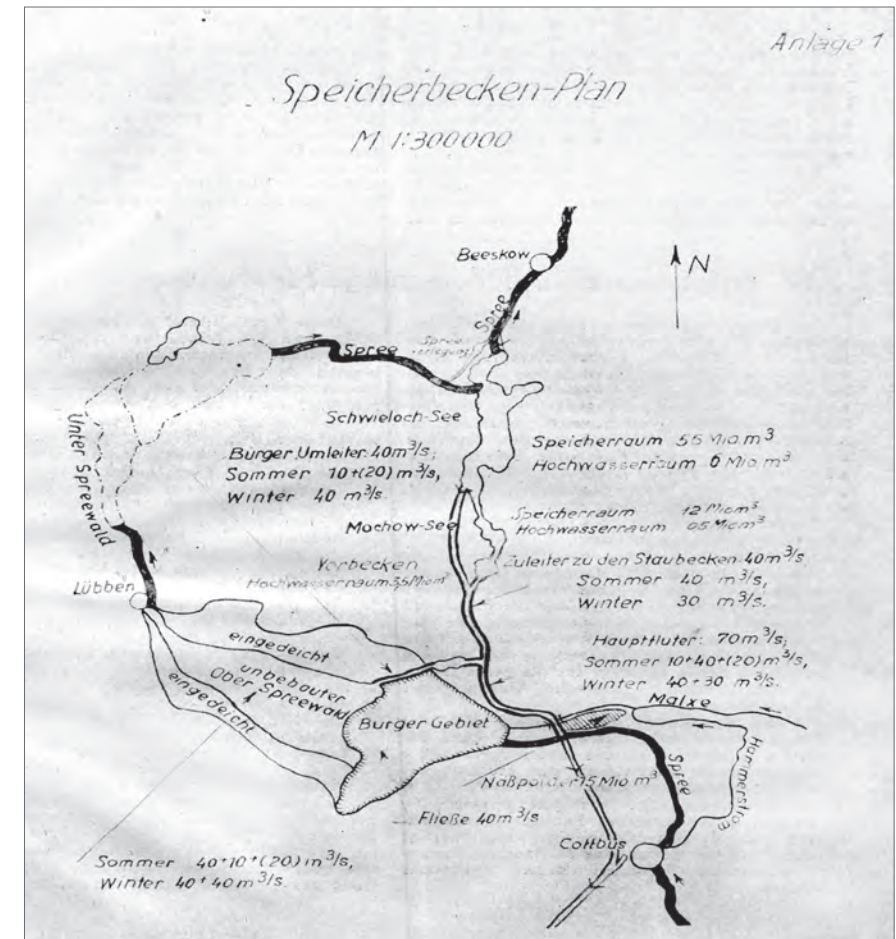
Für Günter Bienst war diese Ausstellung „in der damaligen Zeit und auch für die Stadt selbst eine kleine Sensation“. Die Post brachte aus diesem Anlass zwei Sonderstempel heraus, einer zeigte „im inneren Kreis des Stempels die Buchstaben ESO [Elbe-Spree-Oder], eine angedeutete Wasserfläche

und das Tagesdatum und im äußeren Kreis Cottbus-ESO-Kanal auf“.

Und Erich J. Gruenhain erzählt: „Ein Publikumsmagnet war das Großmodell vom Elbe-Spree-Oder-Kanal. Cottbus sollte, so wurde wieder einmal spekuliert, Hafenstadt werden. Im 650 Meter langen Hafenbecken nordwest-

lich der Stadt sollten Kähne bis 1000 Tonnen Last anlegen!“

Bürgermeister Weihrauch und seine Kollegen suchten intensiv nach Möglichkeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs in der Niederlausitz, für Transportverbesserung und Absatzförderung der regionalen Produkte:



Karte aus der Denkschrift der E.S.O.-Kanalgesellschaft von 1948 mit Überlegungen zur Verbindung der Kanalquerung über die Spree bei Fehrow mit dem Hochwasserschutz für den Spreewald

Braunkohlenbriketts, Glaswaren und Textilien. Man sollte auch daran denken, dass zu jener Zeit das Straßen- und Schienennetz noch wesentlich unter Kriegschäden und Reparationsrückbau litt.

Die Bremsklötze für das ESO-Kanal-Projekt kamen von entscheidenden Landesstellen und der zentralen Wirtschaftssteuerung, wo es auf große Vorbehalte und Rentabilitätszweifel stieß. Die Deutsche Wirtschaftskommission bezweifelte bereits 1948, dass für das „Projekt z. Zt. die erforderlichen Arbeitskräfte und Materialien gestellt werden können“.

