



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Die Dahlströmschen Arbeiten.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78652](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78652)

Dahlström gerichteten Briefe vom 26. October 1879 gethan — wie er wohl glaube, daß, wenn ein Kanal in beschränkteren Dimensionen von der Elbe bis zur Kieler Bucht mit einem wesentlich geringeren Baucapital hergestellt, und dann die Rentabilität dieser Anlage nachgewiesen werden könne, dieselbe auch aus Privatmitteln zur Ausführung gelangen werde, und wie er weit entfernt davon sei, den Nutzen — auch den militairischen — eines solchen Kanals in Abrede zu stellen; nur gegen den Bau eines großen, viele Millionen kostenden Kanals aus Reichsmitteln habe er sich ausgesprochen.

Im Reichstage sich weiterhin zum Nord-Ostsee-Kanal zu äußern, hatte Moltke keine Gelegenheit: die Sitzungen dieses Hauses im Jahre 1886, wo der Gesetzentwurf betreffend den Bau des Kanals verhandelt wurde, gehören zu den wenigen, denen der stets pflichttreue Mann ohne äußerlich ersichtlichen Grund fern blieb, — und doch ist dieser so klar: für den Kanal zu reden und stimmen vermochte er nicht, da es gegen seine Ueberzeugung gewesen wäre, das Gegentheil zu thun verbot ihm seine strenge Loyalität gegen seinen kaiserlichen Herrn, von dem er wußte, daß er den Kanal als nothwendig betrachtete, ja selbst dafür eingetreten war. — Die Einladung zu der Grundsteinlegung für die Holtenauer Schleuse am 3. Juni 1887 lehnte Moltke ab, weil, wie er dem Staats-Secretair v. Bötticher schrieb, er als Gegner des Kanalbaues sich nicht für „berechtigt“ hielt, an dieser Feier theilzunehmen. Und als er mit des jetzt regierenden Kaisers Majestät am 6. April 1891 — nur 14 Tage vor seinem Tode — den im Bau befindlichen Kanal bereiste, und bei der Frühstückstafel in Königsförde von dem neben ihm sitzenden Allerhöchsten Herrn befragt wurde, was er nun zum Nord-Ostsee-Kanal meine, erwiderte Moltke freimüthig: „Ew. Majestät wissen, daß ich stets ein Gegner des Kanals gewesen bin, und ich würde es auch heut noch sein, wenn er noch zur Frage stünde; da er aber nun einmal gebaut wird, ist es mir interessant, und freut es mich, die Arbeiten daran zu sehen und wahrzunehmen, mit welchem Fleiß und mit welcher Sachkunde und Sorgfalt sie ausgeführt werden.“

Die Dahlströmschen Arbeiten.

Es war der Hamburger Kaufmann und Schiffsrheder H. Dahlström, der zuerst den infolge der Moltkeschen Reichstagsrede auf dem Project eines Nord-Ostsee-Kanals ruhenden Bann brach, und das in Handel und Gewerbe allmählich wiederkehrende Vertrauen für jenes nutzbar zu machen gedachte. Durch diese That wie durch sein unermüdeliches rastloses Bemühen für die endliche Ausführung des Kanals und durch die von ihm beschafften sehr werthvollen Vorarbeiten hat Dahlström seinen Namen für alle Zeiten mit dem nationalen Unternehmen verknüpft.

Unterm 8. November 1878 überreichte Dahlström dem Minister Maybach eine von ihm verfaßte Brochüre, die im März des folgenden Jahres bei L. Friedrichsen in Hamburg auch im Buchhandel erschien: „Die Ertragsfähigkeit eines schleswig-holsteinischen Schiffahrtskanals“, die sich als ein Beitrag zu der Lentzeschen Denkschrift vom Jahre 1865

charakterisirte, und auf Grund einer statistischen Verarbeitung des Verkehrs im Sunde und im Eiderkanal, einer näheren Erörterung der durch einen Kanal nach dem Lentzeschen Entwurfe erzielten Reiseabkürzung und der dadurch gewonnenen Zeit und einer annähernden Feststellung der event. zu erhebenden Kanalabgabe nachzuweisen suchte, daß bei einer Baukostensumme von rund 90 Millionen Mark — Lentze hatte, wie erwähnt nur 28 192 000 Thaler = 84 576 000 Mark veranschlagt — das Anlagecapital sich gut verzinsen werde. In dem begleitenden Schreiben bemerkte er, daß auf seine Anregung ein Comité, dem erste Handelsfirmen Hamburgs und hochangesehene Namen des Auslandes angehören würden, in der Bildung begriffen sei, das um die Concession zur Ausführung des Lentzeschen Planes durch eine Actiengesellschaft nachsuchen wolle, und gab in einem ferner beigefügten Memorandum der Hoffnung Ausdruck, daß dem Unternehmen eine den Umständen entsprechende Staatsunterstützung zu Theil werden würde.

Der hierauf an Dahlström ergehende Bescheid vom 23. November war nicht eben ermutigend: bis ihm nicht näher nachgewiesen werde, auf welcher Grundlage die Verwirklichung des Projects in Aussicht genommen sei, welche Mittel dazu zu Gebote ständen, und wer als Unternehmer aufzutreten beabsichtige, könne der Minister auf weitere Erörterungen nicht eingehen.

Auch an andere Personen von Bedeutung und Einfluß sandte Dahlström seine Brochüre, an den Reichskanzler, seinen derzeitigen Stellvertreter Grafen Stolberg, den Nachfolger Delbrücks Staatsminister von Hofmann, den Chef der Admiralität General von Stosch u. A. mit der Bitte um Unterstützung bei seinem Vorhaben. Auch an Seine kaiserliche und königliche Hoheit den Kronprinzen sandte er sie mit der gleichen Bitte, der bei dem Minister Maybach Erkundigungen nach den Aussichten des von Dahlström wieder aufgenommenen Planes einziehen ließ. Aus der von diesem erteilten Auskunft erhellt, daß er über den Kanal anders dachte, wie sein 1874 aus dem Amte geschiedener Vorgänger. Dem Unternehmen wurde jede Aussicht auf Erfolg abgesprochen, da die Verhältnisse des Geldmarktes dazu nicht angethan seien und die Finanzlage des Staates nicht gestatte, es mit großen Summen zu unterstützen, auch erscheine die Bedeutung des Kanals in commercieller und maritimer Beziehung nach neueren Feststellungen zweifelhaft. Welche „Feststellungen“ damit gemeint sind, ist nicht recht klar, da Untersuchungen in dieser Beziehung in neuerer Zeit nicht stattgefunden hatten; zur Erläuterung der ausgesprochenen Ansicht werden nur die Anführungen Moltkes in seiner Reichstagsrede wiederholt und schließlichs behauptet, daß ungleich wichtigere Unternehmungen in Ermangelung der nöthigen Staatsbeihilfe noch der Ausführung harren.

Entgegenkommender als der Minister für öffentliche Arbeiten äußerte sich der Chef der Admiralität v. Stosch, der in seinem Dankschreiben vom 12. December 1878 bemerkte, daß es für die Kaiserliche Marine von unzweifelhaftem Werthe sein werde, wenn eine für den Tiefgang der Kriegsschiffe ausreichende Kanalverbindung zwischen

Ost- und Nordsee hergestellt würde; der Idee, die Ausführung des Projects durch eine Privat-Gesellschaft zu unternehmen, könne er nur Beifall zollen, und werde er, sobald das nöthige Baucapital aufgebracht sei, sehr gern bereit sein, die Sache nach Kräften zu unterstützen.“

Das war doch auch noch eine recht platonische Gegenliebe!

Fürst Bismarck liefs dem Verfasser der Brochüre neben seinem Dank mittheilen, daß er sich lebhaft für die Sache interessire und das Zustandekommen des Unternehmens sehr wünsche. Als wenigstens „aus seiner Umgebung“ stammend wurde damals auch in amtlichen Kreisen eine Notiz der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ No. 121 (Abend-Ausgabe) vom 4. April 1879 angesehen, die gegenüber der kurz vorher in der „Magdeburger Zeitung“ aufgestellten Behauptung, daß man das Project des Nord-Ostsee-Kanals als längst begraben betrachte und die Wiedererweckung dieser Idee durch einen Hamburger sich keiner günstigen Aufnahme bei den Reichs- und Staatsbehörden zu erfreuen gehabt habe, „in der Lage war“, mitzutheilen, daß die Brochüre des „Hamburgers“ an „maßgebender Stelle“ mit Interesse entgegengenommen worden sei, da man einer Wiederaufnahme des Projects nicht abgeneigt sei.

„Die Ausführung des Kanals,“ so heift es weiter, „ist, abgesehen von einer Bedeutung desselben in „militairischer Hinsicht, im mercantilen Interesse von „derartiger Wichtigkeit, daß die Regierung gern „bereit sein wird, Vorschläge, welche die Verwirk- „lichung des Projects zum Ziele haben, entgegen- „zunehmen und eventuell die Gewährung einer Unter- „stützung des Unternehmens in Erwägung zu ziehen.

„Gerade jetzt, da man allen Fragen auf wirth- „schaftlichem Gebiete seitens der Regierung eine so „lebhaft Aufmerksamkeit widmet, kann die Anre- „gung zur Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals, durch „welchen unsere wichtigsten Hafenstädte und deren „Rhedereien einen neuen Aufschwung erwarten dürfen, „gewiß nicht als unzeitgemäß bezeichnet werden.“

Trotz der wenig entgegenkommenden Aufnahme, die seine Anträge an amtlicher Stelle gefunden, erlahmte Dahlström nicht in seinen Bestrebungen.

Im October 1879 trat er mit einer neuen Brochüre: „Der Nord-Ostsee-Kanal als Durchstich mit Endschleusen zwischen der Elbmündung — dem Eidergebiet und der Kieler Bucht“, Hamburg, L. Friedrichsen & Co., an die Oeffentlichkeit und legte sie dem Minister der öffentlichen Arbeiten, wie dem Reichskanzler, und anderen Stellen, wo er ein Interesse für die Sache voraussetzen konnte, vor. Die Brochüre entwickelte den Plan, den Kanal von der Elbe bei St. Margarethen bis zum Schirnauer See in der Trace des Lentzeschen Projects zu führen, von dort aber ungefähr das Bett des Eiderkanals — nur mit Abschneidung seiner scharfen Krümmungen — zu benutzen und bei Holtenau die Kieler Förhrde zu erreichen. Der Kanal sollte 6½ m tief und in der Wasserlinie 50 m breit werden, was für die Handelsschiffahrt vollauf genügen und auch noch Schiffen der „Sachsenklasse“ die Durchfahrt gestatten würde. Bei

einem Anlagecapital von 75 Millionen Mark, einer Frequenz im Kanal von nur 6 Millionen Register-Tons und einer Kanalabgabe von 0,40 bis 1 Mark pro Register-Ton, je nachdem es Dampfschiffe oder Segler sind, und sie mit Stückgut- oder Bulkladung oder in Ballast fahren, rechnete er immer noch eine Verzinsung des Anlagecapitals mit 5 v. H., bei einer Frequenz von 8 Millionen Register-Tons eine solche von 10 v. H. heraus und hielt danach die Sache wohl für angethan, das Privatcapital dafür zu interessiren.

Zunächst erbat und erhielt er (März 1880) von der Regierung in Schleswig die Erlaubniß zur Vornahme der generellen Vorarbeiten für den Kanal, und vom Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung zur Einsichtnahme in die Lentzeschen Pläne und Zeichnungen; außerdem wurde er in den Besitz der früher auf Veranlassung des Kieler Comités hergestellten Nivellements gesetzt, und nun begannen unter Leitung des Regierungsbaumeisters Boden — jetzt Baurath in Glückstadt — die technischen Arbeiten auf der Strecke. Inzwischen war Dahlström eifrig thätig, weiteres statistisches und technisches Material zu der Kanalfrage sowie Gutachten über die Angemessenheit der Linienführung, der in Vorschlag zu bringenden Tarifsätze, der zu veranschlagenden Kosten u. s. w. herbeizuschaffen, sodafs zu Ende Mai 1881 dem Minister Maybach die fertig gestellten Vorarbeiten mit dem gedruckten Erläuterungsberichte vorgelegt werden konnten. Der Entwurf geht von der Elbmündung — etwa 1500 m oberhalb von Brunsbüttelhafen — in ziemlich gerader Linie nördlich durch den Kudensee bis nahe an das Dorf Kuden, von dort ziemlich hart am Geestrande entlang an Burg i. D. vorbei, das tiefe Moor der Burg-Kudenseer Niederung vermeidend, das nur auf eine kurze Strecke westlich von Hochdorn durchschnitten wird. Von dort folgt der Kanal dem Thal der Holtenau, und nach Durchschneidung der Wasserscheide bei Grüenthal mit östlicher Wendung dem der Gieselau; dann wird, nachdem das Reitmoor an der äußersten Grenze berührt ist, die Eider bei Wittenbergen erreicht, von wo der Kanal dem Laufe der Eider folgend, an Rendsburg vorbei durch die Ober-Eiderseen bis Steinrade geht. Von hier geht er über Sehestedt nach Königsförde, dann dem Laufe des Eiderkanals folgend bis Levensau, wo er diesen verläßt und die Höhen bei Sucksdorf und Projensdorf durchschneidend nach Holtenau führt. Das Normal-Querprofil des Kanals war auf 58 m Breite im Wasserspiegel, 22 m in der Sohle und 8 m Tiefe angenommen, der niedrigste Krümmungsradius für die Curven des Kanals betrug 750 m, an beiden Enden des sonst als reiner Durchstich projectirten Kanals waren, lediglich zur Regulirung des Wasserstandes im Kanal, Schleusen angelegt, deren Kammern eine nutzbare Länge von 126 m und eine Breite von 25 m hatten; am westlichen Ausgang war neben dieser großen Schleusenkammer noch eine kleinere von 84 m Länge und 12,5 m Breite projectirt; zur Verbindung des Kanals mit der Untereider war bei Wittenbergen eine Schleuse von 34 m Länge und 8 m Breite vorgesehen. Die Gesamtbaukosten waren auf 107 400 000 Mark, die Unterhaltungs- und Betriebskosten auf 935 000 Mark jährlich veranschlagt. Nach dem in dem Erläuterungsberichte ab-

