

Das Kanalprojekt von Riesa nach Leipzig im Kontext der Leipziger Kanalfrage Mitte des 19. bis Mitte des 20. Jahrhunderts

Gerald Kolditz

Vorbemerkungen

Über eine Kanalanbindung Leipzigs wurde und wird seit 150 Jahren auf der Basis verschiedener Projekte, Ideen und konkreter Planungen diskutiert und zum Teil heftig gestritten. Viel Kraft, Zeit sowie öffentliche und private Gelder sind bis heute in Werbung, Planung, Vorbereitungsarbeiten und den Bau von Teilabschnitten investiert worden, ohne dass bisher auch nur eine der geplanten Kanalanbindungen Leipzigs an die Elbe verwirklicht wurde. In den Jahren vom Ende des 19. Jahrhunderts bis in den Ersten Weltkrieg hinein und dann wieder seit den 1920er-Jahren stand die Leipziger Kanalfrage im Blickpunkt des öffentlichen Interesses, weil es nicht nur um profitable Transporte von Massengütern, sondern auch um die preisgünstigere Einfuhr von Nahrungs- und Verbrauchsgütern für die Bevölkerung der Messemetropole ging. Immer wieder wurden Vorschläge gemacht und neue Konzepte erarbeitet, Fördervereine und Gesellschaften gegründet, Initiativen ergriffen und Vorstöße in Sachsen und über Ländergrenzen hinweg unternommen, um Leipzig einen schiffbaren Zugang zu den großen Wasserstraßen Deutschlands zu verschaffen.

Während über das bekannteste und einzige heute noch verfolgte Projekt, den Elster-Saale-Kanal in Fortsetzung bzw. Anbindung an den Karl-Heine-Kanal, schon häufiger publiziert wurde,¹ sind die anderen Projekte weitgehend in Vergessenheit geraten oder zu einer Fußnote der Geschichte geworden. Mit der Planung eines Großschifffahrtskanals von Riesa nach Leipzig soll eines dieser Projekte hier näher vorgestellt werden. Mit dem über 65 km langen Kanal Riesa–Leipzig war eine direkte Verbindung Leipzigs zur Elbe geplant, die ausschließlich, und das ist ihr Alleinstellungsmerkmal, über sächsisches Staatsgebiet führen sollte. Dies erschien trotz der hohen Kosten zeitweise umso aussichtsreicher, als man dabei nicht auf das Wohlwollen und die Unterstützung des benachbarten Königreichs Preußen angewiesen war, während alle anderen Kanaltrasen zu einem erheblichen Teil über dessen Gebiet geführt hätten. Bei diesen Projekten machte Preußen über Jahre seinen notwendigen Beitrag von Bedingungen abhängig,

¹ Als jüngste größere Publikation sei hier Dirk Becker, *Der Südflügel des Mittellandkanals. Per Schiff von Magdeburg über Merseburg nach Leipzig*, Halle/S. 2008, genannt und zudem auf die historische und städtebauliche Studie Leipzig und seine Schiffskanäle von Wolfram Sturm, Leipzig 1998, verwiesen.

die vonseiten Sachsens kaum akzeptabel waren. Die bis heute nachwirkende Tragik der gesamten Leipziger Kanalfrage ist diesem Umstand ebenso geschuldet wie den von verschiedenen wirtschaftlichen und regionalen Interessengruppen mit Vehemenz verfolgten unterschiedlichen Kanalführungen nach Leipzig aus östlicher (Riesa, Oschatz, Wurzen), nordöstlicher (Torgau, Eilenburg) sowie nördlicher (Dessau, Aken, Köthen) oder westlicher (Merseburg) Richtung. Nach jahrelangen Aktivitäten in den Vorkriegsjahren, die zeitweise von kontroversen öffentlichen Kampagnen und Protestbewegungen begleitet waren, standen die Chancen für eine Realisierung dieser Kanalbauten als äußerst kosten- und personalintensive Großprojekte nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges und den folgenden Krisen- und Inflationsjahren zunächst noch schlechter.

