



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Der Bau des Kanals.

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

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.

weiter ausgedehnten Strecken der Bauämter zu Burg Rendsburg und Kiel wurden der speciellen Aufsicht von drei bezw. zwei den Bauamtvorstehern untergebenen Abtheilungsbaumeistern unterstellt.

Die ersten Vorarbeiten.

Als bald nachdem am 1. October 1886 die Kanalcommission in Kiel zusammengetreten war, begannen mit Hülfe der von Seiten Preussens, wie bald darauf Bayerns und Württembergs zum Kanalbau überwiesenen Beamten und der durch die Kanalcommission im Privatbeamtenverhältniß angenommenen Ingenieure, Landmesser u. s. w. die Arbeiten zur definitiven Feststellung der Kanallinie, die unter Benutzung der vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Verfügung gestellten Lentzeschen Projecte, der im Jahre 1878 im Auftrage Dahlströms ausgearbeiteten Vorlagen, die von diesem in entgegenkommender Weise unter coulantem Bedingungen schon im Jahre 1884 dem Reiche zur Verfügung gestellt waren, und der auf ihnen aufgebauten Entwürfe des Geheimraths Baensch so eifrig betrieben wurden, daß schon zu Anfang des Jahres 1887 man sich im grofsen und ganzen über die dem Kanal zu gebende Richtung, die Art des Vorgehens mit den Bauarbeiten, die in Beachtung der Vorschrift in § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 „zur Abwendung von Gefahren und Nachtheilen von den Anliegern“ herzustellen den Anlagen u. s. w. im klaren war. Als man soweit gediehen, ersuchte die Kanalcommission, entsprechend einem von dem Regierungs- und Baurath Filscher ausgehenden Vorschlage, die nach dem Gesetze als Enteignungsbehörde fungierende Regierung in Schleswig, an geeigneten Punkten der Kanallinie Versammlungen der Interessenten zu berufen, um diesen, nachdem ihnen die Pläne und Absichten der Kanalbauverwaltung dargelegt waren, Gelegenheit zu geben, sich dazu zu äufsern, letzterer dazu, bei weiterer Ausarbeitung der Projecte, die vernommenen Wünsche und Anschauungen, soweit sie als berechtigt anerkannt wurden, zu berücksichtigen, was sich im Erfolge als sehr praktisch und nutzbringend erwiesen hat.

Die Grundsteinlegung.

Aus dieser Zeit der Vorbereitungen für jahrelange Arbeit, Mühen und Sorgen ist als ein unvergeßlich schönes Fest Allen, die es mitfeiern durften, die den Beginn der Arbeiten am Nord-Ostsee-Kanal symbolisch andeutende Feier der Grundsteinlegung für die Ostsee-Schleusen bei Holtenau, die Allerhöchstem Befehl gemäß am 3. Juni 1887 stattfand, in bleibender Erinnerung. Unter dem frischen Eindruck der durch die Genehmigung der den Bau des Nord-Ostsee-Kanals betreffenden Gesetzentwürfe gewährleisteten endlichen Ausführung des so lange geplanten Unternehmens war anfangs beabsichtigt gewesen, die Feier als bald nach Constituirung der Baubehörde stattfinden zu lassen; aber die Rücksicht auf die Unsicherheit der Witterung im Herbste, hauptsächlich aber die Erwägung, daß die Kunde von der Feier des Beginns der Arbeiten am Kanal möglicherweise grofse Schaaren von Arbeitern nach

der Provinz Schleswig-Holstein ziehen könnte, die dann arbeitslos umherziehend lästig fallen möchten, hatte zu dem Beschlusse geführt, sie bis zu späterer besserer Zeit, dem Beginn des Sommers zu vertagen. Im März 1887 wurde durch das Reichsamt des Innern der Kanalcommission der Auftrag zutheil, in Verbindung mit dem Oberpräsidenten und den Spitzen der Provincialverwaltung ein Programm für die Feier zu entwerfen. Bei der bezüglichen Berathung war man einstimmig der Ansicht, daß bei dem hohen Alter Kaiser Wilhelms I. nicht darauf zu rechnen sei, daß dieser der Feier werde beiwohnen können, und es wurde demgemäß ein Programm entworfen in der Hoffnung und unter der Annahme, daß Se. Kais. und Königl. Hoheit der Kronprinz Se. Majestät vertreten werde. Dieses Programm fand die Billigung des Reichskanzlers; als aber in seinem Auftrage der Staatssecretair von Bötticher es Se. Majestät zur Genehmigung vorlegte, äufserte der hohe Herr: „Das ist ja sehr schön, aber warum soll Ich nicht dabei sein?“ und erwiderte auf die den Entwurf begründende Erklärung des Staatssecretairs, wie man nicht zu hoffen gewagt, daß Se. Majestät an der Feier würden theilnehmen wollen: „Warum nicht? Erstens bin Ich derjenige, der den Kanal wieder ausgegraben hat, zweitens bin Ich lange nicht in der Provinz gewesen, die Ich sehr gern wieder einmal besuchen möchte, und drittens macht sich das jetzt noch sehr gut, weil mein Enkel Heinrich noch unverheirathet ist. Denn, wenn der erst einmal geheirathet hat, weifs Ich nicht, ob Ich noch im Kieler Schlosse unterkommen kann!“ Darauf bat dann der Staatssecretair, einen anderen Programmwurf vorlegen zu dürfen.*)

Und so wurde denn wahr, was kein Mensch zu hoffen gewagt, der greise Kaiser kam nach Kiel zur Kanalfeier. Am Abend des 2. Juni 1887 traf er in Kiel ein, begleitet von seinem ältesten Enkel, Prinzen Wilhelm, des jetzt regierenden Kaisers und Königs Majestät, empfangen von seinem zweiten Enkel, des Prinzen Heinrich Königlich Hoheit und begrüßt von dem Jubel der die Strafsen Kopf an Kopf Füllenden aus allen Theilen der Provinz und der nächstliegenden Gauen des Reichs. Schmerzlich freilich vermifsten Alle die hohe Gestalt des Erlauchten Thronerben, um so schmerzlicher, als kurz vorher die Zeitungen die erste Kunde von seiner Erkrankung an jenem fürchterlichen Leiden gebracht hatten, dem er binnen wenig mehr als Jahresfrist erliegen sollte. Lebhaft bedauert wurde auch allgemein das Fernbleiben des Reichskanzlers, der bei diesem Unternehmen, wie freilich sonst auch, dem Willen seines Kaiserlichen Herrn mit Entschlossenheit und Thatkraft die Ausführung gesichert hatte.

Aber das waren auch die einzigen Wolken, die den Glanz dieser herrlichen Feier trübten. Hell strahlte die Sonne über der tiefblauen Förde, deren lebhaft bewegte Wellen weifse Schaumkronen zeigten, über den rauschenden Buchen an ihrem Strande, und lustig wehten die

*) Nach mündlichen Mittheilungen Sr. Excellenz des Herrn Staatssecretairs, Staatsministers von Bötticher.

Flaggen in dem kräftig wehenden Nordostwinde am Morgen des 3. Juni 1887. Pünktlich 11 $\frac{1}{2}$ Uhr trafen Se. Majestät von Kiel her, den schönen Weg durch das Düsternbrooker Gehölz und die Dorfschaft Wiek benutzend, auf dem Festplatze am nördlichen Ufer der Mündung des Eider-Kanals ein, von tausendstimmigem Jubelruf der Vertreter der Reichs-, Staats- und Provincialbehörden und des die Festtribünen füllenden und sie in dichten Schaaren umgebenden Publicums begrüßt. Nach Beendigung der Feier, die in einer kurzen, markigen Weiherede des Ober-Hof- und Dompredigers Dr. Kögel und der Schließung des Grundsteins, bei der Se. Majestät Seine Hammerschläge mit den Worten:

Zur Ehre des geeinigten Deutschlands,
zu seinem fortschreitenden Wohle,
zum Zeichen seiner Macht und Stärke!

begleitete, nahm Er auf dem Aviso Pommerania, dem zur Seite die vom Prinzen Heinrich commandirte Torpedoboots-division in wechselnden Formationen sich bewegte, nach Kiel zurückfahrend, die Parade über die im inneren Kriegshafen liegende stattliche Flotte von 17 salutfähigen Kriegsschiffen ab. Nach dem am Nachmittage im Hotel Bellevue von den Provincialständen gegebenen Festessen, bei dem der Landtagsmarschall, Graf Rantzau-Rasdorf, in begeisterten Worten das ebenso von der Versammlung aufgenommene Hoch auf Se. Majestät ausbrachte, das dieser mit einem Trinkspruch auf das Wohl der Schleswig-Holsteinischen Lande und auf das Gedeihen des mit Gottes Hülfe unternommenen Werkes erwiderte, kehrte der Kaiser um 4 $\frac{1}{2}$ Uhr nach Berlin zurück. —

Für das lebhaftere Interesse, das der nun in Gott ruhende hohe Herr für den Nord-Ostsee-Kanal hegte, und für die große Freude, die ihm die wohlgelungene Feier der Grundsteinlegung bereitet hatte, zeugt schlagend Folgendes:

Bekanntlich erkrankte bald nach der Rückkehr Kaiser Wilhelm an einer Erkältung, die der hohe Herr sich wahrscheinlich dadurch zugezogen, daß er längere Zeit während der Holtenauer Feier sein entblößtes Haupt dem heftig wehenden Winde preisgab, nicht unbedenklich und war dadurch auch verhindert, am 19. Juni den Reichstag, der seine Sitzungen beendet hatte, in Person zu schließen. Auf die von dem damit beauftragten Staatssecretair v. Bötticher erstattete schriftliche Meldung von der Ausführung dieses Befehls schrieb der Kaiser, noch bettlägerig, Eigenhändig mit Bleistift folgende Worte:

„Sie haben in dem von mir genehmigten Reichstagsabschied so vollkommen meine Absichten und „Gefühle getroffen, daß ich Ihnen nur meinen vollkommensten Dank aussprechen kann. Ich hoffe, daß diese Abschieds-Aussprache ihren Eindruck zu „machen nicht verfehlen wird.

