

Die sächsische Festung Torgau mit Hafen am Schloß Hartenfels?

Im Förderverein Europa Begegnungen e. V. wird ein Geheimbericht über den Stand der Festungsarbeiten in Torgau 1811/12 mit einem Riss in Kopie aufbewahrt, der (wahrscheinlich) durch einen bayerischen Diplomaten zur Weiterreichung an den König gefertigt wurde.

In der Torgauer Zeitung vom 28.11.08 hatten wir darüber bereits informiert.

In dem besagten Festungsbericht sind Aussagen über den Bau eines Schiffskanals von Torgau/Elbe nach Leipzig und weiter bis nach Thüringen enthalten.

Was aber hat der Bau eines Schiffskanals mit der Errichtung der Festung zu tun?

Noch bevor der damalige sächsische Kurfürst und spätere König Friedrich August I. durch Napoleon bedrängt wurde, eine Festung in Torgau errichten zu lassen, verfolgte der Sächsische Hof ein ganz anderes Projekt. Die Sachsen beabsichtigten bereits Ende des 18. Jahrhunderts für Leipzig eine Wasserverbindung nach zwei Seiten hin zu schaffen; zum einen Richtung Thüringen, bei gleichzeitiger Schiffbarmachung von Saale und Unstrut und zum anderen natürlich zur Elbe und zwar über einen Kanal nach Torgau. Militäringenieure waren dafür bereits tätig geworden. Der berühmte Sachse und spätere Preuße, der Ingenieur-Offizier Ernst Ludwig Aster (1778-1855) vollzog 1806 feldmessengerische Tätigkeiten, die der Anlegung des Schiffskanals dienten. 1808 erstellte er darüber einen Bericht mit Nivellement (Höhenmessungen).

Über die ökonomische Notwendigkeit einer solchen Wasserstraße, über seine technischen Daten und darüber, dass das sehr löbliche und nützliche Vorhaben eines Kanalbaus bereits die Kurfürsten Johann Georg III. sowie sein nachfolgender Sohn, um 1690, im Blick hatten, darf das Büchlein von Curt Jacob „Der Leipzig-Elbe-Canal und der Weg über Torgau“ zum Nachlesen empfohlen werden. Es erschien in Torgau in 2. Auflage 1892; siehe auch die Abbildung.

Der Kanalbau nach Leipzig spielte, wie durch Curt Jacob eben ausgeführt, in der Torgauer Preußenzeit und nach dem I. Weltkrieg wiederum eine Rolle.

Aber zurück zu dem Geheimbericht und den darin enthaltenen Ausführungen zum Kanalbau. Der sächsische Ingenieur-Oberst Le Coq, der die Oberleitung zur Errichtung der Elb- und Landesfestung Torgau ab 1810/11 inne hatte, stand vor der schwierigen Aufgabe, die Planungen zur Festung in Torgau mit dem königlichen Projekt des Baus eines Leipzig-Elbe-Kanals irgendwie in Einklang zu bringen.

Dieser Le Coq hatte sich im Gespräch mit dem Verfasser des in Französisch geschriebenen Geheimberichtes in Torgau, dazu folgendermaßen geäußert; folgend zitieren wir den unbekannt Fremden:

„Man hat in die Wälle der Festung eine Wasserleitung (frz. Conduit) gegraben, die das Wasser des Kanals, der von Thüringen her kommt, wenn er einmal fertig gestellt ist, weiter zu leiten habe. Dem Thüringer Kanal werden einmal die Wässer des Schwarzbaches (der Schwarze Graben) zugeführt. Der Kanal soll ein Wasserweg sein, der eine Verbindung über Leipzig bis zu den Höhen Thüringens herstellt. Torgau wird dann der Elbhafen für die wichtigsten größeren Städte an dieser Kanalverbindung sein.“

Was sagen uns diese, zugegeben allgemein gehaltenen Darlegungen?

Nach Rücksprache mit Jean Marie Balliet, der Franzose, der auf der Festungstagung von Europa Begegnungen e. V. im Oktober über Wasserbautechnik vorgetragen hatte, könnte mit „Wasserleitung“ (Conduit) folgendes gemeint sein: „Die genannte „Wasserleitung“ durch den

Wall sollte wahrscheinlich zuerst einmal in Form eines Grabenlaufs errichtet werden, welcher dann später (in weniger angespannten Zeiten) zu einem schiffbaren Kanal auszubauen wäre“.

