



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Eingreifen Kaiser Wilhelms I. und seines Kanzlers.

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

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.

darauf hingewiesen hatte, daß, da die Flotte nur die beiden Mündungen schützen könne, der Schutz der ganzen Längenausdehnung des Kanals der Armee zufalle, der dieser zumal nach dem Wegfall der Befestigungen von Sonderburg-Düppel und Rendsburg eine schwierige Aufgabe stelle und starke Kräfte absorbire (ja dafür ist die Flotte dann zu besserem Küstenschutz befähigt) kam man zu folgendem Ergebnis:

„Die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals könne als ein dringendes Erforderniß der Landesvertheidigung nicht bezeichnet werden, mithin werde aus diesem Gesichtspunkte die ausschließliche Deckung der Kanalbaukosten durch das Reich sich nicht rechtfertigen lassen. Immerhin aber werde der Kanal, wenn er in solchen Dimensionen zur Ausführung gelange, daß er auch für gröfsere Schiffe den Durchgang gewähre, — ganz abgesehen von der aus denselben für die deutschen Schiffsahrts- und Handelsinteressen zu erwartenden Vortheilen — unzweifelhaft der Kriegsmarine und damit dem Reiche von Nutzen sein. Die thunlichste Förderung des Projects sei daher im Interesse des Reichs anzustreben, und es sei für die Aufbringung der Kosten ein Zusammenwirken des Reichs und Preußens der Art ins Auge zu fassen, daß das Reich und Preußen je nach der Gröfse des beiderseitigen Interesses an dem Unternehmen die Höhe ihrer Kostenanteile bemessen, wofür indessen, einen brauchbaren Maßstab (jeder ist brauchbar) zu gewähren, die vorhandenen Unterlagen nicht ausreichten. Als Bauherr werde zweckmäfsig Preußen auftreten, da dieses das technische Beamtenspersonal und die geeignete Behörden-Organisation habe, die dem Reiche fehlten.“ (Ja!)

Auf Grund dessen wurde der Antrag formulirt:

das preussische Staatsministerium zu ersuchen, die unter der Leitung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten bisher gepflogenen Verhandlungen und hergestellten Vorarbeiten behufs Herbeiführung einer baldigen Entschliefsung der königlichen Staatsregierung über die Ausführung des Unternehmens zu einem baldigen Abschlusse zu bringen. Gleichzeitig würde eine diesseitige commissarische Theilnahme an den ferneren Verhandlungen Preußens zum Zwecke der Gewinnung einer sicheren Unterlage dafür anzuordnen sein, in welchem Mafse es sich zur Förderung des Unternehmens und zur Sicherung der Anpassung desselben an die Bedürfnisse der Marine empfiehlt, eine finanzielle Betheiligung des Reichs in Aussicht zu nehmen.

Sein Urtheil über dies Ergebnifs der Berathungen fafste Fürst Bismarck in der folgenden bedeutsamen, eigenhändigen Bemerkung, die er auf den Bericht vom 24. November setzte, zusammen:

„Wenn die Land- und See-Militairbehörden den „Kanal nur für annehmbar, nicht für nöthig halten, „so wird sich gegen diese, wie ich glaube, fest- „ländische Auffassung schwer vorgehen lassen. „Ich bin mit dem Antrage in fine einverstanden. „Eventuell ist auf Privatunternehmung mit Subvention „als pis aller zu wirken. Die Ermittlungen sind „auch auf den Kanal aus der Elbmündung nach der „Jahde zu erstrecken. Die Tiefe von 8 m ist un-

„genügend. Der Tiefgang unserer gröfsten Schiffe „nöthig, wenn der Bau seinen vollen Werth haben „soll.“

Unterm 7. December 1883 wurde Sr. Majestät dem Kaiser über den Stand der Sache Immediatbericht erstattet, und am selben Tage an das preussische Staatsministerium ein dem Schlufsantrage der Berathung vom 22. November entsprechendes Ersuchen gerichtet, wobei die Bemerkungen Bismarcks zum Bericht vom 24. dess. Mts. insofern Berücksichtigung fanden, als gebeten wurde, in den Verhandlungen u. s. w. auch die zur Erzielung einer gröfseren Tiefe des Kanals erforderlichen Abänderungen zu berücksichtigen, gleichzeitig auch wegen der Ermittlungen über die Ausführung und die Kosten eines Kanals von der Elbmündung nach der Jahde das Erforderliche zu veranlassen; endlich wurde der Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht, bei der Wiederaufnahme der commissarischen Verhandlungen auch eine Mitwirkung von Commissarien des Reichsamts des Innern und des Reichsschatzamts eintreten zu lassen.