„Gleichzeitig wiederhole ich hiermit nochmals „Ihnen meinen Dank für die so überaus würdige und „imposante Anordnung der Grundsteinlegungsfeier bei „Kiel am 3. Juni, die in allen ihren Theilen so richtig „erdacht und würdig verlief. Ich trage gern die „darauf für mich eingetretenen Leiden, da

„ich um nichts*) die Freude aufbebe, dieser „nationalen Feier haben beiwohnen zu dürfen.“
19. 6. 87. (gez.) Wilhelm.

Grunderwerb.

Nach dieser erhebenden Feier ging man alsbald mit neuem Eifer an die weitere Ausarbeitung der Pläne und die damit im Zusammenhange stehenden Arbeiten, so daß schon im November 1887 die ersten Verhandlungen mit den Interessenten wegen landespolizeilicher Prüfung des Projects stattfinden konnten, die dann bis in den December 1888 fortgesetzt wurden. Gleichzeitig wurde zu den Vorbereitungen für den Grunderwerb geschritten, der nach einem beim Bau der Moselbahn von Coblenz nach Trier angewandten Verfahren, das sich dort sehr bewährt hatte, folgendermaßen durchgeführt wurde.

Seitens der Kanalcommission wurden acht sorgfältig ausgewählte, mit den Verhältnissen der in Betracht kommenden landwirthschaftlichen und gewerblichen Verhältnisse genau vertraute, in derlei Aufgaben bewanderte und bewährte Sachverständige mit der vorläufigen Abschätzung der zu erwerbenden Flächen betraut, und zu diesem Zwecke die Kanalstrecke in vier Theilstrecken eingetheilt, auf deren jeder zwei der Sachverständigen die Abschätzungsarbeiten vorzunehmen hatten. Die Herren wurden besonders darauf aufmerksam gemacht, daß es hauptsächlich der Zweck sei, das förmliche Enteignungsverfahren möglichst zu vermeiden und die erforderlichen Grundstücke freihändig zu erwerben, und daß deshalb die Abschätzung eine wohlwollende, alle in Betracht kommenden Verhältnisse sorgfältig erwägende sein müsse. Je nachdem dann die Abschätzungsverhandlungen vorgelegt wurden, wurden die Ergebnisse in der Kanalcommission einer eingehenden Prüfung und event. Erörterung mit den Sachverständigen unterzogen und alsdann mit den Grundeigenthümern auf der Grundlage verhandelt, daß ihnen der durch die Sachverständigen ermittelte Preis zuzüglich eines vierprocentigen Zuschlags bei baarer Auszahlung des Preises, sobald die zu erwerbenden Grundstücke von etwaigen darauf lastenden Pfandverbindlichkeiten befreit wären, geboten wurde. Dies Verfahren hatte im großen und ganzen sehr günstigen Erfolg und kam dem baldigen Beginn der Erdarbeiten sehr zu statten. Viele Grundbesitzer allerdings — und in denjenigen Gegenden, wo der bäuerliche mittlere und kleine Grundbesitz vorherrscht, wie im westlichen Theile des Kreises Rendsburg und in der Burg-Kudenseer Niederung dann auch gleich sämmtliche Besitzer einer Gemarkung — lehnten das Angebot als zu niedrig gegriffen ab und ließen es auf das förmliche Enteignungsverfahren ankommen, wobei dann freilich so Mancher die Erfahrung machte, daß er in diesem weniger erhielt, und froh sein konnte, wenn ihm bei Beschreitung des gegen die Feststellung der Enteignungsbehörde gegebenen Rechtsweges ungefähr das wieder zuerkannt wurde, was ihm gleich Anfangs geboten war. Er hatte aber dann eine Menge Sorgen, Mühen und Kosten nebenbei aufwenden müssen. Diejenigen Fälle, wo

*) Dies Wort ist im Original unterstrichen.

ein Grundeigentümer im Enteignungs- und Rechtswege erheblich mehr errungen hat, als ihm anfangs geboten, stehen sehr vereinzelt da; es handelte sich in diesen Fällen auch zumeist um sehr zweifelhafte Rechtsfragen, welche die Kanalcommission sich für verpflichtet hielt, bis in die höchste Instanz zu treiben, um die Fragen grundsätzlich zu lösen.

Aber auch da, wo die Grundeigentümer das Angebot der Kanalverwaltung ablehnten und das Enteignungsverfahren eingeleitet werden mußte, ertheilten sie fast ausnahmslos die sogen. Bauerlaubniss, d. h. sie überließen dem Reich den Besitz und gestatteten die Vornahme der für die Herstellung des Kanals nothwendigen Arbeiten darauf, vorbehaltlich der Entschädigungsfrage. So kam es, daß schon im März 1888 die beiden westlichsten Loose der Erdarbeiten zur Aushebung des Kanalprofils zum öffentlichen Verding gestellt werden konnten. Ehe wir jedoch auf die Darstellung des eigentlichen Baues übergehen, ist es nöthig, die Linie, die dem Nord-Ostsee-Kanal endgültig gegeben worden ist, und seine größeren Bauwerke kurz zu beschreiben.

Die Kanallinie.

Von der östlich der Ortschaft Brunsbütteler Hafen gelegenen Mündung in die Unterelbe geht der Kanal zunächst in nordöstlicher Richtung in fast grader Linie durch die Elbmarsch und die Burg-Kudenseer Niederung, den — abgedämmten — Kudensee an seiner östlichen Ecke durchschneidend und fast genau auf der Grenze der Kreise Steinburg und Süderdithmarschen entlang gehend bis etwa Burg i. D., das auf dem Geestrand etwa 2 km westlich vom Kanal liegt. Hier tritt er in das Thal der Holstenau, ihrem Laufe bis an die Wasserscheide zwischen Elbe- und Eidergebiet heran folgend. Die Durchschneidung dieser macht die ersten etwas schärferen Curven (von 3000 m Radius) nothwendig, mit denen der Kanal seinen Lauf etwas mehr östlich richtet. Hiernächst tritt er in das Thal der Gieselau und durchschneidet das Reitmoor, um in das Gebiet der Eider selbst einzutreten. Anfangs war beabsichtigt, daß der Kanal das Lütjenwesteder (Reit-)moor nur an seinem nördlichen Theil berühren, bei Bastenberg sich mit der Eider vereinigen, in ihrem nur geringer Begradigungen bedürftigen Bett nördlich der Altstadt von Rendsburg vorbeigehen und dann in den Obereiderseen weiter nach Osten führen sollte. Aber zunächst veranlaßten nähere Erwägungen über die Fluthverhältnisse der Untereider eine Abänderung dieser Linie. Wenn man nämlich das bis an Rendsburg heran sich erstreckende Ueberfluthungsgebiet der Untereider um den östlich von Bastenberg gelegenen Theil dadurch verringert hätte, daß man hier die Schleuse anlegte, die nothwendig ist, um die wechselnden Wasserstände der den Einwirkungen der Ebbe und Fluth in der Nordsee noch erheblich unterworfenen Untereider, namentlich aber ihre Hochfluthen, vom Kanal fernzuhalten, gleichwohl aber den Schiffsverkehr zwischen beiden Wasserstraßen möglich zu machen, so war zu befürchten, daß die Fluthen in dem verbleibenden westlichen Theil in Zukunft erheblich höher

