Die geographischen Bedingungen
für
das Werden und Wachsen von Kottbus.

Festrede zur Kaisergeburtstagsfeier 1905.

Geehrte Anwesende! Aus Millionen und aber Millionen deutscher Herzen steigen heut zu Gott dem Allmächtigen Gebete empor für die Bewahrung und Erhaltung Kaiser Wilhelms des Zweiten. Nur ein ganz verschwindender Teil von allen diesen hat irgend welche persönlichen Beziehungen zum Herrscher, für alle übrigen verkörpert er den Staat, das deutsche Reich, die politische Einheit, den höchsten Besitz, welchen unser Volk auf Erden hat. Es ist die Vaterlandsliebe, welche heut unsre Herzen höher schlagen läßt. Die Wurzel der Vaterlandsliebe ist aber der Heimatsinn. Ich sollte meinen, daß dieser Heimatsinn grade Ihnen, die Sie sehen, wie Ihre Stadt Kottbus von Jahr zu Jahr an Größe, Reichtum und Schönheit zunimmt, kein fremdes Gefühl sein kann. Lassen Sie uns diesen Heimatsinn heute pflegen, indem wir uns fragen: Welches sind die Gründe für das Werden und Wachsen von Kottbus?

Betrachten wir zunächst die Lage von Kottbus rein geographisch. Kottbus liegt an der Spree. Zu allen Zeiten hat die Lage an fließendem Wasser die verschiedensten Vorteile geboten, aber ich bemerke gleich hier, daß die Spree für Kottbus nie den Wert einer Wasserstraße besessen hat. Bald

---

Benutzt wurden: Fechner, Festschrift der Handelskammer in Cottbus, 1902 — Liersch, Forschungen über die früheste Geschichte der Stadt Cottbus, 1887 und Historische Rückblicke von Cottbus, 1888 — Foß, das norddeutsche Tiefland, 1894 — Hahn, die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung, 1886 — Wahnschaffe, die Ursachen der Oberflächengestaltung des norddeutschen Flachlandes, 1892 — letztere beiden sind erschienen in den Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde von Kirchhoff.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

unterhalb der Stadt teilt sie sich in dem Ihnen allen bekannten Spreewalde in eine große Zahl dünner Wasserläufe, die jede wirkliche Schiffahrt unmöglich machen. Kottbus liegt dann weiter am Austritt der Spree aus dem Hügellande der Niederlausitz, am Nordrande des Lausitzer Grenzwalles, welcher als östliche Fortsetzung des Flämings von der Spree durchbrochen wird. Während oberflächliche Betrachtung die Umgebung unsrer Stadt als völlig eben erscheinen läßt, zeigt uns ein kurzer Spaziergang in der Richtung auf Madlow, Gaglow und Gallinchen, daß das nicht ganz zutreffend ist. Freilich steigt der Boden um nicht mehr als 10 Meter über seine nördliche Umgebung, aber das genügt zur Hervorrufung eines Gegensatzes. Und Kottbus liegt schließlich am Südrande des Glogau - Baruther Tales. Unsre norddeutschen Geologen haben gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts mit zweifelloser Sicherheit eine Reihe von Talzügen festgestellt, welche als eine Folge der Eiszeit den östlichen Teil der norddeutschen Tiefebene von Osten nach Westen durchziehen. Eines dieser Täler ist das von ihnen so genannte Glogau - Baruther Tal, und hart an dessen Südrande liegt Kottbus. Diese Lage an der Grenze von Hügellandschaft und Niederung mußte einem an dieser Stelle zu gründenden Platz durch den Austausch der Erzeugnisse der verschiedenen Landschaften Vorteile bieten, außerdem war hier die gegebene Brückenstadt einer im Grunde oder am Rande des Glogau - Baruther Tales laufenden ostwestlichen Straße.