Nachdem am 20. December 1883 das preussische Staatsministerium sich mit vorstehenden Anträgen einverstanden erklärt und mitgetheilt hatte, daß der Minister für öffentliche Arbeiten das weitere in ihrem Sinne veranlassen werde, machte der Staatssecretair von Bötticher vom Geschehenen dem Reichskanzler Mittheilung, der ihm dafür unter dem ziemlich elegisch klingenden Hinzufügen danken liefs, daß gegenwärtig bei der abweichenden Stimmung der militairischen Behörden die Sache wenig Chancen habe; aber er halte es doch für seine Pflicht, die Anregung seines Kaisers über Wasser zu halten.

Indessen sah Bismarck hier zu schwarz, die Sache nahm einen guten Fortgang.

Zunächst formulirte der Chef der Admiralität diejenigen Anforderungen, die im Interesse der Marine zu stellen waren, wenn anders der Kanal für diese brauchbar und von Nutzen sein sollte, dahin:

1. Der Kanal muß einschliefslich der Schleusen und Zugänge jederzeit eine Tiefe von mindestens 8,5 m und
2. eine geringste Sohlenbreite von 22 m bei einer oberen Breite von mindestens 58 m, die Brücken u. s. w. eine lichte Weite von mindestens 35 m haben,
3. die Krümmungsradien dürfen nicht unter 750 m betragen,
4. es müssen im Kanalprofil mindestens zwei Ausweichstellen von 250 m Länge und 60 m Sohlenbreite und dazwischen, möglichst in der Mitte des Kanals, eine Wendestelle vorhanden sein,
5. sind Abschlufschleusen unvermeidlich, so ist wenigstens auf der Westseite eine Schleusenkammer von 180 m Länge und 120 m Breite (Kesselschleuse) anzulegen, für kleinere Fahrzeuge sind daneben kleinere Schleusen von 70 m Länge, 12 m Breite und 4,5 m Tiefe vorzusehen,
6. die Schleusen müssen so angelegt werden, daß sie gegen Beschädigung durch Geschützfeuer vom

- Fahrwasser aus möglichst geschützt sind, Mauerwerk, sowie die Zahl der Brücken ist möglichst zu beschränken, die Kaihöhe darf nirgends mehr wie 1,5 m über Hochwasser liegen,
7. das Fahrwasser, speciell in der Elbe, und die Einfahrt in den Vorhafen müssen Schiffen von 8,1 m Tiefgang und 120 m Länge zu jeder Tages- und Nachtzeit leicht Zugang gewähren,
 8. der Zugang zum Vorhafen muß möglichst in der Richtung der Ebbe- und Fluthströmung in der Elbe liegen,
 9. die Böschungen u. s. w. sind so anzulegen, daß die größten Schiffe noch mit 5 Seemeilen Fahrt gehen können,
 10. Platz für die Anlage von Kohlendepots, Liegestellen für eine größere Anzahl von Schiffen müssen an beiden Eingängen verfügbar sein; elektrische Beleuchtung, Telegraphenverbindungen zwischen den einzelnen Stationen u. s. w. sind vorzusehen.

Am 21. begannen alsdann die commissarischen Berathungen, in deren ersten der Geheimrath Baensch das in den Commissionsberathungen vom November 1881 festgestellte Project nebst Kostenanschlag, jedoch bereits nach den oben angeführten Forderungen der Marine und anderen Gesichtspunkten, die sich in der Zwischenzeit als Berücksichtigung erheischend herausgestellt hatten, umgearbeitet und dem Dahlströmschen Kostenanschlage gegenübergestellt, vor, welche Stücke zunächst einer aus den technischen Mitgliedern der Versammlung gebildeten Subcommission zur Prüfung überwiesen wurde. Demnächst wurde diese „vergleichende Kostenberechnung der Arbeiten zur Erbauung eines Nord-Ostsee-Kanals“ nebst einem „Anschlage der jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten des Kanals“ einer eingehenden Berathung im Plenum der Commission unterzogen. Auch die wenigstens schätzungsweise Ermittlung der aus dem Kanalbetriebe zu erzielenden Einnahmen wurde einer gründlichen Vorberathung in einer Subcommission unterzogen. Das Ergebniss der Berathung in der Commission war folgendes:

1. Das Project des Nord-Ostsee-Kanals wurde nach dem neuerdings umgearbeiteten Entwurfe des Geheimraths Baensch angenommen,
2. die Kosten des Baues wurden auf 156 Millionen Mark ermittelt, wovon 51 Millionen auf diejenigen Arbeiten entfielen, die vorzunehmen sind, um ihn für die Kriegsmarine nutzbar zu machen,
3. die jährlichen Unterhaltungskosten wurden auf 1 800 000 Mark, die „Erneuerungs-Rente“ nach 4 v. H. Zinseszinsen auf 100 000 Mark jährlich berechnet,
4. betreffs der zu erhebenden Kanalabgabe wurde bei Annahme der jährlichen Schiffsbewegung im Kanale auf 5 526 000 Register-Tons ein Durchschnittssatz von 0,75 Mark pro Register-Ton für unbedenklich erklärt, wonach sich nach Abzug der Kosten zu 3

5. der jährliche Nettoertrag des Kanals auf 2 224 000 Mark gleich einer vierprocentigen Rente von 56 100 000 Mark stellen würde, sodafs rd. 100 Millionen Mark ohne Verzinsung aufgebracht werden müßten.

Die Gesetzentwürfe betreffend den Nord-Ostsee-Kanal.

Dieses Ergebniss der am 18. März 1884 beendeten Commissionsberathungen wurde am 16. März j. J. im preussischen Staatsministerium einer eingehenden Berathung unterzogen, in der Fürst Bismarck eindringlich für den Bau des Kanals auf Kosten des Reichs mit einem entsprechenden Beitrag Preußens eintrat. Er hob in seiner Begründung hervor, daß „die Anlegung des Kanals eine Seekriegsmaßregel zu Gunsten der Vertheidigung des gesamten Deutschlands sei und darin ihren Werth habe ohne Rücksicht darauf, ob sie auch für Handelsinteressen nützlich sei. Freilich gehöre zur vollen Nutzbarmachung die Fortsetzung bis zur Jahde event. bis zur Ems. Das Reich müsse daher die Kosten übernehmen und möge an Preußen die Frage stellen, welchen Beitrag es in Rücksicht auf seine Handelsinteressen à fonds perdu zu leisten bereit sei. Allerdings sei er auf die Möglichkeit gefast, mit diesem Project nicht durchzudringen, er könne aber darauf, daß der Gegenstand öffentlich zur Sprache gebracht werde, nicht verzichten.“

Aber Bismarck drang durch, und das Staatsministerium sprach sich im Princip für den Kanalbau und zwar als einen Bau zu Lasten des Reichs unter billigen Beiträgen Preußens nach Maßgabe der mit den militairischen des Reichs concurrirenden preussischen Handels- und Schifffahrts-Interessen aus. Die Fortsetzung des Kanals über die Elbe hinaus bis zur Jahde bezw. Ems, für die allerdings noch keinerlei Vorarbeiten existirten, wird in dem Beschlusse garnicht erwähnt, war aber von Bismarck noch keineswegs aufgegeben. Vielmehr wurde am 27. April j. J. der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht, für diese Fortsetzung zunächst bis zur Jade die Vorarbeiten anfertigen zu lassen, und als der Minister Maybach dies nur thun zu können erklärte, wenn das Reich die dadurch entstehenden Kosten trüge, wurde an die Großherzoglich oldenburgische Regierung eine ähnliche Anfrage bezüglich der im oldenburger Gebiet liegenden Kanalsstrecke gerichtet. Erst als auch hier eine ähnliche Antwort erfolgte, ließ Bismarck das Project fallen, hauptsächlich wohl um die Hauptsache, den Nord-Ostsee-Kanal, nicht durch weitergehende, minder wichtige Pläne zu compromittiren.

Am 31. März 1885 berichtete Bismarck dieses Ergebniss dem Kaiser mit der Bitte um die Ermächtigung, den gleichzeitig vorgelegten Gesetzentwurf, wonach ein für die Benutzung durch die Kriegsflotte geeigneter Seeschiffahrtskanal von der Elbmündung über Rendsburg nach der Kieler Bucht unter der Voraussetzung hergestellt werden sollte, daß Preußen zu den auf 156 000 000 Mark veranschlagten Gesamtkosten den Betrag von 50 000 000 Mark gewähre, mit dem preussischen Staatsministerium zu verhandeln und event. dem Bundesrathe zur verfassungs-