gedruckten Gutachten des Oberbaudirectors L. Franzius in Bremen und des Marine-Hafenbaudirectors G. Franzius in Kiel würden sich diese Kosten auf 107 Millionen bezw. 981 000 Mark stellen. — Neben diesem größeren, auch die Bedürfnisse der Kriegsmarine berücksichtigenden Kanal waren auch die Bau- wie die Unterhaltungs- und Betriebskosten für einen den Bedürfnissen des Handelsverkehrs genügenden Kanal berechnet, und zwar dahin, daß unter der Annahme, daß für diesen bei einer Wassertiefe von 6,5 m, eine Breite in der Sohle von 24 m, im Wasserspiegel von 53,25 m genügt, die Dimensionen der Schleusen aber im großen und ganzen beibehalten würden, jene auf rund 88 935 000 Mark, diese auf rund 867 500 Mark sich ermäßigten würden.

Bei der Vorlage dieser Pläne hatte Dahlström auch Vorschläge wegen der Finanzierung des Unternehmens gemacht, die darauf hinausliefen, daß das Reich mit Rücksicht auf die im militärischen Interesse durch Richtung und Dimensionen des Kanals entstehenden Mehrkosten von 30 Millionen Mark à fonds perdu leisten und auch der preussische Staat durch Uebnahme von Actien al pari oder sonst wie das gemeinnützige Unternehmen unterstützen möge.

Aus dieser Zeit sind — wie hier der Vollständigkeit, zum Theil auch der Curiosität wegen noch eingeschaltet werden möge — noch einige von Ausländern gemachte Versuche, den Nord-Ostsee-Kanal zu Stande zu bringen, zu verzeichnen.

1. Im September 1879 wandte sich ein Ingenieur Moller aus Paris, der sich als früheren Mitarbeiter Hansens einführte, an den Minister Maybach mit dem Vorschlage, eine internationale Gesellschaft zu bilden und die Ausführung des Kanals in General-Entreprise zu übernehmen. Er wurde bedeutet, daß die gegebenen Grundlagen nicht geeignet erschienen, in nähere Erörterungen über die Ausführung dieses Unternehmens einzutreten, und ließ nichts weiter von sich hören.

2. Am 20. März 1880 wandte sich an den deutschen Botschafter in London ein Herr Charles Fox, der den Nord-Ostsee-Kanal unter seine Protection nehmen zu wollen erklärte und deshalb mit Rothschild und Baring Brothers in Verbindung getreten sein wollte. Aber, so meinte der liebe Mann mit der ganzen Menschenfreundlichkeit seiner Volksgenossen, 4 v. H. des Anlagecapitals müsse das Deutsche Reich garantiren. Leider war der Botschafter so unfreundlich, dies für das Reich so vortheilhafte Anerbieten abzulehnen.