Da sich über einen langen Zeitraum verschiedene staatliche und städtische Behörden, Vertretungskörperschaften, wirtschaftliche Interessenvertretungen, Vereine und Einzelpersonen in Sachsen und Preußen, mit der Leipziger Kanalfrage beschäftigt haben, sind die zeitgenössischen Quellen, soweit sie erhalten sind, weit gestreut. Für die vorliegende Darstellung sind in erster Linie die Archivalien im Stadtarchiv Leipzig (Stadtverordneten- und Ratsakten), im Hauptstaatsarchiv Dresden (vor allem Sächsisches Innenministerium) und im Staatsarchiv Leipzig genutzt worden. In Letzterem lagen zu der Thematik in mehreren Archivbeständen einschlägige Akten vor, da sich hier sowohl die Überlieferung der Stadt Wurzen bis 1945 als auch die der Gewerbe- und Wirtschaftskammer Leipzig sowie ergänzend Vereinsakten im Polizeipräsidium Leipzig befinden. Damit ließen sich die Ereignisse und Entwicklungen zur Leipziger Kanalfrage weitgehend vollständig rekonstruieren, zumal den Akten oft Broschüren und Drucksachen, Projektunterlagen mit Kartenmaterial und zahlreiche Zeitungsausschnitte beilagen. Teilweise waren damit Totalverluste von Archivkörpern, z. B. der Handelskammer Leipzig oder der relevanten Vereinsarchive, relativ gut zu kompensieren. Einige Aufsätze aus zeitgenössischer Fachliteratur sowie die früheste und bereits 1913 im Druck erschienene Dissertation zum Thema »Der Leipzig-Saale-Kanal« von Paul Ritter (siehe Anm. 72) konnten zudem Lücken im Archivgut überbrücken. Wollte man das Thema in seiner ganzen Breite und Vielschichtigkeit umfassend bearbeiten, müssten neben weiteren Archivalien der Stadt Leipzig noch die Akten des Sächsischen Finanzministeriums sowie die Landtagsakten im Sächsischen Hauptstaatsarchiv Dresden ausgewertet werden; ebenso wie die entsprechende Ministerial- und Bezirksregierungsüberlieferung Preußens in Berlin bzw. Merseburg sowie die städtischen Akten in Torgau, Dessau, Halle, Eilenburg, Delitzsch, Oschatz und Riesa. Dies hätte den Umfang eines Aufsatzes in einem Jahrbuch weit überschritten und wäre sicher ein lohnenswertes Dissertationsthema. Selbst bei der Beschränkung auf eines der weniger bekannten Kanalprojekte waren jedoch nach Meinung des Autors Ausgangslage und Vorgeschichte sowie der Kontext zu den anderen Kanalplanungen zum Verständnis für den Leser dieses Beitrags unverzichtbar.

Kanalprojekte bis Ende des 19. Jahrhunderts

Im Zuge der enormen wirtschaftlichen Entwicklung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts erfuhr die Schaffung einer modernen Verkehrsinfrastruktur nicht nur im neu gegründeten Deutschen Kaiserreich wachsende Bedeutung. Neben dem Ausbau des Straßen- und Schienennetzes stand die Errichtung leistungsfähiger Binnenschiffahrtswege im Blickpunkt des Interesses von Handel und Gewerbe. Kaum ein anderes europäisches Land verfügte über so viele schiffbare Wasserläufe wie das Deutsche Reich. Aus wirtschaftlichen Kreisen wurde schon seit Mitte des 19. Jahrhunderts immer wieder gefordert, die großen und mittleren Flüsse nicht nur an die Eisenbahn anzuschließen, sondern sie untereinander durch ein Kanalsystem zu verbinden. Zu diesem Zweck gründete sich 1868 in Berlin ein Zentralverein für die Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt. Nach der Reichsgründung von 1871 erfolgte ein gewaltiger neuer Schub in der wirtschaftlichen Entwicklung (Gründerzeit), der mit einem staatlich finanzierten oder geförderten Ausbau der Verkehrswege einschließlich der Post- und Telegraphenverbindungen einherging. Zahlreiche Projekte für große und mittlere schiffbare Kanäle wurden geplant, und einige Kanalbauten schon bald begonnen. Bis Ende des 19. Jahrhunderts konnten der Oder-Spree-Kanal (1891), 1895 der Nord-Ostsee-Kanal (bis 1948 »Kaiser-Wilhelm-Kanal« genannt), der Dortmund-Ems-Kanal (1899) und schließlich 1900 der Elbe-Trave-Kanal ihrer Bestimmung übergeben werden.² Zwischen 1895 und 1914 wurde das Netz der Binnenkanäle im Deutschen Reich von knapp 2500 km auf rund 15000 km Länge ausgebaut. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich die Tonnage der Binnenschiffe auf diesen Kanälen von durchschnittlich 80 auf 250 Tonnen, und neue Projekte sahen Kanalbauten für Flussschiffe mit Tragfähigkeiten von 400 bis 600 Tonnen Ladung vor.

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts waren auch im mitteldeutschen Raum weitere Kanalpläne herangereift. Insbesondere im Großraum Leipzig sollte der bereits 1858 begonnene Elster-Saale-Kanal (später »Karl-Heine-Kanal«) vollendet und eine schiffbare Verbindung über die Saale zur Elbe hergestellt werden. Die Projektierung eines Kanals von der Saale nach Leipzig ging bereits auf Pläne der Kurfürsten von Sachsen Ende des 18. Jahrhunderts zurück, wobei die Arbeiten damals durch die napoleonischen Kriege nicht über Anfänge an Saale und Unstrut hinaus kamen. Erst der Leipziger Industriepionier Dr. Karl Heine (1819–1888) griff Mitte der 1850er-Jahre diese Ideen wieder auf und begann in Plagwitz mit ersten Kanalbauarbeiten in Richtung Saale. Die Arbeiten korrespondierten mit dem enormen Bedarf an Aufschüttungsmaterial, das für die neuen Straßenanlagen, Wohn- und Fabrikbauten im

² Vgl. Artikel und Übersicht zum Stichwort »Kanäle«, in: Meyers Konversationslexikon, Band 10, 6. Auflage, Berlin und Wien 1905, S. 536–544.

Leipziger Westen benötigt wurden. Dabei verband Karl Heine die von ihm profitabel mitinitiierte Baulandgewinnung (Leipziger Westend-Baugesellschaft) geschickt mit dem notwendigen Aushub bei den Kanalarbeiten. Kurzzeitig ließ er in diesem Zusammenhang sogar eine Damen- und Herrenschwimmanstalt errichten.³ Jedoch überstiegen ohne finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand die enormen Baukosten für ein derartiges Kanalprojekt bald die Möglichkeiten Heines und auch die des im März 1874 gegründeten Canal-Vereins in Plagwitz-Lindenau (später Elster-Saale-Kanal-Verein). Außerdem bevorzugte die Handelskammer zu Leipzig schon seit Beginn der 1870er-Jahre eine direkte Kanalanbindung Leipzigs an die Elbe und gab die Projektbearbeitung für einen Kanal in Richtung Dessau (Wallwitzhafen) in Auftrag.⁴ Im Januar 1874 stellte der Leipziger Ingenieur R. Herder in einer Broschüre die Kanalführungen Richtung Dessau und Richtung Merseburg ausführlich gegenüber. Spätestens seit 1874 beschäftigte sich auch der Rat der Stadt Leipzig intensiver mit der Frage einer künstlichen Wasserstraße als Verbindung zwischen Elster und Saale. Im Zusammenhang mit einer Verordnung der Kreisdirektion Leipzig vom 29. Juni 1874 sollten Vorarbeiten für eine Kanalverbindung zwischen Elster und Pleiße sowie eine Kanalisierung des Elsterfloßgrabens unter der Regie des Canal-Vereins in Plagwitz-Lindenau begonnen werden.⁵ Ein Teil der Kosten in Höhe von 3000 Talern für die Vorbereitungsarbeiten wurde bereits im Januar 1874 von König Albert bewilligt.⁶ Weitere damit verbundenen Summen mussten der Kanalverein und die Stadt Leipzig tragen, da die Königlich Preußische Regierung in Merseburg 1877 dem Leipziger Stadtrat mitteilte, dass nach Entscheidung des Preußischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eine finanzielle Beteiligung an den Vorarbeiten abgelehnt worden sei.⁷ Das ausgearbeitete Vorprojekt wurde 1887 dennoch der Regierung in Merseburg zur Kenntnis gebracht.

Nachdem am 26. Januar 1888 eine genaue Projektbeschreibung mit Kostenplan und Kartenmaterial an das sächsische Innenministerium geschickt wurde, richtete der Canal-Verein in Plagwitz-Lindenau am 6. Februar 1888 ein Gesuch an die II. Kammer des Sächsischen Landtages mit der Bitte »um Erbauung des Elster-Saale-Kanals auf Staatskosten«.⁸ Um das Projekt auch in der Leipziger Öffentlichkeit bekannt und at-

3 Vgl. Karl-Heine-Kanal. Leipzigs langer Weg zum Meer; Lindenauer Geschichte(n), Heft 2, hrsg. vom Lindenauer Stadtteilverein e.V., Leipzig 2008, S. 10.

4 Paul Götz, Die drei Kanalprojekte, in: Leipzig und seine Bauten, hrsg. von der Vereinigung Leipziger Architekten und Ingenieure, Leipzig 1892, S. 712–715.

5 Stadtarchiv Leipzig (künftig StadtAL), Kapitelakten, Kap. 23, Nr. 22, Bd. 1 (Kanalverbindung Leipzigs mit der Saale betr.; 1874 bis 1893).

