



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Die Gesetzesentwürfe betreffend den Nord-Ostsee-Kanal.

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

- 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 gesammten 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-

mäßigen Beschlußnahme vorzulegen.*) Bei Bemessung der von Preußen à fonds perdu zu entrichtenden Präcipualquote kam zunächst in Betracht, daß dieser Staat durch den Bau des größeren Kanals von der Nothwendigkeit befreit wurde, den Eiderkanal in einen dem Schiffsverkehr der Gegenwart und nächsten Zukunft einigermaßen entsprechenden Zustand zu versetzen. Die Kosten dieser Arbeiten wären auf 35 bis 40 Millionen Mark zu veranschlagen gewesen. Sodann waren die erheblichen Vortheile in Anschlag zu bringen, welche die preussische Provinz Schleswig-Holstein infolge der durch den Kanal herbeizuführenden Entwässerung großer, gegenwärtig unter mangelhaftem Wasserabfluß leidender Länderstriche, hauptsächlich im Kreise Rendsburg, in landwirtschaftlicher Beziehung erwarten durfte, Vortheile, die einen besonderen Beitrag Preußens von 10 Millionen Mark wohl begründet erscheinen ließen.

Nachdem die erbetene Ermächtigung Allerhöchsten Orts unterm 6. April 1884 erteilt war, ersuchte am 27. dess. Mts. Bismarck das preussische Staatsministerium, sich über den Gesetzentwurf zu äußern und insbesondere über die Höhe des von Preußen zum Kanalbau zu leistenden Beitrags schlüssig zu machen.

Die schriftlichen Verhandlungen zwischen den einzelnen Mitgliedern des Staatsministeriums sowie die eintretende Sommerzeit verzögerten die Beschlußfassung bis zum October. Erst in seiner Sitzung vom 19. d. M. trat das Staatsministerium in die mündliche Verhandlung dieses Gesetzentwurfs ein, bei der namentlich wie schon bei dem vorhergehenden Schriftwechsel gegen den Präcipualbeitrag Preußens Einwendungen sich erhoben und die Frage gestellt wurde, warum man nicht auch die übrigen Küstenstaaten und namentlich die Hansestädte, deren hoher Wohlstand hauptsächlich auf Handel und Schifffahrt beruhe, zu ähnlichen Beiträgen heranziehe. Dem wurden zunächst die eben erwähnten ganz besonderen Vortheile, die einer preussischen Provinz aus dem Kanalbau erwachsen, entgegengehalten, dann aber der Umstand, daß nach statistischen Feststellungen der Antheil der deutschen Seeuferstaaten an dem für den Nord-Ostsee-Kanal in Betracht kommenden Schiffsverkehr sich folgendermaßen vertheile:

	a) nach der Tragfähigkeit der Schiffe	b) nach dem Antheil am Waarenverkehr
	berechnet	berechnet
Preußen	88,5 v. H.	88,8 v. H.
Mecklenburg-Schwerin	3,1 „	3,4 „
Lübeck	0,7 „	0,9 „
Oldenburg	1,4 „	1,7 „
Bremen	2,7 „	3,3 „
Hamburg	3,6 „	1,9 „
	Durchschnitt im 11,9 v. H.	Durchschnitt im 11,2 v. H.

Da hiernach der Antheil der einzelnen Staaten an dem fr. Handelsverkehr im Vergleich mit dem Preußens ein verschwindend geringer ist, so wäre der Versuch ihrer Heranziehung zu Präcipualleistungen in diesem Verhältniß unsicher im Erfolge und würde wahrscheinlich nur unverhältnißmäßige Schwierigkeiten und namentlich starke Verzögerung herbeiführen.

*) Der Gesetzentwurf ist in Anlage B abgedruckt.

Diese Meinung drang durch und dem Gesetzentwurf wurde nun die Zustimmung erteilt.

Am 1. November wurde dann dieser dem Bundesrathe vorgelegt, der ihm nach Vorberathung in den Ausschüssen für Seewesen, für Handel und Verkehr, für das Landheer und die Festungen und für Rechnungswesen am 10. December 1885 seine Zustimmung erteilte. Gleich Tags darauf wurde er dem Reichstage vorgelegt, dem er schon durch die am Tage seiner Eröffnung am 19. November durch den Staatssecretair des Innern von Bötticher verlesene Ansprache, worin die Einbringung dieser Vorlage mit folgenden Worten:

„Im Interesse der wirksamen Vertheidigung der deutschen Küsten durch unsere Marine ist die Herstellung eines Schifffahrtskanals von der Elbmündung nach der Kieler Bucht in Aussicht genommen, ein Unternehmen, welches zugleich wichtigen wirtschaftlichen Interessen dienen wird. Das zur Verwirklichung des Plans erforderliche Reichsgesetz wird Ihrer verfassungsmäßigen Beschlußfassung unterliegen.“

Erwähnung geschah, angekündigt worden war.