Und tatsächlich fanden wir in einem Riss der Festung Torgau von Anfang 1813, Autor Le Coq, durch ihn von Hand die besagte „Wasserleitung“ als eine Höhenleitung (Aquädukt) eingezeichnet. Die dann weiter durch den Wall geht (sandsteingewölbt) und zwar direkt neben dem Königstor stadtseitig wieder austretend. Heute ist diese „Aquädukt-Poterne“ in der Straße der Jugend ein Tanzlokal. Weiter führt dann der Wasserlauf, so Le Coqs Karteneintragung, die Promenade entlang, quasi im Bette des mittelalterlichen Stadtgrabens, Fischergraben genannt, bis zum Schlossgarten. Hier befindet sich die tiefste Stelle in der Innenstadt.

Der alte Stadtgraben am Fischerwall sollte nach Le Coq tatsächlich der Hauptkanal, sogar mit Mühle, des Leipzig-Elbe-Projekts werden. Im heutigen Schloßgartengebiet wäre dann der „Mühlen-Hauptkanal“ zu einem Ein- und Ausschiffungshafen, offen zur Elbe, verbreitert worden.

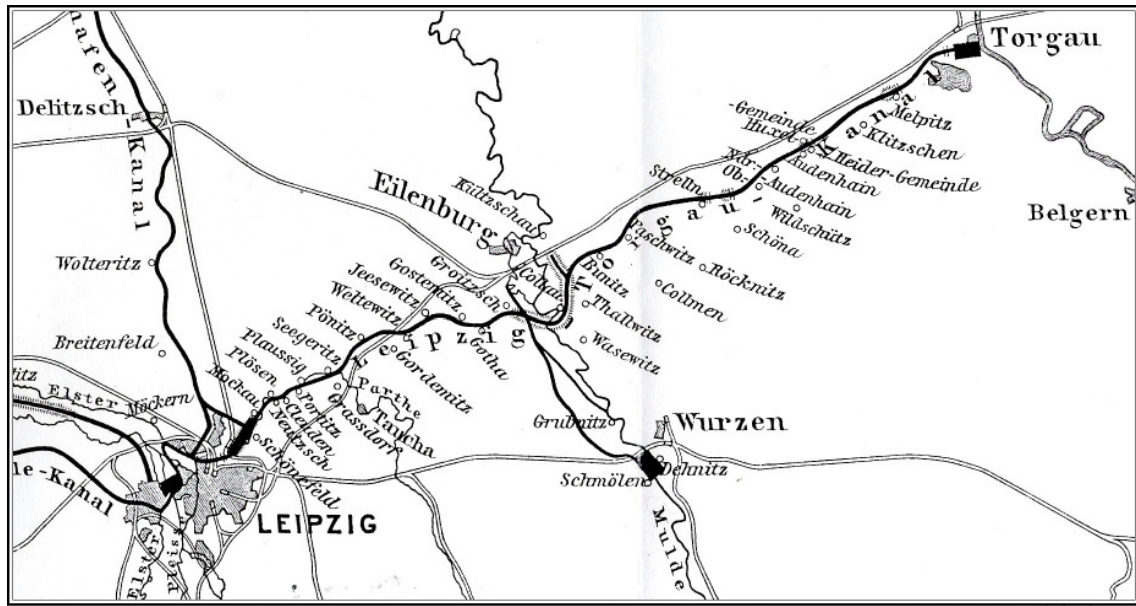
Das Hafenprojekt Le Coqs sah weiter einen inneren Abzugsgraben vor, der gleich hinter dem Aquädukt-Walldurchstich (stadtseitig) am Königstor in dem alten Mühlgraben in Richtung der Bastionen V, VI seinen Verlauf nahm und zum Füllen eines Beckens, einer so genannten „kleinen Inundation“ dienen sollte; heute etwa das Gebiet Nordring; Wolfersdorffstraße berührend.

Halten wir fest. Wenn das Leipzig-Thüringer-Kanalprojekt im Zusammenhang mit der sächsischen Festung Torgau durchgesetzt worden wäre, dann hätten wir heute den alten Mühlgraben als Schwarzen Graben den Leipziger Wall entlang fließen. Da aber das gesamte bereits projektierte Wasserbau-Projekt Le Coqs, eben nur projektiert blieb, wurde aus dem näher zum Großen Teich dahinfließenden Wasser, das damals Neusorger Graben genannt wurde, unser heutiger Schwarzer Graben. Der Neusorger Graben (der Schwarze Graben) wurde dann der äußere Abzugsgraben, auch für die besagte „kleine Inundation“. Von den Franzosen übrigens, Ende 1813, als die so ziemlich letzte Verteidigungsmaßnahme in Torgau gegen die heranrückenden Preußen als künstliche Überschwemmung auch wirklich vollzogen. 1826 setzten die Preußen das Le Coq-Kanalprojekt endgültig ab. Umgehend begannen sie die Schleusenlünetten 1 – 3 nacheinander zu erbauen. Das Wasserspiel wurde neu festgesetzt.