Demgemäß müssen wir uns die Entstehung von Kottbus vorstellen. Und durch Ausgrabungen an der Stelle des heutigen Landgerichts bekommen diese Vorstellungen eine bestimmtere Gestalt. Da, wo heut das Landgericht sich erhebt, war ein Rundwall der Sorben an einer noch heut erkennbaren Furt der Spree. Wenn ein Verkehr der östlich und westlich der Spree wohnenden Ansiedler stattfinden sollte, so mußten sie hier vorüber. Koiza — Woz sind sorbische Worte und bedeuten Kiefernwald — Überfahrt. Von den zahllosen Erklärungen, welche der Name Kottbus im Lauf der Jahrhunderte gefunden hat, ist diese die beste. Die Sorben rodeten den Wald, legten den Sumpf trocken, so bildete sich drüben nach und nach ein Fischerdorf, Sandow, hüben ein großer wendischer Marktflecken.

Wie wächst nun dieser so gewordene Platz? Durch Kämpfe des zehnten, elften und zwölften Jahrhunderts wurden die slavischen Sorben von den höher stehenden, aus den Landen westlich der Elbe zurückflutenden Deutschen unterdrückt. Da kamen im zwölften Jahrhundert Flüchtlinge aus Holland, Seeland und Flandern. Sturmfluten der Nordsee und Bürgerkriege hatten sie von Hause vertrieben, sie suchten geeignetes neues Land, das sie hier zu finden glaubten, und sie brachten aus ihrer alten Heimat die dort berufsmäßig betriebene Wollenweberei mit, die die deutsche weit übertraf. Den nötigen Rohstoff lieferten die auf den dürren Sandböden der Lausitz weidenden Schafe. Und so haben Lausitzer Tuche neben märkischen und rheinischen Tuchen durch Vermittelung der hanseatischen Kaufleute den Tuchmarkt von Nordeuropa und Nordosteuropa im ausgehenden Mittelalter beherrscht. Durch Fährden und Nöte des dreißigjährigen Krieges rettete sich die Kottbuser Tuchmanufaktur, und heute stehen die Kottbuser Tuchfabriken unstreitig auf der Höhe. Die ersten Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts zeigen uns den Wert der jährlich in Kottbus angefertigten Tuchwaren mit 30 Mill. Mark, die Zahl der Arbeiter dieser Industrie mit 6000. Etwa seit dem Jahre 1860 war aus der Handweberei eine Maschinenweberei geworden, und hier sehen wir wieder einmal den Vorteil der geographischen Lage, denn das unweit Kottbus gelegene Senftenberger Braunkohlenrevier versorgt nun schon seit Jahr-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

zehnten die hiesigen Fabriken mit ebenso guter wie billiger Feuerung. Und in diesem Zusammenhang möchte ich einen zweiten gleichfalls geographisch bedingten Vorteil von Kottbus nicht unerwähnt lassen, seine Lage in Ostelbien sichert ihm billige Arbeitskräfte, ohne daß dieselben an Leistungsfähigkeit zu wünschen übrig lassen. Naturgemäß beobachten wir hier dieselbe Erscheinung wie bei allen Industrieplätzen. Die Stadt Kottbus nimmt alljährlich an Einwohnern zu, während das umliegende Land keine entsprechende Vermehrung der Einwohner zeigt aus dem einfachen Grunde, weil die Industrie mit ihren günstigen Erwerbsverhältnissen eine Strömung der Einwohner vom Lande zur Stadt veranlaßt.

