

# Das ESO-Kanal-Projekt

Vom Versuch der 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. So entstanden 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. Cottbuser Kaufleute bevorzugten schon länger den Wasserweg ab dem Schwielochsee über die Spree nach Norden, wie der Bau der Pferdeisenbahn gezeigt hatte. Warum also nicht gleich ganz auf den Wasserweg setzen?

Dieser nie gebaute Kanal soll hier das Thema sein.

## Handelskammer Cottbus fördert Kanalgedanken – 1895, 1899

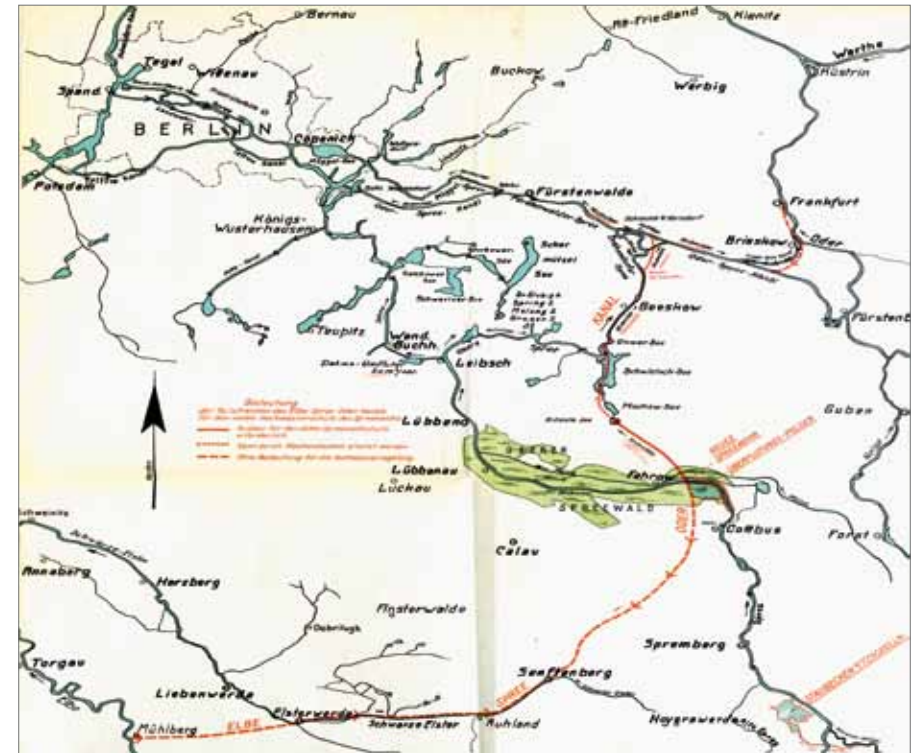
Ein Ansporn kam durch die inzwischen ernsthaften Planungen eines Mittellandkanals, welcher es ermöglichte, Rheinische Steinkohle kostengünstig nach Berlin zu bringen, die dort in Konkurrenz zur Lausitzer Braunkohle treten würde. So begann man um 1895 eigene Vorstellungen für einen Kanal

anzustellen, der quer durch die Niederlausitz führen sollte.

Der Kammerpräsident Westerkamp fasste die Situation 1899 wie folgt zusammen: „... es kommt darauf an, ob es dann für unsere Interessen nothwendig wird, einen Kanal für unsere Gegend zu erstreben, wenn der Mittellandkanal gebaut wird und weitere Kanalprojekte 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 Verkehrswege für den Austausch unserer Güter zu profitieren“.

Das unterstrich das Ziel, die wachsende Industrie in der Niederlausitz mit dem deutschen Wasserstraßennetz zu verbinden und den Weg zu den Seehäfen Hamburg und Stettin sowie zur Hauptstadt Berlin zu vereinfachen.

Wasserbauingenieure wurden beauftragt, erste Sondierungen über die Machbarkeit und über günstige Streckenverläufe anzustellen. Die Erkundungen verliefen positiv. Als Strecke sah man vor, von der Elbe bei Riesa oder bei Mühlberg abzuzweigen und den Kanal nach Elsterwerda zu führen, von dort der Schwarzen Elster nach Senftenberg zu folgen. Im weiteren Verlauf sollte der



Streckenplanung aus den 1920er Jahren

Kanal in die Nähe von Spremberg kommen und dort in der Spree in einem Zweig nach Cottbus weitergeführt werden. Ein anderer Zweig sollte zur Oder gebaut werden und somit Schlesien einbinden.

Da man in Breslau kein Interesse zeigte, wurde die Linienführung 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 an Beeskow vorbei zum Oder-Spree-Kanal.

Am 29. Mai 1899 trafen sich 90 Vertreter der Politik, aus Industrie und Handel sowie zahlreiche Vertreter der Städte und Gemeinden zu einer entscheidenden Konferenz. Die meisten Anwesenden unterstützten die Idee. 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 später immer größeres Gewicht erlangte: die Verbindung mit dem Hochwasserschutz für den Spreewald. Man wollte Untersuchun-

ABB.: SAMMLUNG ROLF RADOCHLA, QUELLE BLHA