Warum blieb das Vorhaben, den gewünschten Kanalbau mit der Errichtung der Landesfestung in Torgau zu kombinieren, unerfüllt?

Es gibt dafür viele kleinere und einige mittelschwere Ursachen, aber doch einen Hauptgrund: Napoleon wollte mit Torgau „eine offensive Festung für einen künftigen Angriffskrieg“ Richtung Osten (Rußland) haben. Natürlich auch einen Haltepunkt für zurückfließendes Militär. Eine Torgauer Fortifikation, geeignet für schnelle „militärische Campagnen“, im Angriff wie in der Verteidigung, konnte einfach nicht mit einem zugleich auszuführenden Kanalbau-Projekt korrespondieren.

Dr. Uwe Niedersen



Verlag von Friedr. Jacob, Torgau.

Geograph. Anstalt von Wagner & Debes, Leipzig.

„Kanal Leipzig-Berlin ein Kapitel mitteldeutscher Verkehrspolitik“

Angeregt durch den Zeitungsartikel von Dr. Uwe Niedersen in der Torgauer Zeitung vom 12. Dezember 2008, Seite 16, zu dem Thema „Ein Hafen am Schloss Hartenfels“ möchte ich noch folgendes ergänzen.

Wie im o.g. Artikel bereits erwähnt existieren schon seit dem 16 Jh. durch Kurfürst Johann Georg III (1680-91) und Johann Georg IV. (1691-94) Planungen, die Elbe über Eilenburg und Leipzig mit Pleiße und Elster bis zur Saale zu verbinden. Dazu sollten die im Kanalbau besonders erfahrenen Holländer verpflichtet werden. Das in der „Deduction von Verbesserung der Schifffahrt auf der Elbe und von der Nutzbarkeit eines von Torgau nach Leipzig anzulegenden Canals“ von 1706 erwähnte und beschriebene Projekt wurde genauso wenig realisiert wie der spätere Plan vom Kurfürsten Friedrich August III. (1763-1827). Dieser beinhaltete „die Schiffbarmachung der Unstrut und Saale sowie deren Verbindung im Zuge der Luppe über Eilenburg nach Torgau“.

Erst durch den Leipziger Rechtsanwalt und Industriepionier Dr. Karl Heine, der maßgeblich für die Bebauungs- und Industrialisierungspläne in Leipzig-Plagwitz verantwortlich war, wurde das erste Teilstück des Kanals zwischen Weiße Elster und Saale realisiert, das am 25. Juni 1864 eingeweiht wurde (Bau auf eigene Kosten!). Mit dem 2. Abschnitt von 1887 existieren somit ca. 2.600 m Kanal mit Hafen. 1990 erfolgte die Sanierung und 2007 wurde durch die Stadt Leipzig die Planung für eine Erweiterung beauftragt. Der auch innerstädtisch naturnah angelegte Kanal erfreut sich heute wachsender Beliebtheit bei Freizeitsportlern und nicht nur den anliegenden Bewohnern.

Auch weiterhin beschäftigte und erregte eine solche Wasserstraße die Gemüter und es gab verschiedene Trassenvorschläge bis hin zu detaillierten Berechnungen zu Frachtaufkommen und Kosten. Der „Kanalverein Berlin-Leipzig“ versuchte die Kraft der Befürworter und Interessenten zu bündeln und die schon lange diskutierten Planungen weiter zu verfolgen. Ein detailliertes Projekt wurde durch den Vorsitzenden des Vereins, Oberbürgermeister von Eilenburg und Mitglied des Reichswirtschaftsrates, Dr. Belian am 01. September 1926 verfasst. (DB-Verweis hier)

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Schifffahrt trotz der heute deutlich besseren Voraussetzungen betreffs der Beschiffbarkeit der Elbe lange nicht mehr die Bedeutung hat wie sie zur Zeit des beginnenden 20. Jahrhunderts hatte. Noch im Jahre 1913 wurden auf der Elbe 18,0 Mio t Güter transportiert, im Jahre 1989 noch 9,5 Mio t und im Jahre 2002 gerade mal 1,5 Mio t.

