



Turbinenmontage im Kraftwerk Vetschau

standen meist aus Stein. Während die Holzbaracken im Kraftwerksgelände im Wesentlichen mit der Fertigstellung verschwanden, wurden die Steinbaracken im Kraftwerksgelände und das gesamte Wohnlager vom Kraftwerk übernommen und als Büro- und Werkstatteinrichtungen weiter genutzt.

Den Großteil der Baracken des Wohnlagers übernahm später das 1964 gegründete wissenschaftlich-technische Zentrum in der VVB Kraftwerke, das ab 1. Januar 1965 als *Institut für Kraftwerke* eine eigenständige Institution wurde. Die Baustelle bekam Gleisanschluss an die Reichsbahnstrecke Cottbus-Berlin.

Am 19. August 1960 wurde dann der Grundstein für das Kraftwerk gelegt. Die Betonfundamente und die Hochbauten entstanden. Die Anfangsarbeiten wurden erschwert, durch den Umstand, dass trotz eines Vorlaufes durch die Erfahrungen aus dem Aufbau im Kraftwerk Lübbenau noch gleitend projektiert wurde. Lübbenau wurde ja nicht einfach kopiert, sondern es wurden völlig neue Verfahren des Industrie-

baus eingeführt. Dafür gab es natürlich wenige Erfahrungen. Im Betonhochbau wurden Fertigteile eingesetzt und im Stahlbau wurde die Vorfertigung von Heizflächen der Dampferzeuger und ganzer Behälterbühnen angewendet. Dadurch kam der Bau zügig voran.

Zur zielgerichteten Anwendung von Lübbenauer Bauerfahrungen wurde zwischen den Kraftwerken Vetschau und Lübbenau ein Vertrag zur Unterstützung abgeschlossen. Dieser Vertrag trug den Titel „Lübbenau hilft Vetschau“ und wurde 1959 abgeschlossen. Durch eine komplexe Fließfertigung konnte eine wesentliche Steigerung der Produktivität, eine Qualitätsverbesserung und eine Senkung der Kosten erreicht werden.

Am 1. April 1964 wurde der VEB Kraftwerk Vetschau gebildet. Das war eine der Voraussetzungen um die Inbetriebnahme und Übernahme der Kraftwerksanlagen ordnungsgemäß durchzuführen. Am 3. November 1964 traf der erste Kohlezug aus dem Tagebau Seese-West im Kraftwerk Vetschau ein und am 20. November 1964 wurde dann der erste 100 MW-Block im Kraftwerk Vetschau ans Netz geschaltet. Kurz zuvor, am 2. Oktober 1964, war der letzte Block in Lübbenau ans Netz gegangen.

Quellen:

- 1) VEB Kraftwerke Vetschau – Ein Baustein für den Sozialismus 1959-67, Vetschau 1967
- 2) Fotos aus dem Archiv des Seniorenclubs Kraftwerk Lübbenau-Vetschau

## Die Schiffbarmachung der Luckaitz von Vetschau in den Spreewald

Ein Vetschauer Jahrhundert-Traum

JOACHIM HANS JURISCH / KARL KATZMANN / HELMUT ZIEHE

Mit dem Beginn der Tourismusförderung in Vetschau Anfang des 20. Jahrhunderts war es nicht nur ein Wunsch der Vetschauer, Teil des Spreewaldes zu sein, sondern auch, einen direkten schiffbaren Zugang zu jenem zu besitzen. Die Touristen sollten Vetschau nicht mehr nur als *Tor* zum Spreewald betrachten, um so schnell wie möglich auf dem Landwege nach Burg zu fahren oder zu wandern, sondern sie sollten durch eine eigene Kahnfahrt von Vetschau aus in die Spreewaldflüsse und wieder zurück gelangen.

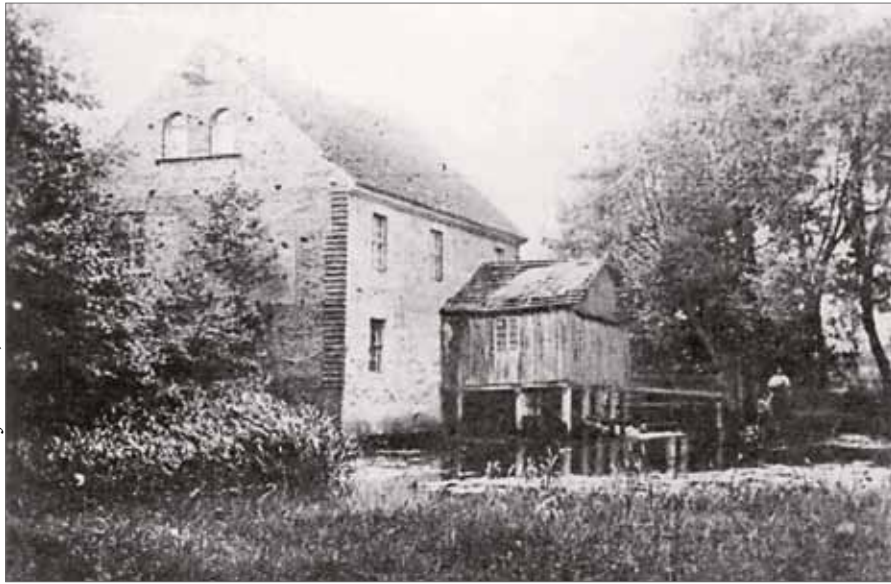
Gaststättenbesuche und Übernachtungen in Vetschau sollten letztendlich auch für mehr Geld im „Stadsäckel“ sorgen. Aus diesem Grunde war Bürgermeister Otto Rohde (1915–1933 im Amt) ein wahrer Befürworter aller Aktivitäten zur Förderung des Tourismus. Eine wichtige Maßnahme dafür war schon damals die Werbung in der Stadt und im weiteren Umfeld bis Berlin. Um die Vetschauer einzustimmen, veröffentlichte die *Neue Vetschauer Zeitung* im April 1910 eine erfolgreiche Kahnfahrt von vier Radduschern mit Start in Raddusch über die Luckaitz stromaufwärts vorbei an der Stradowener Mühle und der Valte-Mühle bis zur Brücke

über die Berliner Straße und wieder zurück.