6 Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden (künftig HStA-D), 10736 Ministerium des Innern, Nr. 3297.

7 StadtAL, Kap. 23, Nr. 22, Bd. 1.

8 Ebd.

Wiedereröffnung
der Dampfschiff-
fahrt auf der
Elster und dem
Karl-Heine-Kanal
1890
(HStA-D, 10736
Ministerium
des Innern,
Nr. 3298)



traktiv zu machen, wurde von der Leipziger Westend-Baugesellschaft ab 13. Mai 1890 die Dampfschiffahrt auf der Elster und dem »Dr. Heine-Canal« wiedereröffnet.⁹ Nach den ersten Vorstößen beim sächsischen Parlament und der Staatsregierung begann der Ingenieur und Regierungsbaumeister Karl Goetz (1856–1945), Sohn des berühmten »Turnvaters« und Leipziger Arztes Ferdinand Goetz, ab 1891 im Auftrag des Sächsischen Finanzministeriums mit einer detaillierten Überarbeitung des Projektes für die Verbindung der Elster mit der Saale bei Kreypau.¹⁰ Nachdem sich das Sächsische Finanzministerium aus Kostengründen für diese Variante ausgesprochen hatte, wurden auch diese Projektunterlagen der Preußischen Regierung zur Prüfung übergeben, da der längere Teil der Kanalstrecke nach Kreypau an der Saale über preußisches Gebiet führte. Am 22. Januar 1894 folgte auf dieser Grundlage ein erneuter Antrag bei der II. Kammer des Sächsischen Landtages.¹¹

Zwei andere Projekte sahen damals eine direkte Elbanbindung Leipzigs mit einem rund 80 km langen Kanal über Halle und Köthen nach Aken und einen 65 km langen Kanal über Delitzsch und die bereits erwähnte Verbindung über Bitterfeld nach Dessau (Wallwitzhafen) vor und blieben weiter im Gespräch.¹² Vor allem die Leipziger Handelskammer machte sich zum Befürworter alternativer Kanalprojekte und ließ 1891 durch den Oberbaudirektor Franzius aus Bremen ein Gutachten über

9 HStA-D, 10736 Ministerium des Innern, Nr. 3298

10 Paul Götz, S. 712–714; Paul Götz veröffentlichte seine Ergebnisse in einer 1893 vom Elster-Saale-Kanal-Verein herausgegebenen 60-seitigen Broschüre, die auch mehrere Karten und Pläne enthielt.

11 StadtAL, Kap. 23, Nr. 22, Bd. 1.

12 Paul Götz, S. 714–715.

die Wasserverbindung der Stadt Leipzig anfertigen.¹³ Im Jahr darauf gab die Handelskammer zudem eine Broschüre »Zur Leipziger Canal-Frage« heraus, die auf den vergleichenden Studien des Ingenieurbüros Havestadt & Contag in Berlin-Wilmersdorf zu den verschiedenen Kanalprojekten beruhte.¹⁴ Ebenfalls 1892 veröffentlichte der Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Leipzig Dr. Ernst Hasse (1846–1908) in der Druckschrift »Der neueste Stand der Leipziger Kanalfrage« seine Ansichten und Vorstellungen zu den vorliegenden Kanalprojekten und kam zu dem Schluss, dass bei einer veranschlagten Frachtmenge von jährlich 1,5 Millionen Tonnen eine genügend große Ersparnis gegenüber dem Bahntransport zu erwarten sei, mit der sich ein 30 Millionen Mark teurer Großschifffahrtskanal in wenigen Jahren amortisieren würde.¹⁵ Im Juni 1895 fand in Leipzig im Beisein des Kreishauptmanns Georg Otto von Ehrenstein eine Zusammenkunft leitender Vertreter des Stadtrates, der Gewerbekammer und der Handelskammer statt, um über Möglichkeiten einer Finanzierung des Elster-Saale-Kanals zu beraten. Die Stadt wollte sich an den mit rund 13 Millionen Mark veranschlagten Baukosten mit drei Millionen Mark (ohne Rückforderung) direkt beteiligen.¹⁶ Die verbleibenden zehn Millionen Mark sollten durch Zeichnung von Aktien und Beteiligung des Landes aufgebracht werden.