Datiert auf den 1. August 1952 gab es dann eine Mitteilung des Ministeriums für Landwirtschaft und Forst zur Ablehnung des ESO-Kanals nach Absprachen mit der Braunkohlenverwaltung und anderen, nicht näher bezeichneten Stellen in Berlin in einer Sitzung vom 17. Juni 1952. Obwohl die Stadt Cottbus und die IHK ihre Argumente nochmals gegen diese Entscheidung vorbrachten, war somit vor etwa 65 Jahren der bisherige Schlusspunkt unter dieses Projekt gesetzt.

Quellen:

BLHA 6 B Kreis Cottbus Nr. 1523, 1524

BLHA 280 IHK Bbg, 232 Cb – Vortrag Stachura

BLHA 208 Min.f. L u.F Bbg 4415

BLHA 27B Fürstenwalde 1145,1146,1149 bis 1152

BLHA 206 MfWA 2287

BLHA 57 WSD 991

BLHA 57 WSD 3287, 3288

BLHA 8 Senftenberg 3337/1 Denkschrift:
Der Elbe-Spree-Oder-Kanal - eine Lebensfrage des Senftenberger Industrie-
reviers (Druck)

BLHA 903 Schwarzhöhe 1350

BLHA 8 Beeskow 3444

Fritz Stoy, Frühere Kanalpläne für die Lausitz. In: Geschichte und Gegenwart des Bezirkes Cottbus, Jg 5, S. 165-173.

Dr. Schneider: Zur Vorgeschichte einer Wasserverbindung zwischen Elbe und oder durch die Niederlausitz mit Bezug auf die Festbroschüre zum 50 Jahrestag der IHK NL aus dem Jahre 1902.

„Der Elbe-Schwiebichsee-Kanal“, Cottbuser Anzeiger vom 31. Mai 1899, Beilage zu Nr. 125

Der Elbe-Oder-Kanal, Märkische Volksstimme 27. August 1926

Die wirtschaftliche Bedeutung des Elbe-Spree-oder-Kanals. Tagung des Kanalvereins (Cottbus) zur Information der Regierung. In: Lausitzer Landeszeitung. 1931, Nr.124 (30.V.)

Günter Bienst in LR vom 13.01.2003

Erich J. Gruenhain in: DAS CB STADTMAGAZIN, 7/8 2008

Torsten-Richter-Zippack, schon vor 80 Jahren wurde in Senftenberg ein Hafen geplant – LR vom 18.8.2007

Derselbe, Kanal sollte Elbe mit Spree verbinden – LR vom 13. 11. 2010

Derselbe, Unvollendeter Traum vom Elbe-Spree-Oder-Kanal – LR vom 1.8.2015

Heinz Petzold, Als Cottbus eine Hafenstadt werden sollte – LR 31.12.2002

Regionalplanung ohne Lobby

Das ESO-Kanalprojekt und sein Ende nach dem Zweiten Weltkrieg

EDELTRAUD RADOCHLA

Anfang des 20. Jahrhunderts intensivierte man die Planungen zum dem wohl für die Lausitz bislang spektakulärsten Wasserstraßenbauprojekt, dem Elbe-Spree-Oder-Kanal, kurz ESO-Kanal, von Mühlberg über Senftenberg, Cottbus zum Schwiebichsee. Sein vorrangiges Ziel: Die kostengünstige Verschiffung der überregional begehrten Braunkohle als Energieträger für die Wirtschaft und für private Behaglichkeit in den Metropolen, wie zum Beispiel Berlin. Krieg, faschistische Herrschaft und nochmal Krieg unterbrachen diese Pläne. Doch nach dem Zweiten Weltkrieg im Zuge des Aufbaues neuer demokratischer Strukturen der politischen und wirtschaftlichen Gestaltung des zerstörten Landes kam das alte, noch nicht vergessene Kanalprojekt wieder in Erinnerung.

1946 bildete sich der Planungsverband Bezirk Cottbus, zunächst als Organ des Oberlandrates, dann der Provinzialregierung Mark Brandenburg. Das war ein Zusammenschluss der damaligen Stadtkreise Cottbus, Forst und Guben sowie der Landkreise Calau, Cottbus, Guben, Luckau, Luckenwalde, Lübben und Spremberg zum Zwecke einer gemeinsamen städtebaulichen, Infrastruktur- und

Wirtschaftsplanung. Auf der Mitgliederversammlung im Dezember 1946 wurden mehrere Kartenwerke als Planungsgrundlagen ins Auge gefasst, so zur Siedlungsstruktur, zu Verkehrswegen, zur Bevölkerungsdichte, zu Wirtschaftsstandorten, zu Waldflächen und schließlich: „Für den gleichen Zweck soll die sofort herzustellen-
de Wasserwirtschaftskarte Verwendung finden. Aus der Wasserwirtschaftskarte werden alle vorliegenden wasserwirtschaftlichen Planungen ebenso ersichtlich sein, wie die Einzugsgebiete der verschiedenen Vorfluter. Insbesondere werden auch die verschiedenen in Aussicht genommenen Linien für die Führung des Elbe-Spree-Oder-Kanals eingetragen werden.“

Die Planung des Elbe-Spree-Oder-Kanal-Projektes für den wirtschaftlich effizientesten Transport der Lausitzer Braunkohle und weiterer Produkte an ihre Bestimmungs- und Verwertungs-orte gewann wieder an Bedeutung, denn die Zerstörung Lausitzer Straße und Bahntrassen durch den Krieg und seine Folgen verstärkte die Suche nach effizienten Transportwegen für den Energieträger Braunkohle und anderer Güter aus der Lausitz.