Besonders erwähnenswert ist jedoch die Werbung für die historische Valte-Mühle in *Die Mark – Illustrierte Zeitschrift für Touristik und Heimatkunde* vom Juli 1914 mit einem Foto, gefertigt vom Vetschauer Lehrer Otto Trieglaff.

Postkarten waren schon immer eines der beliebtesten Werbemittel für den Tourismus. So entstand auch eine Postkarte mit dem Titel „Bank bei Vetschau“, die das Umfeld der Valte-Mühle um 1910 zeigt, denn die Valte-Mühle befand sich auf dem Territorium des damals noch selbstständigen Dorfes Schönebegk, das erst 1928 zur Stadt Vetschau eingemeindet wurde.

Ermutigt von den zahlreichen touristischen Aktivitäten in den 1920er Jahren in Vetschau, wie den Trachtenfesten, Sportveranstaltungen, Ausstellungen und dem Bau des Sommerbades in der Nähe der Brandte-Mühle konzentrierte sich Bürgermeister Rohde auf die Schiffbarmachung der Luckaitz. So fand im August 1927 mit dem Gemeindevorsteher Jedro von Burg-Kolonie ein Gespräch statt, in dem Bürgermeister Rohde die Vetschauer Vorstellungen erläuterte. Dabei wurde



*Valte-Mühle um 1914*

auf die Errichtung von zwei Schleusen hingewiesen und Widersprüche von den Besitzern der Stradow Mühle und des Gutes Stradow zur Kenntnis genommen.

Das 1932 vorliegende Projekt konzentrierte sich auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, denn für die Schiffbarmachung vom Hafen Vetschau – Bereich Berliner Straße/Brücke – bis in den Spreewald sollten 265 000 Reichsmark und vom Hafen Vetschau bis zur Brandte-Mühle weitere 45 000 Reichsmark aufgebracht werden. Der Autobahnbau, die Vetschauer Umgehungsstraße Göritz–Eichow und die Straße Vetschau–Stradow sowie die Vision der Umgehungsstraße Göritz–Suschow waren zu dieser Zeit noch nicht zu beachten.

Mit der Absetzung von Otto Rohde als Bürgermeister im Jahre 1933 wurden für die nächsten Jahrzehnte alle weiteren Bemühungen zur Schiffbarmachung der Luckaitz eingestellt.

Erst 1974 kam in Vetschau wieder neue Hoffnung auf, durch eine Schiffbarmachung der Luckaitz insbesondere den Einwohnern von Vetschau ein besonderes Freizeitvergnügen zu schaffen. Denn mit dem Bau des Kraftwerkes, verbunden mit der Errichtung neuer Stadtviertel, erhöhte sich die Einwohnerzahl in den Folgejahren auf zirka 10 000. Es florierte auch die Vetschauer Jugendherberge.

Bürgermeister Heinz Göbel (1963–1978 im Amt) war sehr zuversichtlich. Aber auch er fand keine Mitstreiter, denn der Zugang zum Spreewald funk-



*Historische Ansichtskarte um 1910*

tionierte zu dieser Zeit bereits ausgezeichnet über Lübben, Lübbenau und Burg.

Mit den sich andeutenden wirtschaftlichen Veränderungen in und um Vetschau zu Beginn der 1990er Jahre, insbesondere die Stilllegung des Tagebaus Seese-Ost, des Kraftwerkes Vetschau und anderer Vetschauer Großbetriebe, sollte durch die Tourismusförderung ein gewisser wirtschaftlicher Ausgleich angestrebt werden.

Um Touristen in die Stadt zu locken, waren bereits 1992 ein Hotelneubau am alten Standort des Volkshauses und 1994 zusätzlich zum Bau des Ratshotels am Markt ein weiterer Hotelneubau an der Straße nach Calau/Ecke Max-Kerk-Straße vorgesehen. Die geplanten

Hotelneubauten waren wohl für die Vetschauer Stadtverwaltung unter Bürgermeister Axel Müller (1994–2010 im Amt) die letztmalige Chance, eine Schiffbarmachung der Luckaitz anzustreben. Vorgesehen waren Kahnfahrten an der Brücke Berliner Straße und im Bereich der Valte-Mühle. Für ein kurzzeitiges Verweilen der Touristen wurde sogar 1997 im Bereich Stradow-Ausbau ein kleiner „Naturhafen“ an der Luckaitz angelegt.

Doch auch der dritte Versuch, die Luckaitz schiffbar zu machen, konnte nicht verwirklicht werden, da sich die vorgesehenen Hotelneubauten, bis auf das Ratshotel, nicht umsetzen ließen und der erhoffte Touristenstrom nach Vetschau ausblieb.