Bedingt durch eine zyklische Wirtschaftskrise um 1900 war die Umsetzung weiterer Kanalprojekte in Deutschland jedoch vorübergehend ins Stocken geraten. Zudem hatten sich in Preußen einflussreiche Gegner von Großschifffahrtskanälen organisiert, obwohl die preisgünstigere Beförderung durch Lastkähne auf dem Wasserwege längst nachgewiesen war. Als Gegenargument wurde vorgebracht, dass Transporte durch die Bahn schneller und weniger witterungsabhängig seien und zudem die Verlegung von Gleisen deutlich geringere Kosten als aufwändige Kanalbauten verursachten. Insbesondere konservative preußische Großagrarien und selbst viele deutsche Bundesstaaten sahen im weiteren Ausbau der Binnenschifffahrtswege eine unliebsame Konkurrenz zu den inzwischen weitgehend verstaatlichten Eisenbahnen. Davon ließen sich die Protagonisten der Wasserwege aber nicht entmutigen und versuchten die Öffentlichkeit für ihre Kanalpläne zu mobilisieren. Schließlich stand die Vollendung solch großer Projekte wie des Mittellandkanals als bedeutendste west-östliche Verbindung mit Anschluss an die niederländischen und belgischen Wasserwege auf dem Spiel. Die »Kanalfrage« spielte auch im Leipziger Verkehrsverein in den Jahren um 1900 eine wichtige Rolle. Hier setzte sich erneut der nationalliberale Reichstagsabgeordnete und Leipziger Professor für Statistik Dr. Ernst Hasse für die Schaffung eines leistungsfähigen mitteldeutschen Kanalsystems unter Einbindung Leipzigs ein.

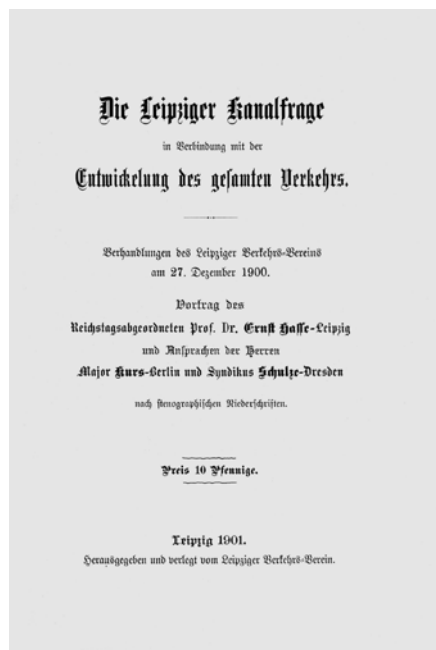
13 StadtAL, Stadtverordnetenakten, C Nr. 10, Bd. 1.

14 Ebd.

15 HStA-D, 10736 Ministerium des Innern, Nr. 3299.

16 StadtAL, Kap. 23, Nr. 22, Bd. 2 (1894 bis 1897).

Deckblatt der Broschüre
»Die Leipziger Kanalfrage«
(StA-L, 20629 Stadt Wurzen, Nr. 3629)



Besonders der Ausbau der Elbe mit der Anlage neuer Häfen und Staustufen, Flussregulierungen und Fahrrinnenvertiefungen führte zwischen 1872 und 1898 zu einer Verdreifachung des Frachtverkehrs ab Bad Schandau.¹⁷ Um 1900 wurden auf der Oberelbe schon 2,5 Millionen Tonnen Güter transportiert, und von diesem wichtigen Wasserverkehrsweg wollte Leipzig als aufstrebende Handels- und Industriemetropole nun stärker als bisher profitieren. Ökologische Aspekte spielten damals kaum eine Rolle und waren im gesellschaftlichen Bewusstsein angesichts einer ausschließlichen Fixierung auf wirtschaftliche Entwicklung und Gewinnmaximierung nicht präsent. Hasse, der unter anderem eine komplette Kanalisierung der Elbe in Sachsen auf 121 km Länge vorschlug, forderte zwar unbedingt die Errichtung eines Großschifffahrtskanals zur Anbindung von Leipzig, favorisierte aber zunächst keines der vier bislang diskutierten Kanalprojekte.¹⁸

Bereits seit einigen Jahren wurden die verschiedenen Varianten, zu denen auch eine direkte Verbindung von der Elbe bei Riesa gehörte, zum Teil kontrovers in Ver-

17 Ernst Hasse, Die Leipziger Kanalfrage in Verbindung mit der Entwicklung des gesamten Verkehrs (Abdruck eines Vortrages vor dem Leipziger Verkehrsverein am 27. Dezember 1900), S. 13, in: Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig (künftig StA-L), 20629 Stadt Wurzen, Nr. 3629 (Aktentitel: Großschifffahrtskanal Riesa–Leipzig betr.).

18 Ebd., S. 13–19.