3. Ernster ist ein dritter Unternehmer ebenfalls aus England, Dr. jur. Henri Bartling, zu nehmen, der einen großen Dockhafen in Glückstadt und einen Schifffahrts-Kanal zwischen dieser Stadt und Kiel bauen wollte. Nachdem er lange vorher in den Zeitungen und den Versammlungen mit der Schifffahrt in Zusammenhang stehender Vereine starke Reclame für sein Project gemacht hatte, wandte er sich unterm 23. Januar 1881 für sich und Namens der Civilingenieure Wells Owen und Gervase Wells zu London an den Minister Maybach mit der Bitte um die Concession zu dem Bau jenes Hafens und zu den Vor-

arbeiten für jenen Kanal. Auf den durch das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 gegebenen Weg gewiesen und bedeutet, daß ihm durch die etwaige Ertheilung dieser Genehmigung Seitens der Bezirksregierung noch kein Anspruch auf Ausführung des Baues erwachse, ließ er nichts weiter von sich hören.

Amtliche Arbeiten auf Grund der Dahlströmschen Projecte.

„Um ein abschließendes Urtheil über die wirtschaftliche, militärische und maritime Bedeutung des von Dahlström vorgeschlagenen Kanals und die demnach zu bemessende Staatsbetheiligung zu gewinnen“ schlug Maybach am 23. Mai 1881 dem Fürsten Bismarck, der damals — wie bekannt — auch das neugeschaffene Ministerium für Handel und Gewerbe leitete, vor, den Weg commissarischer Berathungen zu betreten, zu denen, nachdem Bismarck zugestimmt, ausser den beiden genannten Ministern der Kriegs- und der Finanzminister, der Minister für Landwirtschaft u. s. w., sowie der Chef der Admiralität und der des Generalstabes auf die an sie ergangenen Einladungen Commissare abordneten. Durch verschiedene Umstände verzögerte sich der Zusammentritt der Commissarien zu ihren Berathungen bis in den November 1881, wo sie dann aber in drei Sitzungen am 7., 9. und 11. j. M. rasch und gründlich an der Hand eines die zu verhandelnden Punkte enthaltenden — von Geheimrath Baensch aufgestellten — Fragebogens ihre Aufgabe erledigten. Die Seele dieser Verhandlungen war, weil mit dem einschlägigen Material am besten vertraut, für die Sache sich in hohem Grade interessirend und als hervorragender Wasserbau-Techniker zur Beurtheilung der meisten zur Discussion kommenden Fragen am meisten befähigt, der derzeitige Geheime Ober-Baurath Baensch*), einer der Commissare des Ministers der öffentlichen Arbeiten, ein Mann, der sich nicht nur um das Zustandekommen des Kanals die größten Verdienste erworben hat, sondern der auch, nachdem der Bau beschlossen, in seiner Eigenschaft als technischer Referent für den Kanalbau im Reichsamte des Innern mit einem Eifer und einer Uermüdlichkeit für die Sache thätig war, die ihres Gleichen suchte und dem Bestreben, den Kanal so gut und so zweckentsprechend wie nur möglich, freilich auch, als Beamter der alten preussischen Art, so sparsam zu bauen, wie jene Absichten es zuließen — jeder meiner Kanalmitarbeiter wird mir darin beipflichten — sein ganzes

*) Friedrich Bernhard Otto Baensch, geboren zu Zeitz — einer Stadt, deren Ehrenbürger er seit einer Reihe von Jahren ist — am 6. Juni 1825, seit 1851 als Landbaumeister an der Regierung in Liegnitz thätig, wandte sich nach 1852 dem Wasserbau zu, leitete den Hafenaufbau zu Stolpmünde und arbeitete als Regierungs- und Baurath der Regierung zu Cöslin die Entwürfe für die Hafenanlagen von Kolbergermünde und Rügenwaldermünde aus, erwarb sich auch hervorragende Verdienste um die Dünenkultur an der Ostseeküste. Im Jahre 1871 in das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berufen, förderte er hier besonders die Correction der Elbe und eröffnete der Schifffahrt einen leistungsfähigen Weg nach Hamburg. Dann leitete er ausgedehnte Deich-, Strand- und Hafenaufbauten in Schleswig-Holstein und führte zwischen 1883 und 1886 die Kanalisierung des Mains und die Correction des Rheins auf der Strecke zwischen Mains und Bingen aus. 1888 wurde er zum Wirklichen Geheimen Ober-Baurath ernannt.