



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Amtliche Arbeiten auf Grund der Dahlströmschen Projecte.

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

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 einführt, 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 Hafenausbau 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 Hafenaubauten 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.

Sinnen und Denken hingab. Seiner hier besonders zu gedenken, ist eine Ehrenpflicht.

In diesen commissarischen Verhandlungen wurde man ungefähr darüber einig, dafs

1. die im Eiderkanal vorhandene Verbindung zwischen Ost- und Nordsee in einer den Anforderungen der Jetzt- und Folgezeit entsprechenden Weise umzugestalten und zu erweitern, im Interesse der Handelsschiffahrt wie der Landesvertheidigung mindestens sehr wünschenswerth sei,
2. jenen Anforderungen durch den Ausbau des Eiderkanals nicht genügt werden könne, mithin der Bau eines neuen die Nord- und Ostsee verbindenden Kanals in Aussicht zu nehmen sei,
3. das Dahlströmsche Project mit gewissen Modificationen und Ergänzungen geeignet erscheine, als Grundlage für die weiteren Verhandlungen zu dienen,

dafs aber

4. die Frage, welchen Kostenanwand die Herstellung eines den geltend gemachten Anforderungen entsprechenden Kanals event. erfordern würde, noch nicht hinreichend geklärt sei.

Um hierüber Klarheit — so schlug der Minister Maybach dem Handelsminister vor — und eine sichere Unterlage für die Behandlung der finanziellen Seite der Sache sowie für die Beantwortung der Frage zu gewinnen, ob der Kanal eventuell durch den preussischen Staat, das Reich oder durch eine Privat-Unternehmung ausgeführt werden sollte, sollten neue Berathungen durch technische Vertreter der beteiligten Ressorts stattfinden. Dieser Vorschlag erhielt nicht nur die Zustimmung Bismarcks, sondern auch der ferner befragten Ressortchefs der Militair-Marine- und landwirthschaftlichen Verwaltung, ersterer glaubte jedoch schon jetzt mit dem Minister Maybach darüber einverstanden zu sein, „dafs die Ausführung des Unternehmens keinesfalls einer Actiengesellschaft unter Betheiligung des Staates mit einem Capitalzuschufs oder einer Zinsgarantie zu überlassen sein werde, sondern entweder für alleinige Rechnung des Staates herzustellen oder ganz zu unterlassen sei.“

Die ernannten Commissarien kamen nach längeren Berathungen, deren Seele wiederum der Geheimrath Baensch war, der die der Discussion zu Grunde zu legenden Aufstellungen gemacht hatte und schliesslich das Resultat der Berathungen in einer ausführlichen Denkschrift bis ins Detail darlegte, am 14. März 1883 dahin, dafs sie zur Herstellung eines den Anforderungen der verschiedenen Ressorts entsprechenden Nord-Ostsee-Kanals die Summe von 139 Millionen Mark für erforderlich erklärten.

Hiermit ruhte die Sache den Sommer 1883 über vollständig, und wer weifs, ob sie nicht wieder, wie öfters schon, in das Stadium der Versumpfung gerathen wäre, wenn nicht von mächtiger Hand eingegriffen, und jene damit zum glücklichen Ende gebracht wäre.

Eingreifen Kaiser Wilhelms I. und seines Kanzlers.

Unterm 19. October 1883 richtete Se. Majestät Kaiser Wilhelm I., der nimmer ruhte, wenn es des Deutschen Reiches Wohl zu fördern, seine Grenzen zu sichern galt, an den Reichskanzler, der damals in Friedrichsruh weilte, ein Eigenhändiges Schreiben, worin er darauf aufmerksam machte, wie im Falle eines Krieges die Flotte durch die Trennung der Ostsee- von der Nordsee-Abtheilung geschwächt sein würde, und zur Abstellung dieses Fehlers unserer Situation die Herstellung eines Nord-Ostsee-Kanals in den für die Flotte nöthigen Dimensionen empfahl.

Unterm 30. dess. Mts. theilte dann der Reichskanzler dem Staatssecretair des Innern, Staatsminister v. Bötticher, die Allerhöchste Anregung mit, dabei bemerkend, dafs er seit langer Zeit die Ansicht Sr. Majestät getheilt habe. „Bei der Unsicherheit der politischen Zukunft“, — fährt der Reichskanzler fort — „welcher wir entgegensehen, „müssen wir meines Erachtens für eins unserer dringendsten Ausgabebedürfnisse die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals betrachten. Sr. Majestät gegenüber habe ich auf „die Allerhöchste, von mir nicht provocirte, sondern spontane Anregung dieser meiner Auffassung und der Ueberzeugung Ausdruck gegeben, dafs noch in der bevorstehenden Reichstagssession Vorlagen in diesem Sinne „einzubringen sein werden.“ Der Kanzler schliesst mit dem Ersuchen an den Staatssecretär, mit dem Kriegsminister und dem Chef der Admiralität vorläufige vertrauliche Rücksprache zu nehmen, und auf Grund der früheren Verhandlungen die Frage des Nord-Ostsee-Kanals aufs neue studiren und behufs einer Vorlage an die verbündeten Regierungen bearbeiten zu lassen.

Daraufhin traten dann der Staatssecretair v. Bötticher, der Kriegsminister Bronsart v. Schellendorf, der Chef der Admiralität v. Caprivi und der Staatssecretair des Reichsschatzamts v. Burchard am 22. November 1883 zu einer Berathung zusammen, deren Verlauf und Ergebnifs der erstgenannte dem Reichskanzler in einem Berichte vom 24. November 1883 mittheilte.^{*)}

Nachdem der Chef der Admiralität seine Ansicht dahin ausgesprochen hatte, dafs, wenn der Kanal von anderer Seite gebaut werde und zwar genügend tief, es der Marine nur willkommen sein werde, (Wirklich!) denn er sei für diese nicht so nöthig, um die Uebernahme der Kosten aufs Reich durch die Interessen seines Ressorts zu rechtfertigen, und der Kriegsminister, unter Berufung auf das Urtheil des Grafen Moltke in seiner Reichstagsrede vom 23. Juni 1873 und namentlich deren Anführungen, dafs im Falle eines Krieges wir doch in beiden Meeren engagirt sein könnten (das werden wir gewifs, aber die Möglichkeit, mit dem Ganzen aus Einem Loch hervorzukommen, macht unsere Defensive stärker) und dafs es besser sei statt des Kanals eine zweite Flotte zu bauen (Bemannung?)

^{*)} Die dem Folgenden in Klammern eingeschobenen Bemerkungen sind eigenhändige Bleistiftbemerkungen Bismarcks zu dem Berichte des Staatssecretairs v. Bötticher, die hier mitzuthellen ich mir nicht versagen kann, da sie m. u. D. den Nagel auf den Kopf treffen und die bestmögliche Kritik geben.