Am 29. Januar 1886 fand die erste Berathung des Gesetzentwurfs statt, bei der zunächst der Abgeordnete Broemel das Wort ergriff, der zwar mit dem Ausdrucke seiner Sympathie für die Sache begann, aber eine ausreichende Begründung vermifste, die Trace, das über den event. Tarif Gesagte und sonst noch allerlei bemängelte und damit schloß, daß die Vorlage einer ersten gewissenhaften Prüfung bedürfe, was wohl eigentlich selbstverständlich war. Nachdem Graf Holstein, in der Provinz Schleswig-Holstein angesessen und ein guter Kenner der dortigen Verhältnisse, sich sehr sympathisch für die Vorlage geäußert, ergriff zu ihrer Befürwortung der Staatssecretair von Bötticher das Wort, sie zugleich gegen die Vorwürfe des Abgeordneten Broemel vertheidigend. Nach ihm sprachen dann noch der Abgeordnete Graf Behr-Behrenhoff, der vorschlug, die Vorlage an eine Commission von 28 Mitgliedern zu verweisen, der Abgeordnete Bamberger, der in der Hauptsache seinen Fractionsgenossen Broemel zu vertheidigen suchte, der Abgeordnete Hammacher, der ebenfalls für die Vorlage war, der Abgeordnete Blos, der wohl zum Erstaunen der meisten Zuhörer mit der Erklärung begann, daß seine — die socialdemokratische — Fraction für die Vorlage stimmen werde, diesen auffallenden Entschluß so gut wie möglich zu begründen suchte und dann sich in allerlei Rathschlägen zum Nutz und Frommen der beim Kanalbau zu beschäftigenden Arbeiter erging. Zum Schluß sprach der Abgeordnete Dr. Windthorst in der ihm oft eigenthümlichen Weise, d. h. kein Mensch erfuhr, ob er dafür oder dagegen war. Dem Antrage Behr entsprechend wurde die Vorlage einer Commission von 28 Mitgliedern überwiesen, die in sieben Sitzungen sich mit der Vorlage beschäftigte und am 11. Februar ihren sehr eingehenden und gründlichen vom Abgeordneten Woermann verfaßten Bericht erstattete, der mit dem Antrage auf Annahme des Gesetzentwurfs in der von der Commission beschlossenen Fassung, die sich hauptsächlich dadurch von der

Regierungsvorlage unterschied, daß sie die Festsetzung des Tarifs für die Kanalabgabe, statt sie wie diese dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath zu überlassen, weiterer gesetzlicher Regelung vorbehielt, schloß.

Am 20. und 25. Februar 1886 fand dann die zweite und dritte Berathung statt, bei denen jedoch wesentlich nichts Neues vorgebracht wurde, nur daß der Abgeordnete Windthorst dafür sprach, daß dem Herrn Dahlström in Anerkennung seiner Verdienste um die Sache eine dementsprechende Remuneration zu Theil werde, eine Anregung, der vom Staatssecretair von Bötticher anstandslose Berücksichtigung zugesichert wurde.

Der Gesetzentwurf wurde nach den Vorschlägen der Commission mit einem vom Abgeordneten von Schalscha zu § 3 beantragten Zusatze, wonach bis zum Ablaufe des ersten Jahres nach Inbetriebsetzung der ganzen Kanalstrecke dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath die Festsetzung des Tarifs überlassen wurde, angenommen; und nachdem der Bundesrath am 4. März ihm in der Fassung des Reichstags zugestimmt hatte, erhielt er am 16. März die Sanction des Kaisers und wurde als Gesetz, betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals, im Reichsgesetzblatt (S. 58) verkündet.*)