Der Geschäftsführer Oberbaurat Wagner aus Senftenberg brachte aber

noch einen anderen Aspekt in die Debatte: In der Mitgliederversammlung des Planungsverbandes im Juni 1947 argumentierte er:

„Am deutschen Wald ist, bedingt durch den Brennstoffmangel, jetzt ein großer Raubbau getrieben worden, daß sich in Kürze katastrophale Folgen einstellen werden. Durch den steten Rückgang des Waldbestandes gehen wir in biologischer Hinsicht außerordentlich großen Gefahren entgegen. Der Wald hat bisher die Wasserzufuhr reguliert und Schutz gegen Versteppung geboten. Durch den starken Einschlag – ohne daß bisher für eine Aufforstung gesorgt worden ist – werden ganze Landstriche durch Dürre und Unfruchtbarkeit bedroht, weil die Wälder als Schutz gegen Frost und Kälte fehlen. Es muß daher alles getan werden, um dieser Entwicklung in unserem Gebiet entgegenzutreten. In diesem Zusammenhang kann auch der ESO-Kanal als Barriere gegen die drohende Versteppung angesehen werden. Im Westen des zu errichtenden Kanals sollen die Waldbestände nunmehr unbedingt erhalten bleiben bzw. neu aufgeforstet werden, und zwar nicht wie früher ausschließlich durch Anbau von Kiefern sondern durch Anlegen von Mischwald. Auf der östlichen Seite des Kanals sollen Gärtnerhöfe – ähnlich den Kleinsiedlungen – angelegt werden.“

Auf der Arbeitstagung am 28. September 1947 des Planungsverbandes Cottbus, der sich inzwischen Planungsverband Niederlausitz zu nen-

nen begann, hielt Stadtbaurat Stachura aus Cottbus einen umfangreichen Fachvortrag über Verlauf und Bedeutung des Elbe-Spree-Oder-Kanals. Hier wurde neben seiner wirtschaftlichen auch die Bedeutung des Kanal-Projektes für den Hochwasserschutz im Spreewald, besonders für Cottbus und Burg thematisiert. Sowohl ein externer Umflutkanal um die Gemarkung Burg als auch ein Staubecken „Mochow-See“ würden damit überflüssig. Die als Schifffahrtsstraße ausgebaute Beeskower Spree würden bei Hochwasser bis zu zehn Kubikmeter pro Sekunde aufnehmen können.

Während die regionalen Vertreter mit starken Argumenten für das Kanalprojekt warben, blieb die überregionale Resonanz eher unterkühlt. Am 18. August 1948 fand eine Schifffahrtstagung in Grünau statt, an der auf Betreiben der Lausitzer Planer der Brandenburger Ministerialrat Trockus auftreten und das Elbe-Spree-Oder-Kanal-Projekt vorstellen sollte. Doch nachdem der Versammlungsleiter vehement gegen das Projekt gesprochen und sich angeblich die allgemeine Stimmung stark gegen den ESO-Kanal gewendet habe, hatte Trockus darauf verzichtet, sein Referat dort zu halten, wie geplant.

Zu seiner Rechtfertigung beklagte Trockus die zu geringe Beteiligung des Landes Brandenburg an dieser Konferenz, weswegen die Interessen des Landes nicht genügend wahrgenommen worden seien. Eine dort aufgestellte

Kommission sei in der Hauptsache aus Vertretern aus Mecklenburg gewählt worden. Aus anderen Akten geht hervor, dass insbesondere Vertreter aus Sachsen-Anhalt gegen den Elbe-Spree-Oder-Kanal votiert hatten, weil sie Konkurrenz für ihren Mittellandkanal fürchteten.

Wie wurden die eigensinnigen Lausitzer dazu gebracht, ihr ominöses Kanalprojekt endlich aufzugeben?