ansteigen möchten, was wiederum unübersehbare Nachtheile zur Folge haben konnte, sicher aber eine nicht unerhebliche Erhöhung der Deiche des unteren Eidergebiets nothwendig gemacht hätte. Deshalb entschloß man sich im Jahre 1888, dort, wo die Gieselau die allgemeine Richtung ihres stark gewundenen Laufes ziemlich genau nach Norden wendet, diesen zu verlassen, und hart nördlich an Oldenbüttel vorbei und quer durch das Reitmoor dem Kanal die Richtung auf den Meckelsee zu geben. Von dort nähert sich der Kanal wieder in einem flachen Bogen dem Lauf der Eider, die er bei den Rüsterbergen, etwas südlich von dem Dorfe Schülpe, fast erreicht, ohne sich jedoch mit ihr zu vereinigen, denn starke Deiche trennen ihn vom Flußlauf und halten seine Hochfluthen vom Kanal fern. Hatte man noch im Jahre 1887 die Absicht, von Westerrönfeld an mit dem Laufe der Eider den Kanal nach Rendsburg hin zu vereinigen, so gab man in Anbetracht der Schwierigkeiten, die die Führung des Kanals um die Altstadt Rendsburgs herum machte: die scharfe Curve beim Kronwerk, die Zusammenhäufung mehrerer Straßen- und Eisenbahnübergänge in beschränktem Raum u. A. m., auch diesen Plan im Jahre 1888 auf, und beschloß, den Kanal, beim Dorfe Westerrönfeld in ziemlich scharfer Curve sich vom Eiderlauf abwendend, südlich um Rendsburg herumzuführen, um in einer ähnlichen Gegencurve die Obereiderseen westlich Rendsburgs bei Nobiskrug im Andorfer See zu erreichen. Ein und ein halbes Jahr später, im Herbst 1889, wurde mit der Stadt Rendsburg zur möglichsten Berücksichtigung der von dieser geltend gemachten Wünsche eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach die bis dahin bei Westerrönfeld projectirte Schleuse, die einen Schiffsweg durch den dort projectirten Abschluß des Kanals gegen die Untereider darbietet, in das Kronwerk Rendsburgs, dicht bei der Schleuse des früheren Eiderkanals verlegt wurde. — Bei Voerde verläßt der Kanal den letzten der Obereiderseen, um in flachem Bogen auf das Dorf Sehestedt zu zu führen, das er durchschneidet, erreicht dann bei Königsförde das Thal der alten Eider, dem er ihre Krümmungen wie die des Eiderkanals abschneidend am nördlichen Ausgang des Flemhuder Sees vorbei bis an die alte Wasserscheide zwischen Nord- und Ostsee folgt. Nachdem er diese in einem tiefen Durchstich bei Landwehr, sowie die Höhen des westlichen Randes der Kieler Bucht durch einen zweiten ebenfalls ziemlich tiefen Durchstich bei Projensdorf durchschnitten, obwohl er die stärksten Bodenerhebungen durch drei recht scharfe Curven von 1000 m Radius umgeht, mündet er südlich von der Mündung des alten Eiderkanals in die Kieler Förde.

Von der Gesamtlänge des Kanals von 98,65 km fallen 62,15 km = 63 v. H. auf die geraden Strecken, die Radien der Krümmungen schwanken zwischen 6000 und 1000 m. Die kürzeste gerade Linie zwischen zwei Gegenurven beträgt 253,5 m.

Dimensionen.

Die Dimensionen des Querschnitts des Kanals sind derartig gewählt, daß es möglich sein soll, daß zwei

Schiffe von 6,5 m Tiefgang und nicht mehr als 12 m Breite bei vorsichtiger Fahrt an einander vorbeikommen. Die Sohlenbreite beträgt 22 m, die Wasserspiegelbreite bei Niedrigwasser 58 m, die Tiefe bei gleichem Wasserstande 8,5 m, bei Mittelwasser 9 m. Von Holtenua bis zu den Obereiderseen liegt die Sohle des Kanals wagrecht, von da bis zur Elbmündung hat er ein schwaches Gefälle von durchschnittlich 1 : 42 000. Die Unterwasserböschungen des Kanals haben bis zu 3 m über der Sohle eine Neigung von 1 : 3, auf die nächsten 4 m eine solche von 1 : 2, dann folgt 2 m unter Mittelwasser ein Bankett von 2,5 bis 9,5 m Breite und bis etwa 1,5 m über diesem steigt dann die Böschung in einer Neigung von 1 : 1,5 empor, wo sich ein zweites nach dem Kanal zu leicht geneigtes Bankett anschließt. Die zwischen den beiden Banketts liegende Böschung ist auf verschiedene Art gegen Wellenschlag gedeckt. Wo sie im Trockenen hergestellt wurde, ist die Deckung unter Niedrigwasser durch starke Cementplatten, auf denen eine aus gespaltenen Granitfindlingen oder Klinkern hergestellte Pflasterung ruht, hergestellt; wo das nicht angängig war, besteht die Uferbefestigung aus Steinschüttungen. In den Curven von weniger als 2500 m Radius ist, um größeren Schiffen die Durchfahrung zu erleichtern, das Profil erweitert und zwar bei 1000 m Radius um 16 m, bei 1500 m um 11 m, bei 2000 m um 6 m und bei 2500 m um 1 m.

An 6 verschiedenen Stellen, in Entfernung von etwa 12 km von einander, sind Ausweichstellen von 60 m Breite in der Sohle und 450 m Länge vorgesehen, in denen die kleineren Schiffe festzumachen haben, um großen ihnen entgegen kommenden Schiffen, die für sich die ganze Breite des Kanals in Anspruch nehmen, diese überlassen zu können. Im Audorfer See ist ferner genügender Raum mit der erforderlichen Tiefe vorhanden, um auch den größten Schiffen das Wenden zu gestatten.

Die Mündungen und Schleusen.

Die Mündung des Kanals in die Unterelbe ist in einem Winkel von 133° gegen die Uferlinie geneigt, so daß die Einfahrtlinie möglichst parallel zur Richtung der Fluth- und Ebbeströmung liegt. Durch zwei in die Elbe bis zur Fahrwassertiefe hineingebaute Molen, von denen die westlich gelegene bedeutend länger als die östliche ist, und die bis zu 250 m hinter die Deichlinie zurückgezogenen äußeren Schleusenhäupter ist hier ein geräumiger nach innen sich trichterförmig verengender Vorhafen gestaltet. An der östlichen Mündung waren Molen nicht erforderlich, bei dem auch hier sehr geräumigen Vorhafen ist das nördliche Ufer bedeutend weiter vorgezogen wie das südliche und bildet einen Schutz gegen den nur bei Nordostwinden erheblichen Wellenschlag der Fördrde.

Um den Wasserstand im Kanal regulieren zu können, ihn von den Einflüssen der erheblichen regelmäßigen Schwankungen des Wasserstandes in der Elbe, in der bei Brunsbüttel zwischen mittlerem Niedrig- und mittlerem Hochwasser noch ein Unterschied von 2,8 m sich bemerklich macht, und von den durch starke westliche oder östliche Winde zeitweise eintretenden Schwankungen des

Wasserstandes im Kieler Hafen unabhängig zu machen, sind an beiden Mündungen große Schleusen mit je zwei nebeneinander liegenden Schleusenkammern von 150 m nutzbarer Länge und 25 m Breite erbaut. Jede Schleuse hat an jedem ihrer beiden Häupter zwei Thorpaare: Fluth- und Ebbethore, weil bald im Kanal, bald draußen der Wasserstand der höhere ist. Die Wasserausgleichung erfolgt durch Umläufe. In der Mitte jeder Schleuse sind noch je zwei Thorpaare angebracht, sogenannte Sperrthore, dazu bestimmt, das strömende Wasser im Kanal aufzuhalten, um in ihrem Schutze in ruhigem Wasser die eigentlichen Schiffahrtsthore schliessen zu können. Alle Thore sind aus Eisen hergestellt.

Die Bewegung sämtlicher Thore erfolgt durch hydraulische Maschinen und kann von der Mittelmauer zwischen den Schleusenkammern bewirkt werden.

Die Eiderschleuse bei Rendsburg, die nur auf bedeutend kleinere Schiffe, die die Untereider befahren können, berechnet ist, hat eine nutzbare Länge von 68 m, eine Breite von 12 m und eine Tiefe von 5,5 m. Die Bewegung der Thore geschieht durch Handbetrieb.

Verschiedene kleinere Schleusen beim Einlauf kleinerer schiffbarer Wasserläufe in den Kanal können hier übergangen werden.

Brücken und Fähren.

Zur Ueberführung der durch den Kanal durchschnittenen Chausseen, Wege und Eisenbahnen sind 2 Chausseebrücken, 5 Eisenbahnbrücken und 16 Fähren hergestellt. Die Fähren sind einfache Drahtseilfähren mit Handbetrieb.

Von den Chausseebrücken ist die eine eben westlich vom Binnenhafen bei Holtenua belegene eine schwimmende zweiarmige Pontonbrücke, während die zweite südlich von Rendsburg im Zuge der Rendsburg-Itzehoeer Chaussee belegene eine eiserne Drehbrücke ist. Sie hat mit den alsbald zu erwähnenden Eisenbahndrehbrücken das gemein, daß sie eine lichte Durchfahrtsweite von 50 m hat und mit hydraulischer Kraft bewegt wird.

Wenige hundert Meter östlich von der zuletzt erwähnten Brücke liegen zwei weitere Drehbrücken, die je ein Gleis der Eisenbahn Neumünster-Rendsburg über den Kanal führen, während die dritte Eisenbahndrehbrücke bei Taterpfahl für die eingleisige Marschbahn (Elmshorn-Hvidding) erbaut ist. Auf eine nähere Beschreibung dieser Brücken muß hier, weil zu sehr in technische Details führend, verzichtet werden.