Das mir vorliegende Buch von Dr.-Ing. Walter Mackowsky „Der Kanal Leipzig-Torgau-Berlin, Ein Kapitel mitteldeutscher Verkehrspolitik“, (Kanalverein Berlin-Leipzig, Leipzig im Juli 1932) beschreibt den Kanal Leipzig-Torgau-Berlin sehr ausführlich und basiert auf der Planung der Firma Havestadt und Contag, Berlin. (DB-Verweis hier)

Die Herren Elbstrombaudirektor Dr.-Ing. Zander, Regierungsbaudirektor Dr.-Ing. Schober, Regierungsbaurat Gerstenberger, Regierungsbaumeister Liebhold und Regierungsbaumeister Pastor haben diese Nachprüfung zwecks der Übereinstimmung mit den sich geänderten Bauvorschriften vorgenommen. Herr Dr. Otto Pleitz aus Halle tätigte die unabhängige Wirtschaftlichkeitsprüfung.

Die Realisierung sollte in 2 Abschnitten erfolgen:

- *Teilstrecke I Leipzig - Elbe (Torgau)*
- *Teilstrecke II Elbe (Elster) - Berlin (Teltow-Kanal)*

Für das Teilstück von Torgau bis Elster sollte die Elbe genutzt werden.

Teilstrecke I

Leipzig - Elbe (Torgau) (60,95 km)

Vom westlichen Leipzig ausgehend (Saale-Kanal) sollte der Kanal zwischen Leipzig und Schkeuditz nördlich von Leipzig in Richtung Eilenburg verlaufen um dann kurz südlich von Wildenhain und Zinna in den Bereich des jetzigen Hafenbeckens von Torgau einzumünden. (Bau des Hafens ab 1893 von Stadt Torgau beschlossen) Neben den umfangreichen Erdarbeiten waren folgende Ingenieurbauwerke geplant:

- 1 *Hebewerk*
- 6 *Schleusen*
- 5 *Kanalbrücken*
- 7 *Eisenbahnbrücken*
- 28 *Straßen- und Wegüberführungen*
- 11 *Düker und Durchlässe.*

Die höchste Haltung (Wasserspiegel) des Kanals zwischen Eilenburg und Leipzig war bei 126 m NN geplant. Der mittlere Wasserstand der Elbe bei Torgau (1996-2005) liegt bei 77,37 m NN. (nach Elektronischen Wasserstraßen-Informationssystem - ELVIS vom 12.12.2008)

Folgende Kosten (Preisbasis 1930) wurden veranschlagt:

<i>Grunderwerb</i>	<i>6.299.000</i>	<i>RM</i>
<i>Erdarbeiten</i>	<i>39.890.000</i>	<i>RM</i>
<i>Bauwerke</i>	<i>51.300.000</i>	<i>RM</i>
<i>Nebenanlagen</i>	<i>3.764.000</i>	<i>RM</i>
<i>Unterhaltung während der Bauzeit</i>	<i>188.000</i>	<i>RM</i>
<i>Speisung des Kanals</i>	<i>1.000.000</i>	<i>RM</i>
<i>Allgemeine Kosten</i>	<i>1.180.000</i>	<i>RM</i>
<i>Arbeitsschutzaufwendungen</i>	<i>960.000</i>	<i>RM</i>
<i>Insgesamt</i>	<i>4.117.000</i>	<i>RM</i>
<i>Bauleitung und Verwaltung</i>	<i>6.169.000</i>	<i>RM</i>
<i>Gesamtsumme</i>	<i>117.867.000</i>	<i>RM</i>

Der Ausbau wurde für eine Schiffsgröße bis 1.000 t geplant.

Teilstrecke II

Elbe (Elster)- Berlin (78,55 km)

Die zweite Teilstrecke sollte von der Elbe bei Elster beginnend östlich an Jüterbog und Trebbin vorbeiführen um zwischen Potsdam und Berlin auf den Teltow-Kanal zu treffen. Dieser Teilabschnitt wurde mit 108.000.000 RM veranschlagt.

Für die Strecke Leipzig-Torgau prognostizierte man ein Transportvolumen (Schiffstonnage) von 2,2 Mio t je Jahr, also mehr als im Jahre 2002 auf der Elbe transportiert wurde.

Erst mit dem 2. Weltkrieg wurde das Projekt verworfen und es ist fast vollständig aus dem Bewusstsein der Menschen verschwunden. Ein solches Bauvorhaben ist wohl heute und hier selbst bei möglicher Rentabilität und verkehrstechnischer Sinnhaftigkeit rechtlich und politisch nicht mehr durchsetzbar, so dass uns nur noch die Erinnerung an die Visionen unserer Vorfahren bleibt. Was lange währt, wird doch nicht immer gut.

Dipl.-Ing. Norbert Lange M.A.