Die preussischen gesetzgebenden Factoren bewilligten den Preußen durch das Reichsgesetz vom 16. März zugemutheten Beitrag von 50 Millionen ohne große Umschweife. Nachdem auf den Antrag des Staatsministeriums vom 22. März 1886 am 26. dess. Mts. die Allerhöchste Ermächtigung zur Vorlegung eines entsprechenden Gesetzentwurfs an den Landtag ertheilt worden war, kam am 2. April der Entwurf ans Haus der Abgeordneten und wurde von diesem nach Berathung in einer besonderen Commission von 21 Mitgliedern auf den die unveränderte Annahme befürwortenden, vom Abgeordneten Hollesen erstatteten Bericht am 24. und 27. Mai in zweiter und dritter Lesung mit einer geringfügigen, rein redactionellen Aenderung angenommen. Auch im Herrenhause, wo die Vorlage am 10. Juni zur Verhandlung kam, wurde sie nach dem Antrage der Budgetcommission ohne eigentliche Debatte — nur der Graf von Zieten-Schwerin plaidirte für ein Verbot von Brantweinschenken in der Nähe der Kanal-Baustellen und Uebergabung der Einrichtung und des Betriebes von Localen, wo gute, preiswürdige Speisen und Getränke, mit Ausschluss des Brantweins, verabreicht würden, an den Provincial-Verein für innere Mission, und Freiherr von Mirbach empfahl, für die Credite dieser Vorlage dreiprocentige Consols auszugeben — angenommen, demnächst am 16. Juli 1886 vom Könige vollzogen und durch die Gesetzsammlung***) (S. 209) verkündet.

So war denn endlich das lang erstrebte Ziel erreicht, und die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals gesichert, in einer Gestalt und unter einem Bauherrn, die erwarten ließen, daß wirklich Gutes, Zweckentsprechendes und Solides werde geleistet werden.

*) In Anlage C abgedruckt.

**) In Anlage D ist das Gesetz abgedruckt.

Der Bau des Kanals.

Die Organisation der Bauverwaltung.

Es ist früher gelegentlich erwähnt worden, daß bei den maßgebenden Factoren die Absicht bestand, daß Preußen für Rechnung des Reichs den Kanal bauen solle; diese Absicht war auch noch während der Berathung der Gesetzesvorlagen in den Parlamenten. Bald darauf kam man indefs davon zurück und beschloß, daß das Reich selbst den Bau leiten und ausführen solle. Dieser Gedanke wurde namentlich auch in Süddeutschland mit Freuden begrüßt: wurde doch dadurch die Gelegenheit auch für nichtpreussische Baubeamte geschaffen, an dem großen Bau des Reichs sich zu betheiligen und ihr Wissen und Können auch hierbei zu zeigen. Jeder, der am Kanal mitgearbeitet hat, hat sich darüber gefreut, wie die Leute aus Norden und Süden, Westen und Osten in gemeinsamem Wettstreit planten und arbeiteten, und die Hoffnung ist hoffentlich nicht eitel, daß die Fäden, die diese gemeinsame Arbeit über Alldeutschland hin angeknüpft hat, nicht so bald zerreißen.

Durch kaiserliche Verordnung*) vom 17. Juli 1886 (R.-GsbL. S. 233) wurde als zur Ausführung des Kanals berufene Behörde die „Kaiserliche Kanal-Commission“ mit dem Sitze in Kiel eingesetzt, und unterm 19. September dess. J. zu ihren Mitgliedern der wasserbautechnische Referent bei der Regierung in Schleswig, Regierungs- und Baurath Fülcher und der Verfasser dieser Schrift, derzeit Regierungsrath und Hilfsarbeiter im Ministerium des Innern, berufen, und dieser, als der Dienstältere, zum Vorsitzenden der Commission bestimmt. Als dann später (Ende 1887) das Anwachsen der Dienstgeschäfte der Kanalcommission die Berufung weiterer Mitglieder, eines Justitiars und eines zweiten technischen Mitgliedes, erforderte, wurde dem Regierungs- und Baurath Fülcher die Stellung eines technischen Mitdirigenten der Commission gegeben.**)

An der Spitze der Aufsichtsbehörde über die Kanal-Commission, des Reichsamts des Innern, stand die ganze Kanalbauzeit über als Staatssecretair Staatsminister von Bötticher, dessen wohlwollende, gütige Gesinnung gegen jeden Einzelnen und allezeit reges Interesse für das große Werk ihm die Liebe und Verehrung aller beim Kanalbau beschäftigten Personen erworben hat. Im Reichsamt fungirten in Sachen des Nord-Ostsee-Kanals als technischer Referent (nebenamtlich) der vortragende Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Baensch, als Referent in den Verwaltungssachen bis 1894 der Geheime Ober-Regierungsrath Bartels (jetzt Land-Feuersocietäts-Director in Merseburg) und seitdem der Geheime Ober-Regierungsrath von Jonquières.

Das technische Personal auf der Strecke ward auf anfangs vier, seit 1892 fünf Bauämter: zu Brunsbüttel, Burg i. D., Rendsburg, Kiel und Holtzenau vertheilt, die

*) In Anlage E abgedruckt.

**) Die während des Kanalbaues dabei beschäftigt gewesenem höheren Beamten wie die Staatsbeamten-Stellung bekleidenden Bureaubeamten sind in Anlage F aufgeführt.