Die hohen Ufer des Kanaleinschnitts bei Grünenthal, in deren unmittelbarer Nähe die Westholsteinische Bahn (Neumünster-Heide) den Kanal überschritt, legte von vornherein den Gedanken nahe, hier eine feste Hochbrücke über den Kanal zu bauen, die zugleich für die Ueberführung der genannten Bahn wie für die der Chaussee Itzehoe-Heide dienen konnte. Obgleich die Marineverwaltung die schwere Forderung stellte, daß die Unterkante der Brückenbahn, um auch hochbemasteten Schiffen zu ermöglichen, darunter durchzufahren, 42 m über dem mittleren Kanalwasserspiegel liegen müsse, entschloß man sich doch jenen

Gedanken auszuführen, und legte gleich bei Vergebung der Erdarbeiten auf dieser Strecke dem Unternehmer die Verpflichtung auf, aus dem bei der Ausschachtung des Kanals gewonnenen geeigneten Boden die bis zu 20,5 m hohen Dämme zu schütten. Für die Brücke wurde folgende Construction gewählt: Ein sichelförmiger elastischer eiserner Bogen von 156,5 m Stützweite überspannt, sich gegen zwei mächtige unweit der Oberkante der Uferböschung erbaute, mit thurmartigen Aufbauten versehene Pfeiler stützend, den Kanal, und wird etwa in halber Höhe von der Fahrbahn durchschnitten, welche theils an dem Bogen hängt, theils sich darauf stützt, und an den Schnittpunkten fest mit ihm verbunden ist. Der zwischen den beiden Hauptträgern liegende Theil der Brücke, der zugleich für den Bahn- wie den Fuhrwerks-Verkehr dient, — sind Züge signalisirt, wird die Brücke für den letzteren gesperrt, — ist 6,5 m breit, die Steige für den Fußgängerverkehr sind auf Consolen außerhalb der Brückenträger gelegt. Der ungemein leicht und elegant sich darstellende Bau ist vom derzeitigen Bauinspector Greve — jetzt Regierungs- und Baurath in Stettin — entworfen.

Für die Ueberführung der Kiel-Flensburger Bahn war Anfangs eine Drehbrücke unweit der über den alten Eiderkanal vorhandenen geplant, die zugleich zur Ueberführung der Kiel-Eckernförder Chaussee dienen sollte. Die Lage dieser Brücke in der Nähe scharfer Curven des Canals, sowie der Kampf der Interessen der drei verschiedenen sich kreuzenden, gegenseitig hindernden Arten des Verkehrs hatten schon längst zu der Erwägung geführt, ob man nicht besser auch hier, wo ähnliche Höhen, wie bei Grünenthal, vom Kanal durchschnitten wurden, eine Hochbrücke baue; doch scheute man zunächst die recht erheblichen, sich auf rund 3 200 000 Mark belaufenden Mehrkosten. Da machte im August 1891 ein Dazwischentreten des den Kanalbau mit dem wärmsten Interesse verfolgenden Allerhöchsten Bauherrn, Sr. Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm, der Unentschiedenheit ein Ende: der Bau der Hochbrücke wurde beschlossen, und in der fast unglaublich kurzen Zeit von einem Jahr und sechs Monaten ausgeführt.

Die in einer Erbreiterung des hier eine Curve von 1000 m Radius beschreibenden Kanals liegende Brücke überspannt ebenfalls in einem einzigen Bogen von 163,4 m Stützweite den Kanal. Bogen und Fahrbahn sind hier, anders wie bei Grünenthal, unabhängig von einander; über dem Bogen ist in der ganzen Länge der Brücke ein besonderer sogenannter Windträger ausgeführt, der sich mit senkrechten Stäben auf den Bogen stützt, und die Fahrbahn hängt frei an den Querstreifen dieses Windträgers. Auch hier stützt sich der Bogen auf zwei mächtige Pfeiler mit vier thurmartigen zinnengekrönten Aufbauten; daß die beiden auf demselben Ufer stehenden Thürme unter sich durch einen gemauerten Bogen verbunden sind, wirkt besonders kräftig, wie denn die ganze Brücke sehr viel stärker und massiver aussieht, wie die Grünenthaler. Sie ist von Ingenieur W. Lauter in Frankfurt a. M. entworfen und von Sr. Majestät in Person, der schon am 21. Juni 1893 den Grundstein zu dem einen der nördlichen

Brückenpfeiler gelegt hatte, am 3. December 1894 im Beisein des Reichskanzlers Fürsten Hohenlohe, des Staatssecretairs von Bötticher u. A. m. dem Verkehr übergeben worden.

Doch kehren wir jetzt zu der eigentlichen Baugeschichte des Kanals zurück.

Die Erdarbeiten.

Es ist schon oben (S. 29) erwähnt, daß im Frühjahr 1888 die ersten beiden Loose der Erdarbeiten ausgeschrieben werden konnten. Das Unternehmen begann kurze Zeit darauf, und im Sommer sah man schon zwei mächtige Trockenbagger (in Lübeck nach einem patentirten Modell gebaut) an der Arbeit. Der Nord-Ostsee-Kanal ist der erste größere Bau, bei dem diese Maschinen in dieser Vollkommenheit und dieser Menge verwendet worden sind, und sie haben in der That großartig zu nennende Leistungen hervorgebracht. Die Loose III bis VI (von Taterpfahl bis zur Gieselau-Niederung nordöstlich von Grünenthal), und XI bis XV (vom Schirnauser See bis zur Knooper Schleuse des alten Eiderkanals) wurden im Herbst 1888 ausgeschrieben, während die Vergebung der dazwischen liegenden Loose VII bis IX (bis zum Audorfer See nach Osten hin) wegen der oben (S. 29) erwähnten Abänderungen in der Linienführung des Kanals auf dieser Strecke bis zum Frühjahr 1889 vertagt werden mußte. Auch Loos X (Wegräumung der der Trace der Fahrinne in den Obereiderseen entgegenstehenden Ufervorsprünge) ward erst im Frühjahr 1889 verdingen, und Loos XVI (von der Knooper bis zur alten Holtenauer Schleuse), das bis zuletzt aufgespart werden mußte, um die Schifffahrt auf dem Eiderkanal nicht zu sehr zu stören, im Frühjahr 1890. Letzteres so wenig wie irgend möglich zu thun, gebot sowohl die Rücksicht auf die zahlreichen kleinen Schiffer, die an den Küsten der Ost- und Nordsee, wie an der Untereider in den Ortschaften Nübbel, Breiholz u. A. m. wohnen und hauptsächlich von der Küstenschifffahrt leben, wie die Rücksicht auf die Marine, für deren Torpedoboote und Transportfahrzeuge der Eiderkanal mit der Untereider einen zwar etwas unbequemen (für das Passiren der Torpedoboote mußten stets die zu kurzen Kammern der Kanalschleusen durch Einsetzen von Dammbalken verlängert werden), aber immerhin werthvollen Verbindungsweg zwischen Kiel und Wilhelmshaven bildete. Freilich erschwerte diese Rücksichtnahme die Erdarbeiten in der östlich der Obereiderseen gelegenen Strecke nicht unerheblich. Die Unternehmer mußten hier durch die Verträge verpflichtet werden, ihre Arbeiten so einzurichten, daß im Winter 1891/92 der Wasserstand in der Scheitelstrecke des Eiderkanals zwischen den Schleusen von Königsförde und Rathmannsdorf auf das Niveau der nächstniedrigen Schleusenhaltung zwischen Kluvensieck und Knoop (um 2,5 m), und im Winter 1892/93 auf den Mittelwasserstand der Ostsee (um weitere 4,5 m) gesenkt und die Schifffahrt durch die als Ersatz der außerhalb des Profils des Nord-Ostsee-Kanals liegenden, infolge dieser Maßnahme wegfallenden und meistentheils trocken laufenden Strecken des Eiderkanals dienenden Strecken des Nord-Ostsee-Kanals geleitet werden

konnte; diese Ersatzstrecken und diejenigen Strecken des Eiderkanals, die in die Trace des Nord-Ostsee-Kanals fielen, mußten daher zu den gegebenen Zeitpunkten bis auf eine Tiefe von 3,5 m unter dem nach der Senkung des alten sich ergebenden Wasserspiegel ausgebagert sein. Dank der guten Arbeitsdispositionen der Unternehmer und der eifrigen Förderung der Arbeit, konnte das Arbeitsprogramm in dieser Beziehung ganz pünktlich ausgeführt werden.

Diese Senkung des Wasserspiegels blieb natürlich nicht ohne Einfluß auf den Wasserstand in den vom Nord-Ostsee-Kanal durchschnittenen Gegenden. Wo es irgend ging, suchte man dem Trockenlaufen der Brunnen, dem Schwinden des Wassers aus Viehtränken und Wiesen durch künstliche Vorrichtungen, Stauen der Wasserläufe, Abdämmungen der außerhalb der Linie des neuen Kanals liegenden Theile des alten u. s. w. vorzubeugen. Die größte und am meisten in die Augen fallende Maßregel dieser Art ist am Flelhuder See zur Ausführung gekommen. Man hat hier, um den zum Theil sehr werthvollen Wiesen der Seeufer nicht das ihnen nöthige Wasser zu entziehen, ungefähr in einer Entfernung von 10 m vom alten Seeufer einen mächtigen Ringdamm geschüttet, und in der dadurch gebildeten Rinne den früheren Wasserstand aufrecht erhalten; das überschüssige Wasser der Eider — die am südlichen Ende des Sees statt wie früher direct in diesen, jetzt in die Rinne mündet — fällt über ein in den Damm eingebautes Wehr, einen ganz annehmbaren Wasserfall von 7 m Höhe bildend, in den nun sehr verkleinerten und nicht nur durch die Senkung des Wasserstandes, sondern auch durch Hineinschütten von rund sechs Millionen Cubikmetern ausgeschachteten Bodens bedeutend flacher gewordenen See herab.

Wo man sich nicht durch solche Vorrichtungen helfen konnte, sind die Grundbesitzer für den erlittenen Nachtheil überall aus Billigkeitsrücksichten, soweit solche geltend gemacht werden konnten, entschädigt worden; und das hat dem Reich, da ähnliche Zustände nicht nur im Osten, sondern auch bei den auf der Wasserscheide bei Grüenthal und in deren Nachbarschaft liegenden Ortschaften und Ländereien hervortraten, eine recht erkleckliche Summe Geldes gekostet. Erwähnenswerth ist, daß u. A. das Dorf Beldorf, in der Nähe von Grüenthal, auf Reichskosten eine sehr gut functionirende Wasserleitung erhalten hat.

Andere Schwierigkeiten bei den Erdarbeiten fanden sich dort, wo der Kanal tiefe Moore durchschneidet, auf einer kurzen Strecke bei Sehestedt, im Reitmoor, hauptsächlich aber, und zwar auf einer Strecke von mehr wie 10 km in der Burg-Kudenseer Niederung. Da auf diesen Strecken das Moor so weich und fast flüssig war, daß die Böschungen des Kanals, einfach in jenes eingeschnitten, wieder zusammengeflossen und nicht zu halten gewesen wären, schüttete man zunächst zu beiden Seiten des künftigen Kanals Dämme aus Sand, die durch ihre Schwere das Moor zur Seite drückten, und, immer wieder aufgehöhrt, so tief sanken, bis ihr Fuß auf dem festen unter dem Moore lagernden Boden ruhte. Das zur Seite gedrängte Moor quoll hoch auf, zerrifs seine Grasnarbe und die durch diese zusammengehaltenen Schollen der Oberflächenschichten

wurden oft in sehr merkwürdigen Formen aufgekantet, wie dies das beigegebene Bild Taf. V zeigt. Waren die Dämme erst bis auf den festen Boden durchgedrückt und bis zur gegebenen Höhe über den zukünftigen Kanalwasserspiegel — der in der genannten Niederung höher liegt wie diese — aufgeschüttet, so begann die sehr viel leichtere Arbeit des Fortnehmens des zwischen den Dämmen liegenden Moors, um das Kanalprofil herzustellen. Die Dämme erfüllen, wie schon jetzt als feststehend angenommen werden kann, ihren Zweck vollständig.*)

Zur Unterbringung der durch Ausschachtung im Trocknen aus dem Kanalprofil entfernten Bodenmassen dienten weite in der Nähe der Kanallinie von der Bauverwaltung gekaufte Flächen; die darauf aufgethürmten Hügelketten bieten vorläufig noch einen öden, wenig erquicklichen Anblick, indess ist zu hoffen, daß in nicht zu ferner Zeit sie land- oder forstwirthschaftlich werden nutzbar gemacht und dann das Landschaftsbild, das sich dem den Kanal Durchfahrenden bietet, weniger stören, ja vielleicht interessanter machen werden. Zur Unterbringung des durch Schwimmbagger aus dem Kanalprofil entfernten und in Schuten und Prähme geschütteten Bodens dienten im äußersten Osten des Kanals das Becken der Ostsee außerhalb der Grenze des Kriegshafens, weiter westlich der Flelhuder, der Schirnauer und der Audorfer See. Noch weiter nach Westen hin, wo so ausgedehnte und tiefe Wasserbecken nicht zur Verfügung waren, wurde der Boden auf folgende Weise auf die benachbarten Ablagerungsflächen gebracht. Von den Baggereimern in die Höhe gehoben, wird das Erdreich aus diesen in einen oben angebrachten Kessel gestürzt, dort mit hineingeleitetem Wasser vermischt und die so verdünnte Masse theils durch Rohrleitungen hindurch unter Anwendung von Luftdruck geprefst, theils durch geneigte Rinnen geleitet. Die Masse fließt dann auf die vorher eingedeichten Ablagerungsflächen, der Boden sinkt zur Erde und das dadurch mehr oder minder geklärte Wasser fließt, soweit es nicht verdunstet, an der entgegengesetzten Seite wieder ab. Während bei der Ablagerung durch Rohrleitungen die Erdmassen direct aus den Baggereimern auf die Ablagerungsflächen gedrückt werden, haben sie bei der anderen Methode regelmäßig einen weiteren Weg zu machen, da auf den Baggern der Mischkessel nicht hoch genug angebracht werden kann, um für die oft sehr langen Rinnen das erforderliche Gefälle zu ermöglichen. Deshalb wird hier das ausgeschachtete Erdreich zunächst in Schuten verstäürzt, die unter die „Elevatoren“ gebracht werden, d. h. unter hoch aufgebaute Gerüste, auf deren Spitze der Mischkessel angebracht ist. In diesen werden sie durch Eimer, die ebenso wie die eines Baggers construirt und angebracht sind, gehoben.

Die Erdarbeiten, deren Masse schliesslich auf die Bewegung von rund 81 Millionen Cubikmeter stieg, wurden mit Geschick und Eifer befördert und auch nicht durch gröfsere Unfälle gestört. Erdbeben, von denen leider infolge Mangel an Verständnifs für die Natur derartiger

*) Die Art, wie die Dammschüttungen vorgenommen sind, und die Formen, die sie im Moor angenommen haben, sind aus den Abbildungs-Tafeln ersichtlich.

Arbeiten noch in neuester Zeit die Zeitungen alarmierende Nachrichten brachten, sind zu „Unfällen“ nicht zu zählen, da mit solchen Vorkommnissen überall, wo man größere Erdarbeiten in der Tiefe vornimmt, gerechnet werden muß und gerechnet wird. Es wäre geradezu wunderbar zu nennen gewesen, wenn bei solch riesenhaftem Unternehmen, wo die Tiefe des herzustellenden Einschnitts mindestens 9 m beträgt, stellenweise aber bis auf 30 m und mehr steigt, Rutschungen nicht vorgekommen wären.

Die Kunstbauten.

Von den größeren Kunstbauten wurde zuerst und zwar im Frühjahr 1889 die Herstellung des Schleusenmauerwerks und des Binnenhafens bei Brunsbüttel ausgeschrieben. Der erstgenannte Bau war wegen des als Baugrund sehr ungeeigneten Marschbodens, auf dem er gegründet werden mußte, besonders schwierig. Gern hätte man die Ausschachtung der gegen 13 m tiefen Baugrube im Trockenem vorgenommen; der Wasserandrang war aber nicht zu bewältigen, und so mußte man jene voll Wasser lassen, zunächst durch Schwimmbagger den Boden ausheben und auch das 3,5 m starke Betonbett, auf dem die Schleusenmauern ruhen sollten, durch Schüttungen unter Wasser herstellen. Erst nachdem dies erhärtet und an den Seiten die Baugrube durch starke Spundwände abgeschlossen war, konnte man das Wasser auspumpen und mit dem Mauern beginnen; doch galt es immer noch gegen das von unten mit mächtigem Druck andringende Wasser den Bau zu verteidigen, was nur mit unendlicher Mühe und unter Aufwendung großen Scharfsinns zur Aufspürung der geeigneten Mittel gelang. So war man denn recht froh, als im Sommer 1894 endlich die mächtigen Schleusenthore fertig und bewegungsfähig waren, und man die Schleusenkammern voll Wasser lassen konnte, dessen Gegendruck den Wasserdruck von unten unschädlich machte.

Nicht hier, wo die größte Gefahr lag, sondern etwas weiter binnenwärts ereignete sich im August 1893 dasjenige Ereignis, das als das schlimmste Mißgeschick zu bezeichnen ist, das den Kanalbau betroffen. Zu jener Zeit, als man eben daran war, den sogenannten Binnenhafen, d. h. die erhebliche Erweiterung des Kanalprofils, das hier — wie auch in Holtenau — vor den Binnenhäuptern der Schleusen liegt, auf die normale Tiefe zu bringen, senkte sich ein etwa 150 m langes Stück der schon fertig gestellten Hafenummauer und wich dem Drucke der Bodenmassen hinter ihm. Der Grund wurde darin gefunden, daß in dem Baugrunde vorhandene weiche Schichten den Pfählen, die das Mauerwerk trugen, nicht den nöthigen Halt gegeben hatten. Binnen kurzer Frist war der Schaden ausgebessert, und heut erkennt nur das scharfe Auge des Kundigen — der nebenbei auch ein Wissender sein muß — daß hier einmal etwas nicht Programmäßiges passiert ist.

In Holtenau ging der im Herbst 1890 an die Unternehmer vergebene Bau des Schleusenmauerwerks ohne jeden Zwischenfall vor sich. Das Betonbett konnte, da der auch hier sich zeigende große Wasserandrang durch zweckmäßig aufgestellte starke Pumpen bewältigt werden

konnte, im Trockenem hergestellt werden, was dem raschen Fortschreiten der Arbeiten sehr zu statten kam.

Die großen Endschleusen des Kanals konnten, nachdem die sie von der Wasserfläche trennenden Dämme durchstoßen waren, im Herbst 1891 dem Schiffsverkehr freigegeben werden. Die Schleuse bei Rendsburg wurde im Jahre 1891 in Angriff genommen und konnte im Frühjahr 1893 dem Schiffsverkehr übergeben werden, ebenso wie die in ihrer Nähe neu erbaute Eisenbahndrehbrücke über die Obereider nördlich Rendsburg, die an Stelle der dort vorhandenen älteren zu treten hatte, dem Bahnverkehr.

Die erste Brücke, an deren Bau man ging, war die Grüenthaler Hochbrücke, deren Herstellung besonders drängte, weil der Unternehmer der Erdarbeiten auf dieser Strecke nicht eher denjenigen Theil der Chaussee Itzehoe-Heide wegräumen konnte, die im Kanalprofil lag, und dieser, so lange er erhalten werden mußte, seinen Arbeitsdispositionen höchst störend war. Anfangs 1890 begonnen, konnte sie im October 1892, nachdem Se. Majestät der Kaiser sie als Erster mit einem Eisenbahnzuge befahren, dem Verkehr übergeben werden. Der Bau der Hochbrücke bei Levensau ist schon oben (S. 31) besprochen.

Die drei Drehbrücken bei Rendsburg konnten, da die schon fertigen Entwürfe dazu wegen der plötzlich im Jahre 1891 von der Marineverwaltung erhobenen Forderung, die lichte Durchfahrtsweite von 36 auf 50 m zu vergrößern, bei Seite gelegt und ganz neue ausgearbeitet werden mußten, erst im Jahre 1892 begonnen werden; sie wurden aber dann in der verhältnißmäßig kurzen Zeit bis zum Herbst 1894 soweit vollendet, daß sie dem Verkehr übergeben und die für die Chaussee wie für die Bahngeleise erhalten gebliebenen das Kanalprofil sperrenden Dämme weggeräumt werden konnten.

Die Prahmdrehbrücke bei Holtenau wurde im Jahre 1894 erbaut und um die Jahreswende 1894/95 der Verkehr über sie geleitet, sodafs auch hier endlich an die Wegräumung des letzten den Kanal sperrenden Dammes und der auf eine colossale Menge von Buchenstämmen fundirten alten Holtenauer Schleuse (vgl. S. 5), deren Seitenwände die Stirnmauer der darüber führenden an den Sperrdamm sich anschließenden Brücke bildeten, gegangen werden konnte, eine Arbeit, die, trotzdem der harte Frost der ersten Monate d. J. sie erheblich verzögerte, dennoch dank der unermüdlichen Thätigkeit der Bauleitung wie der Unternehmer in der fast unglaublich kurzen Frist weniger Monate bewältigt worden ist.

Die Maschinen.

Die Zahl und die Art der bei all diesen Arbeiten in Bewegung gesetzten Maschinen und Vorrichtungen wechselte natürlich während dieser langen Bauzeit fortwährend, im Nachstehenden sind diejenigen Ziffern angegeben, bis zu denen ihre Anwendung in der Zeit stieg, wo die meisten der betreffenden Gattung vorhanden waren.

Hiernach sind beim Bau des Nord-Ostsee-Kanals zur Verwendung gekommen:

- 66 Trocken- und Schwimmbagger und Elevatoren,
- 94 Locomotiven für Bau- und Betriebsbahnen,
- 55 sonstige Maschinen, wie Dampfpumpen u. s. w.,
- 2756 Erdtransportwagen und Muldenkipper,
- 270 Schleppdampfer, Dampfprähme und sonstige Schiffsgefäße,
- 10 Dampf- und Handrammen,
- 20 Dampf- und Handkrähne,
- 5 Beton- und Mörtel-Misch-Maschinen.

Die Ziegeleien.

Ergänzend muß an dieser Stelle noch bemerkt werden, daß, da man bei den zum Zwecke der Erforschung der beim Kanalbau zu bearbeitenden Erdarten vorgenommenen Bohrungen im Brunsbütteler Koog dort, wo die Schleusen und Häfen liegen, und bei Gr. Nordsee (dicht am Flenshuder See) im Kanalprofil sich zur Ziegelfabrication sehr gut eignenden Thon vorfand, alsbald beschlossen wurde, an diesen Stellen Ziegeleien zu errichten, welche die für die zahlreichen Mauerarbeiten nöthigen Mauersteine liefern sollten. Die Brunsbütteler Ziegelei übernahm Herr K. Festge in Erfurt, die Gr. Nordseer die Firma Ph. Holzmann & Co., jene hat 50 Millionen, diese 40 Millionen Hintermaurungssteine, beide haben außerdem größere Mengen Ziegelbrocken geliefert.

Die beiden Unternehmer bauten die Ziegeleien auf ihre Kosten, und wurden durch den mit ihnen abgeschlossenen Vertrag verpflichtet, die genannten Mengen Steine zu einem alsbald für die ganze durch eine Reihe von Jahren sich erstreckende Lieferung festgesetzten Preise zu liefern. Es ist nicht zu bezweifeln, daß allein diese Benutzung eines glücklichen Umstandes der Kanalbauverwaltung die rechtzeitige Lieferung der fraglichen Steine in der erforderlichen Qualität zu einem sehr mäßigen Durchschnittspreise gesichert hat.

Arbeiterpersonal.

An Handwerkern, Schiffern, Erdarbeitern, einschließ- lich der Baggermeister, Maschinisten, Schachtmeister u. s. w., sind beim Bau des Kanals beschäftigt worden:

im Baujahre*)	1888/89	durchschnittlich	3000	Mann
" "	1889/90	"	6000	"
" "	1890/91	"	7230	"
" "	1891/92	"	7114	"
" "	1892/93	"	7086	"
" "	1893/94	"	7264	"
" "	1894/95	"	5918	"

Der höchste Bestand an Arbeitern im oben ange- gebenen Sinne, nämlich der von rund 8900 Mann, ist in den Monaten Juni und Juli 1892, der niedrigste von 2529 Mann in den Monaten Februar und März i. J. vor- handen gewesen.**)

*) Die Baujahre zählten je vom 1. April bis zum folgenden 31. März. 1887/88 das erste Baujahr ist hier nicht erwähnt, weil darin noch nicht „gebaut“ wurde.

***) Ein Verzeichniß der bedeutenderen Bauunternehmer und Lieferanten mit Angabe des von ihnen Geleisteten ist in Anlage G beigelegt.

Fürsorge für die Arbeiter.

Es war von vornherein einleuchtend, daß für die Unterbringung und Verpflegung so zahlreicher Arbeiter- massen, die in der unmittelbaren Nähe des Kanals nicht vorhanden waren, sondern aus anderen, zum Theil recht fern gelegenen Gegenden — die meisten Erdarbeiter kamen aus den östlichen Provinzen des preussischen Staats — herbeigezogen werden mußten, besondere Vorkehrungen ge- troffen werden mußten, sollten die Leute nicht der Aus- beutung durch gewissenlose Cantinenwirthe, unregel- mäßigem, ungesundem Lebenswandel u. s. w., mit einem Worte der Verwilderung und dem Elende anheimfallen und den Kanalbau zu einer Plage für die durch ihn in Mit- leidenschaft gezogenen Ortschaften und Gegenden und ihre Bewohner machen. Deshalb war von vornherein die Er- richtung von Baracken in Aussicht genommen, deren Be- aufsichtigung und Bewirthschaftung in den Händen der Baubehörde, der Kanalcommission, liegen sollte. Wie dieser Plan im Einzelnen durchgeführt worden ist, das ausführlich zu schildern — wie es sich wohl lohnen würde und jeden- falls geschehen wird — ist hier nicht der Platz, und es mögen hier folgende Angaben genügen.

An geeigneten Punkten in möglichster Nähe der Kanal- linie, je nachdem nach der Art der an den verschiedenen Stellen vorzunehmenden Arbeiten größere oder geringere Ansammlungen von Arbeitern zu erwarten, wurden Einzel- baracken oder Barackenlager errichtet. Erstere vereinigten unter einem Dache die Wohnung des Verwalters, die Wirth- schaftsräume (Kochküche, Waschküche, Vorrathsräume, Verkaufsstätte, Baderaum u. s. w.) und den Speisesaal mit den Schlafräumen für die Arbeiter, während bei den Barackenlagern die erheblich größeren Wirtschaftsräume, der Speisesaal und die Wohnung des Verwalters ein Ge- bäude für sich in Anspruch nahmen und die Schlafräume in besonderen Gebäuden, die je 100 Mann aufzunehmen vermochten, angeordnet wurden. Daneben waren dann in je besonderen Baulichkeiten die Kohlen- und Holzlager, die Abtritte u. s. w. untergebracht.

Die zu Wohn- und Wirtschaftszwecken bestimmten Räume wurden auf leichten gemauerten Sockeln aus doppelten Bretterwänden aufgebaut und mit Pappe gedeckt, nur die Küchenwände an der Herdseite wurden aus Mauer- werk aufgeführt, und bei den Barackenlagern derjenige Theil der Wirtschaftsgebäude, der, um die Wohnung des Verwalters aufzunehmen, ein zweites Stockwerk erhielt, aus einfachem Mauerfachwerk. Die Schlafhäuser der Mann- schaften waren regelmäsig für je 100 Mann eingerichtet und enthielten 12 Stuben für je 8 Mann und 2 für je 2 Mann, an denen entlang ein Corridor führte. Je 2 Stuben hatten einen in der Wand dazwischen stehenden Ofen.

Dies das allgemeine Schema, das auch den später gebauten Baracken, die nach den gemachten Erfahrungen und den zwischenzeitig hervorgetretenen Bedürfnissen ent- sprechend in mancherlei Varianten im Laufe der Bauzeit den zuerst aufgeführten hinzugefügt wurden, zu Grunde lag.

Die Ausstattung der Schlafstuben bestand in der ent- sprechenden Anzahl von eisernen Bettstellen mit Matratze

und Kopfpolster aus Seegras und einer Decke (im Winter zwei Decken) aus Wolle mit Leinwandbezug, einer verschließbaren Kiste und einem Schemel für jeden Mann und einigen Kleiderriegeln.

Mit der Reinigung der Zimmer und dem Ordnen der Lagerstätten hatten die Arbeiter nichts zu thun, dies besorgten ebenso wie die Besorgung der Lampen und das Heizen im Winter besonders angestellte Wärter.

Jeder Barackenbewohner war verpflichtet, die in jedem Zimmer angeschlagene Hausordnung zu befolgen und an den gemeinsamen Mahlzeiten (Morgencaffee und Mittagessen) Theil zu nehmen, sofern er nicht davon besonders dispensirt war.

Jede Barackenanlage stand unter der Leitung und Aufsicht eines Barackenverwalters, der regelmäsig auch die Verpflegung der Arbeiter zu besorgen hatte, und dem das nöthige Hauspersonal unterstellt war.

Die Verpflegung in den Baracken wurde ebenfalls von der Kanalverwaltung besorgt, welche die dazu erforderlichen Rohmaterialien — ebenso wie übrigens auch Holz, Kohlen, Petroleum, Seife und andere Wirthschaftsbedürfnisse — im Grossen auf Grund alljährlich auf's Neue abgeschlossener Lieferungsverträge bezog. Für die Zubereitung der Mahlzeiten waren allgemeine Vorschriften gegeben, die Gewicht und Menge der zu verwendenden Stoffe genau vorschrieben; erwähnt sei hierbei nur, daß die Portion von Fleisch oder Speck zum Mittagessen reichlich so groß bemessen war, wie die zur Verpflegung der deutschen Armee im Felde vorgeschriebene.

Für Wohnung einschliesslich Heizung und Beleuchtung, Morgencaffee — $\frac{1}{2}$ l gesüßten und mit Milch gemischten Caffees — und Mittagessen hatte jeder Arbeiter für den Tag 0,65 Mark zu entrichten, einen Betrag, der ihm vom Arbeitgeber bei der Lohnzahlung in Abrechnung gebracht und an die Kanalcommission abgeführt wurde. Sich die nöthigen Stoffe für die übrigen Mahlzeiten zu verschaffen, hatte der Arbeiter in den Cantinen der Baracken Gelegenheit, wo er Bier, Branntwein, Schwarzbrot und Weißbrot, Wurst, Speck, Häringe u. s. w., außerdem auch Tabak und Cigarren zu billigem Preise kaufen konnte. Den Barackenverwaltern war gestattet, auf ihre Gefahr Kleidungsstücke und allerlei Kurzwaaren, wie sie der Arbeiter braucht, feilzuhalten. Die von der Kanalcommission festgesetzten Preise aller in den Cantinen feilgehaltenen Verkaufsgegenstände waren auf großen Tafeln an den Verkaufsstellen angeschlagen.

Von der Regel, daß die Kanalverwaltung selbst die Verpflegung der Arbeiter und die eben geschilderte Gelegenheit, seine kleinen Einkäufe in den Baracken selbst zu machen, übernahm, wurden einige Ausnahmen gemacht, und zwar zunächst in den sogenannten Handwerkerbaracken, d. h. den etwas besser ausgestatteten Baracken, die für die Maurer, Zimmerer, Schlosser u. s. w. an denjenigen Stellen hergestellt wurden, wo größere Kunstbauten die Verwendung von Facharbeitern forderten und diese in den benachbarten Ortschaften kein Unterkommen fanden: bei den Schleusenbauten zu Brunsbüttel und Holtenau und bei der Grüenthaler Hochbrücke. In diesen Baracken wurde die Verpflegung u. s. w. besonderen Wirthen übertragen,

die auf ihre Rechnung das Geschäft betrieben, jedoch unter fortgesetzter Controle der Bauverwaltung. Grund zu dieser Maßregel war, daß jene Facharbeiter höhere Ansprüche an die Verpflegung stellten und mannigfachere Bedürfnisse hatten, als der einfache Erdarbeiter, denen in dem auf die Ansprüche dieses geregelten Mechanismus nur unter großen Umständen und Erschwerungen des Geschäftsganges hätte entsprochen werden können. — Auch in einer nur für einfache Erdarbeiter berechneten Barackenanlage wurde die Verpflegung u. s. w. von der Kanalbauverwaltung aus der Hand gegeben: bei dem großen Barackenlager in Grüenthal, wo auf dringendes Ersuchen des Unternehmers eine Wirthin eingesetzt wurde, die neben der Fürsorge für die Arbeiter auch die für die zu Zeiten recht zahlreichen höheren und unteren Beamten der Bauverwaltung wie des Unternehmers übernahm, und deren Wirthschaft auch von den die Arbeiterstätten am Kanal des Studiums halber oder aus Wißbegier besuchenden Fremden, die namentlich zur Zeit des Brückenbaues besonders zahlreich nach Grüenthal strömten, gern aufgesucht wurde. Und in der That, die Bauverwaltung hatte ihren Entschluß nicht zu bereuen, da Frau Kempny das in sie gesetzte Vertrauen völlig gerechtfertigt hat, wie nicht nur Arbeiter und einfache Beamte, sondern auch Minister, Staatssecreteire, Botschafter und andere Würdenträger, denen sie Speise und Trank in bester Qualität und zu mäsigem Preise zu bieten die von ihr voll und ganz gewürdigte Ehre gehabt hat, gewiß gern bekunden werden. —

Neben dem Unterkommen und der Verpflegung der Gesunden wurde nicht minder sorgsam dafür Sorge getragen, die Salubrität in den Baracken und auf den Arbeitsstätten aufrecht zu erhalten. In diesem Sinne wirkte ein höherer Marinearzt, der der Kanalcommission als ärztlicher Beirath sich zur Verfügung stellte, indem er regelmäsig jedes Vierteljahr, außerdem, wenn das Bedürfnis sich herausstellte, alle Baracken und Arbeitsstätten am Kanal eingehend revidirte und durch Erinnerungen und Belehrungen dafür sorgte, daß von jenen Alles ferngehalten wurde, was die Gesundheit und das körperliche Wohlbefinden der Kanalarbeiter zu beeinträchtigen geeignet gewesen wäre.

Was die Fürsorge für erkrankte Arbeiter und ihre Pflege angeht, so braucht zunächst als selbstverständlich kaum erwähnt zu werden, daß eine Krankenkasse bestand, der jeder Arbeiter, sofern er nicht der zugelassenen Krankenkasse seines Arbeitgebers angehörte, beitreten mußte. Ferner war dafür gesorgt, daß die für die Krankenkasse angestellten Aerzte an bestimmten Tagen der Woche Sprechstunden in den Baracken ihres Bezirks, in deren jeder ein Zimmer für den Arzt vorhanden und mit den nöthigsten Verbandsmaterialien und den einfachsten Medicamenten ausgestattet war, abhielten, wo sie die sich krank meldenden untersuchten, leichter Erkrankte, die in sogenannten Revierstuben der Baracken verblieben, behandelten und sonst ihren ärztlichen Rath, wo er gefordert wurde, erteilten.

Schwerer erkrankte oder verletzte Leute mußten selbstverständlich in Krankenhäusern untergebracht und gepflegt werden. Zu diesem Zwecke schloß die Kanalbauverwaltung mit dem Vorstande der Ortskrankenkasse

zu Brunsbüttel, dem Magistrat zu Rendsburg und der Verwaltung der akademischen Heilanstalten zu Kiel Verträge ab, wodurch diese sich verpflichteten, die auf den benachbarten Kanalstrecken beschäftigten Arbeiter, wenn sie der Verpflegung in einem Krankenhause bedürften, in die ihnen unterstellten Krankenanstalten aufzunehmen und ihnen gegen einen bestimmten vertraglich festgesetzten Satz Verpflegung und ärztliche Behandlung zu Theil werden zu lassen. Da diesen Anstalten hierdurch Leistungen zugemuthet wurden, auf die sie räumlich nicht eingerichtet waren, leistete ihnen die Kanalbauverwaltung nicht unerhebliche baare Zuschüsse zur Erweiterung ihrer Pflegestätten. Doch damit war dem Bedürfnis noch nicht genügt, da Brunsbüttel zu weit von Rendsburg entfernt ist, um von allen Orten der dazwischen liegenden Strecke die Erkrankten oder Verletzten nach einem dieser Orte schaffen zu können. Deshalb baute die Kanalcommission noch zwei Lazarethe auf eigene Kosten: zu Burg i. D. und Hanerau, deren jedes — bis bei letzterem sich die Erweiterung der Anlage auf das Doppelte an Räumen als nöthig erwies — in drei größeren und einem kleineren Zimmer Raum für etwa 30 Kranke boten. Die Anstalten standen unter der Leitung von tüchtigen, an den betreffenden Orten ansässigen Aerzten; die Pflege der Kranken und ihre Beköstigung lag in den Händen der Lazarethverwalter, beide frühere Oberlazarethgehilfen der Kaiserlichen Marine, und der ihnen beigegebenen geübten Krankenpfleger.

Als im Jahre 1892 die Cholera in Deutschland sich zeigte und mit besonderer Heftigkeit in dem benachbarten Hamburg aufzutreten begann, wurde auch am Kanal alsbald Alles gethan, ihren Ausbruch hier zu verhüten, und für den Fall, daß dies nicht gelänge, für schnelle Isolirung der Kranken und ihre bestmögliche Pflege zu sorgen. An fünf verschiedenen Punkten des Kanals wurden eigene Choleralazarethe schleunigst erbaut bezw. vorhandene Baulichkeiten dazu eingerichtet, mit dem nöthigen Inventar versehen, besondere Bahnen und Transportfahrzeuge für den Transport Erkrankter beschafft, das nöthige Personal an Aerzten und Pflegern designirt, kurz, Alles gethan, um jede der Baracken sofort in Betrieb setzen zu können. Durch eingehende Belehrung des Aufsichtspersonals, der Barackenverwalter, wie der Arbeiter selbst über die zweckmäßigste Art der Ernährung, namentlich durch Verwarnung vor dem Genuß ungekochten Wassers und kostenlose Bereitstellung von reichen Mengen Caffees und mit Citronensäure gemischten Wassers, wurde ferner dafür gesorgt, den Ausbruch der Krankheit zu verhüten. In der That sind nur einige wenige Fälle von Cholera unter den Kanalarbeitern vorgekommen, die sämmtlich auf den Genuß von Wasser aus der Eider oder dem Kanal zurückgeführt wurden. Auffallender Weise erkrankten im Spätherbst 1893, also zu einer Zeit, wo sonst nirgends in der Nähe Cholera herrschte, einige der in der Nähe des Flehmüder Sees beschäftigten Arbeiter plötzlich an Cholera, von denen drei starben, ohne daß die Ursache, auf die dieses ganz vereinzelte Auftreten der Seuche zurückzuführen wäre, hätte ermittelt werden können.

Im Uebrigen war der Gesundheitszustand unter den

Arbeitern stets ein sehr guter, Fälle von „Marsch- oder Sumpffieber“, auf deren zahlreiches Auftreten man bei den Erdarbeitern wenigstens in der Gegend von Brunsbüttel bis Burg eigentlich rechnete, kamen so gut wie gar nicht vor, und es ist gewiß ein gutes Zeichen für die Baracken, daß an der fast regelmäßig in jedem der letzten Winter epidemisch auftretenden Influenza Erkrankungen wohl in den umliegenden Ortschaften, nie aber in den Baracken vorgekommen sind.

Aber nicht nur für das leibliche Wohl der Kanalarbeiter wurde gesorgt, sondern auch dafür, daß denen unter ihnen, die Gottes Wort hören und die Gebräuche ihrer Confession frommen Sinnes befolgen wollten, eine Gelegenheit dazu nicht mangelte. Für die Katholiken, die fast die Hälfte der Arbeiter ausmachten, wurde durch den Bischof von Osnabrück, zu dessen Diocese Schleswig-Holstein gehört, Geistliche entsendet, um die cura animarum unter den Kanalarbeitern zu übernehmen; für die evangelischen Arbeiter sorgten regelmäßig die benachbarten Ortspfarrer, sodafs für diese nur die Anstellung zweier besonderer „Kanal-Pfarrer“ nothwendig wurde. Die Gottesdienste wurden abwechselnd in den verschiedenen Barackenanlagen an bestimmten, vorher den Arbeitern durch Anschlag bekannt gegebenen Sonn- und Feiertagen in den dazu hergerichteten Speisesälen abgehalten, auch wurden im Laufe der Zeit hier und da besondere Capellen und Betsäle eingerichtet. Die Bestrebungen der geistlichen Behörden wurden vom Reich durch nicht unerhebliche Beisteuern zu den Kosten derselben aus Kanalfonds unterstützt.

Schluss.

Hiermit am Schlusse der Darstellung angekommen, glaube ich keinen besseren und würdigeren zu finden, als wenn ich mit schlichten Worten dem Gefühle des Dankes und der Freude, das sicher in der Brust aller meiner Mitarbeiter lebt, Ausdruck gebe für das warme Interesse und die gnädige Theilnahme, die Se. Majestät unser Allergnädigster Kaiser, dem von Seinem in Gott ruhenden Herrn Großvater, dem unvergesslichen Kaiser Wilhelm I. eingeleiteten Werke von Anfang an zu widmen die Gnade gehabt hat. Zum ersten Male, am 6. Mai 1889, nahm Se. Majestät die eben begonnenen Arbeiten am Nord-Ostsee-Kanal bei Projensdorf und Levensau in Augenschein, und seitdem hat unser Allergnädigster Kaiser nie in Kiel geweilt, ohne je nach der zur Verfügung stehenden Zeit längere oder kürzere Ausflüge an den Kanal zu machen, von dem Stande der Arbeiten Kenntniß zu nehmen, durch gnädige, ja herzliche Worte zu weiterem rüstigen Schaffen zu ermuntern und durch gütige Anerkennung des Geleisteten den Meistern und Gesellen Herz und Sinn zu erheben. Ja mitten durch den schweren Eisgang der Elbe drang der hohe Herr Anfang März d. J. von der Nordsee her nach Brunsbüttel, um die dortigen grofsartigen Schleusen und Hafenanlagen einer eingehenden Besichtigung zu unterziehen. Und daß Se. Majestät auch fern von Kiel und selbst im Drange der wichtigsten Regierungsgeschäfte den Nord-Ostsee-Kanal nicht vergafs und in gnädiger Gesinnung

Seinem Antheil und Seiner Anerkennung für jedes bedeutende Ereigniß in der Geschichte dieses Baues herz erfreuenden Ausdruck gab, beweisen die beiden Depeschen, mit denen der Kaiserliche Herr die telegraphischen Anzeigen über die Eröffnung der Holtenuer und Brunsbütteler Schleusen am 29. September und 27. October v. J. zu erwidern die Gnade hatte:

„Nach Eröffnung der Ostseeschleusen, dieses wichtigen Theiles des großen nationalen Bauwerks, rufe ich den Beamten, Unternehmern und Arbeitern ein herzliches „Glück auf“ zu. Möge das Werk den Meister loben, doch der Segen kommt von Oben.

Wilhelm I. R.“

und

„Die Meldung von der erstmaligen Benutzung der Elbschleusen des Nord-Ostsee-Kanals hat mich

„mit Befriedigung erfüllt. Ich spreche der Kanal-commission Meinen Dank und gleichzeitig Meinen Glückwunsch zu diesem bedeutungsvollen Ereigniß im Bau des Nord-Ostsee-Kanals aus.

Wilhelm I. R.

Möge denn der Kanal, nun vollendet und bereit, seiner Bestimmung übergeben zu werden, aller Welt bezeugen, was das einige Deutschland durch Fleiß, Tüchtigkeit und gediegenes Wissen zu leisten fähig ist, dem Vaterlande reichen Segen bringen als ein neuer wichtiger Weg zur Vermittelung des friedlichen Verkehrs, und ein starkes Glied bilden in der Rüstung des Reichs, die es nur zum Schutze des Friedens trägt. Das Werk, so hoffen wir, wird die Meister, die es geschaffen, loben, möge ihm auch der Segen von Oben nicht fehlen!