Am 10. Oktober 1948 sorgte Ministerpräsident Karl Steinhoff für Klar Schiff. Er schrieb an den Cottbuser OB Weihrauch: *„Die Durchführung des Zweijahresplanes 1949/50 machte eine Konzentrierung aller daran beteiligten Kräfte notwendig. Aus diesem Grunde wurden auch die Kreisplanausschüsse ... reorganisiert. Die KPA sind mit der Bearbeitung aller Fragen, die mit dem Zweijahresplan in Zusammenhang stehen, beauftragt. Die aufsichtsführenden Verwaltungsstellen der KPA sind die Abteilungen Wirtschaftsplanung der Stadt- und Landkreise, die meiner Hauptabteilung Wirtschaftsplanung unterstehen.“*

Es besteht keine Veranlassung, neben diesem klar ausgerichteten Apparat noch weitere Planungsorgane bestehen zu lassen. Aus diesem Grund löse ich den ‚Planungsverband Cottbus‘, dessen Satzungen ich durch Schreiben vom 20.6.1947 ... genehmigt habe, auf ... Ich weise darauf hin, daß mit der Auflösung des ‚Planungsverbandes Cottbus‘ die landesplanerischen Arbeiten nicht

außer Acht gelassen sondern sogar gefördert werden sollen. Jedoch muß vermieden werden, daß die planerischen Organe mit Fragen allgemeinen Charakters, die mit der Durchführung des Wirtschaftsplanes 1949/50 in keinem Zusammenhang stehen, belastet werden.“

Danach versuchte die IHK Cottbus noch weiter, die betroffenen Landkreise zu ermutigen, Anträge zum Kanal-Projekt in ihre Kreisplanungen aufzunehmen. Aus Senftenberg schließlich erhielt die Kammer die Mitteilung: *„Nach Rücksprache mit dem Kreisplanungsausschuss stellten wir fest, dass trotz der erheblichen Debatte bei der Sitzung des KPA der erste Bauabschnitt des ESO-Kanals nicht in den Planvorschlag des Kreises Calau aufgenommen wurde. Zur Begründung wurde von Herrn Neubauer angeführt, dass dies über den Rahmen des Kreises hinausgeht und daher eine Aufgabe des Landesplanungsverbandes wäre; dort soll ein entsprechender Planungsvorschlag bearbeitet worden sein.“*

Das war wohl eines der vielen Enden des Elbe-Spree-Oder-Kanal-Projektes. Aber es war auch eines der Enden der nach dem Zweiten Weltkrieg entstandenen regionalen Strukturen, um das Leben vor Ort zu gestalten. Warum wurden diese nicht befördert und integriert? Sind hier die Möglichkeiten einer anderen Gesellschaft vielleicht schon erstickt worden – für einen anderen, demokratischeren Sozialismus?

Erst 1993, im Zuge der Entwicklung des neuen Landes Brandenburg und seiner Institutionen, entstanden wieder kommunal konstituierte Regionale Planungsgemeinschaften als Teil der Landesplanung. Fünf davon hat das Land Brandenburg. In der für „Lausitz-Spreewald“ war ich selbst gut zehn Jahre Regionalrätin, Vertreterin des Kreistages Spree-Neiße neben Landräten und Bürgermeistern der großen Städte, habe an Regionalplänen mitgewirkt und erfahren, dass es heute nicht einfacher geworden ist, als damals, als es um den großen Kanal ging. Aber letztendlich gilt es immer noch, zwischen den vielen Interessen einen Konsens zu finden, mit dem alle leben können.

War das Kanal-Projekt damals sinnvoll und positiv für die Lausitz?

Dafür sprechen die Argumente für den umweltfreundlichen und wirtschaftlich effektiven Kohletransport, für die mögliche Einbeziehung von Hochwasserschutzmaßnahmen zu-

gunsten des Spreewaldes oder für die Erhaltung und Regulierung des regionale Wasserhaushaltes.

Dagegen waren aber letztendlich nicht nur die Konkurrenten vom Mittellandkanal, sondern auch die Kohleindustrie selbst, die einerseits forderten, der Kanal müsse unmittelbar an ihren Brikettfabriken entlang geführt werden, um einen effektiven Transport der Kohle zu ermöglichen und die andererseits erkannten, dass die Kanaltrasse in diesem Fall über etliche abbauwürdige Kohlefelder führen würde.

Welche Argumente mit heutigem Erkenntnisstand noch dazu kämen, will ich offen lassen, auch, ob es schade ist um das Projekt oder nicht. Aber dass es diese Pläne gab, gehört zu unserer Geschichte.

Doch mit ein bisschen Fantasie kann man sich vielleicht das Lausitzer Seenland mit seinen schiffbaren Verbindungen als einen kleinen, etwas mutierten Nachfolger der Kanal-Idee vorstellen.¹

1 Quellen: BLHA, Rep 280 IHK, Nr. 232
Planungsverband des Bezirkes Cottbus
1946-1952;
BLHA, REP 208 MfLF, Nr. 4415 Elbe-
Spree-Oder-Kanal