In den fünfziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts litt Kottbus unter einem Übelstand, unter dem Abgeschlossensein von den Eisenbahnen. Während viele andre Plätze mit Wollwarenindustrie an Eisenbahnen lagen, wurde Kottbus der Wettbewerb mit diesen durch jenen Mangel außerordentlich erschwert. Die Pferdeeisenbahn Kottbus – Goyatz, die in den Jahren 1845 und 1846 gebaut worden war, bot nur einen ungenügenden Ersatz. Goyatz ist ein Ort am Südende des Schwielochsees; bis hierher waren seit alten Zeiten alle Güter von Hamburg, Magdeburg, Berlin, Stettin und Königsberg Elbe, Oder und Spree aufwärts auf dem Wasserwege gelangt, um dann weiter mit Wagen ins Land, auch nach Kottbus gefahren zu werden. Man könnte also Goyatz den Hafenplatz von Kottbus nennen. Kottbuser Bürger hatten sich zusammengetan und den üblen, vier Meilen langen Sandweg von Goyatz nach Kottbus mit einer Eisenbahn belegen lassen, die aber nur mit Pferden betrieben wurde, da für einen Lokomotivbetrieb die Mittel nicht ausreichten. In den fünfziger und sechziger Jahren rentierte sich die Bahn mäßig, 1878 ging sie ein. Durch seine Lage in der Mitte der Niederlausitz zwischen Peitz, Guben, Sommerfeld, Sorau, Muskau, Forst, Spremberg, Senftenberg, Kalau und Finsterwalde war Kottbus der geographisch gegebene Eisenbahnknotenpunkt für Eisenbahnen, welche die Niederlausitz von Norden nach Süden und von Osten nach Westen durchkreuzen. Aber es hat langer Jahre bedurft, bis diese geographische Bedingung zur Wirklichkeit geworden ist. Allein das Zustandekommen der Bahn Berlin – Görlitz hat volle zehn Jahre gedauert von 1856 – 1866. Endlich im Jahre 1867 war diese Linie fertig, Kottbus wurde aus seiner vielfach beklagten Isoliertheit herausgerissen, Aufschwung, Wohlstand und Verkehr wurden herbeigeführt. Zu dieser nordsüdlichen Verbindung kam 1872 mit der Halle – Sorau – Gubener Bahn die ostwestliche. Zwei Jahre zuvor, im Jahre 1870 hatte die Kottbus – Großenhainer Linie die Verbindung mit Sachsen hergestellt und die Kohlenzufuhr nach Kottbus aus dem Senftenberger Braunkohlenrevier verbessert. Im Jahre 1876 bekam die Kottbus – Großenhainer Bahn ihre Fortsetzung nach rückwärts in der Bahn Kottbus – Frankfurt a. O. Heute rollen täglich 74 Personen- und 68 Güterzüge, zusammen 142 Züge an Kottbus vorüber ohne Bedarf- und Rangierzüge, mit letzteren und Rübenzügen steigt der Tagesverkehr an einem Tage bisweilen auf 237 Züge. Kottbus ist Sitz einer Hauptwerkstätte und einer großen Zahl der verschiedensten Eisenbahninspektionen. So kann man mit Fug und Recht Kottbus eine Eisenbahnstadt nennen, wo tausende der Bewohner mittelbar oder unmittelbar durch die Bahn ihren Erwerb finden.

Günstig waren die geographischen Bedingungen für das Werden und Wachsen von Kottbus. Aber wir sehen zu allen Zeiten ein hartes Ringen der Bewohner um ein Vorwärtskommen, und in diesem Ringen sind sie seit Jahrhunderten durch das Haus Hohenzollern unterstützt worden. Als es dem verarmten Lande an gutem Rohstoff für die Tuchmanufakturen fehlte, kaufte Friedrich der Große

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

zum Zwecke der Veredelung der Schafherden und zur Verbesserung der Wolle spanische Herden an, und unter der siebzehnjährigen Regierung des Mannes, dessen Geburtstag wir heute feierlich begehen, hat Kottbus den großen Sprung vorwärts getan von der Kleinstadt ohne Wasserleitung und Kanalisation zu einer Stadt mit allen Einrichtungen für Gesundheit und Wohlfahrt seiner Bewohner, mit Straßen und Plätzen, die ebenso gut in der Reichshauptstadt gelegen sein könnten. Zugegeben, daß eine rührige Stadtverwaltung in den letzten zehn Jahren hier Großes geleistet hat — was sie geleistet hat, konnte sie nur leisten, weil Kaiser Wilhelm II. den Frieden gewahrt hat gegen innere und äußere Feinde.

Dr. Böttcher.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf