

60 Jahre Nord-Ost-See-Kanal

Von Regierungsrat Willy Neitzel, Bonn

Am 21. Juni 1955 jährt sich der Tag zum 60. Male, an dem der Nord-Ostsee-Kanal während der „Kieler Woche“ in Holtenau bei Kiel feierlich dem Weltverkehr übergeben wurde. Die Tatsache, daß Deutschland durch den großartigen Bau des Nord-Ostsee-Kanals eine kulturelle Großtat schuf, nehmen wir heute oft schon als etwas Selbstverständliches hin. Um so mehr erscheint es angebracht, im Gedenken an die vor 60 Jahren erfolgte Einweihung des Kanals, sich der Entstehungsgeschichte und Entwicklung dieser bedeutenden Seewasserstraße zuzuwenden, zumal ein gutes Stück deutscher Geschichte sich darin widerspiegelt. Es mag auf den ersten Blick auffällig erscheinen, daß der Gedanke eines Nord-Ostsee-Kanals nicht schon zu einer Zeit aufgetaucht und erwogen ist, in der der mächtige Städtebund der Hansa die nordischen Meere beherrschte und nicht nur in den deutschen Küstenstädten, sondern auch in denen Skandinaviens und den baltischen Städten, der deutsche Kaufmann, der deutsche Reeder allein für Handel und Wandel sorgte. Aber wenn man sich erinnert, daß die Blütezeit der Hansa in eine Zeit fällt, wo der Seeweg nach Ostindien und Amerika noch nicht entdeckt war, wo die Erzeugnisse Asiens und Afrikas, soweit sie im Norden Europas Absatz fanden, nicht auf dem Seewege, sondern von den italienischen Seeplätzen aus über Land an die Küsten der nordischen Meere geführt wurden, so ist damit die Erklärung leicht gefunden. Der Handel bewegte sich eben damals unter Zuhilfenahme des Landtransports in langen Wagenzügen und Karawanen. Daß schon zu Ende des 14. Jahrhunderts die Lübecker mittels des sog. Stecknitzkanals unter Zuhilfenahme des in die Elbe mündenden Wasserlaufs der Delvenau eine Verbindung zwischen Trave und Elbe und damit zwischen Lübeck und Hamburg herstellten und im Jahre 1425 eine zweite Verbindung zwischen jenen Städten und Flüssen unter Benutzung der Alster und Beste — Nebenflüsse der Elbe bzw. Trave — durch Hamburg unter Beihilfe Lübecks zustande kam, kann nicht als Beweis dafür, daß man damals bereits einen Nord-Ostsee-Kanal für zweckmäßig gehalten hätte, herangezogen werden, da beide Kanäle selbst für Seeschiffe damaliger Zeit in nicht ausreichenden Dimensionen angelegt worden waren. Diese Kanäle dienten wohl nur dem Lokalverkehr zwischen Hamburg und Lübeck. Der in den Jahren 1391 bis 1398 erbaute Stecknitzkanal kann jedenfalls als einer der ältesten Kanäle in Europa angesprochen werden.

Einen den Umweg um Skagen abschneidenden für Seeschiffe befahrbaren Kanal hat zum ersten Male König Christian III. (1533—1559) von Dänemark geplant, und zwar von Ripen an der Nordsee quer durch Schleswig unter Benutzung der Täler der Ripenau und Königsau, entweder nach Kolding oder nach der tief in das Land sich hineinstreckenden Haderslebener Föhrde. Es ist nicht bekannt, woran die nie begonnene Ausführung des Planes gescheitert ist. Im Jahre 1571 faßte Herzog Adolf von Schleswig-Holstein, der Bruder Christians III., den Plan, unter Benutzung des Stromlaufs der Eider einen Seekanal durch seine Lande herzustellen. Auch dieser Plan blieb unausgeführt. Interessant ist, daß auch der Dreißigjährige Krieg, der in deutschen Landen so unsägliches Elend geschaffen und seine Kultur um Jahrhunderte zurückgeworfen hat, dennoch in der Person

von Wallenstein, den die Welt zumeist nur als furchtbaren Kriegshelden kennt, einen neuen Förderer für den Kanalbau fand. Wallenstein faßte den Plan, durch eine Durchstechung der jütischen Halbinsel einen vor Dänen und Schweden sicheren Weg in die Nordsee zu schaffen. Außer dem Namen Wallensteins ist noch ein weiterer hervorragender Name des 17. Jahrhunderts mit dem Nord-Ostsee-Kanal verknüpft, der Oliver Cromwells. In den fünfziger Jahren knüpfte der Protektor von England und König Carl Gustav von Schweden Unterhandlungen an, um dem englischen Handel einen näheren, sicheren und zollfreien Weg nach den Ostseehäfen durch einen Kanal zu verschaffen, der von Wismar an der Ostsee in den Schweriner See, von da mit Benutzung des Stromlaufs der Elde in die Elbe führen sollte. Erhebliche Geländeschwierigkeiten, vor allem aber der bald erfolgende Tod Cromwells (1658), haben auch diesen Plan nicht verwirklichen lassen. Ein volles Jahrhundert hindurch hat dann das Kanalprojekt vollständig geruht.

Die erste wirklich bedeutsame Verbindung zwischen der Nord- und Ostsee wurde durch den unter dänischer Regierung in den Jahren 1777 bis 1784 erbauten sog. „Eider-Kanal“ geschaffen, der von Holtenau (Kiel), Rendsburg unter Benutzung des Stromlaufs der Eider bis Tönning führte. Aber auch der Eider-Kanal konnte wegen seiner geringen Tiefe (nur 3 Meter), der vielen Krümmungen und seiner sechs Schleusen nur in untergeordnetem Maße der Seeschifffahrt dienen. Die Durchfahrt durch den Eider-Kanal dauerte lange, Segelschiffe brauchten mindestens drei bis vier Tage und Dampfer etwa 40 Stunden. So wurden im 19. Jahrhundert von deutscher Seite in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit dieses Verbindungsweges mehrfache Pläne über die Verbesserung dieses Schifffahrtsweges ausgearbeitet, die aber infolge des Widerstandes Dänemarks, des unbeschränkten Beherrschers der vorhandenen Fahrstraße durch den Sund und die Belte, nicht zur Ausführung kamen. Erst im Jahre 1864 griff die preußische Regierung den Plan zur Schaffung eines guten Verbindungsweges von der Nordsee zur Ostsee wieder auf und beauftragte das preußische Handelsministerium mit den Vorarbeiten zu einem Nord-Ostsee-Kanal. Der damals daraufhin von dem Geheimen Baurat Lentze ausgearbeitete Entwurf sah die Linienführung St. Margarethen—Rendsburg—Eckernförde vor, der auf Verlangen des preußischen Kriegsministeriums in St. Margarethen—Kiel abgeändert wurde. Auch dieser Plan blieb jedoch infolge der politischen Ereignisse des Jahres 1866 zunächst unausgeführt. Erst als nach dem Kriege 1870/71 das neue Deutsche Reich entstand und der deutsche Handel und Verkehr, die deutsche Schifffahrt größer wurde und, was für den Bau des Kanals ausschlaggebend war, die deutsche Kriegsflotte erstarkte, sah man in immer weiteren Kreisen ein, daß die Schaffung eines verbesserten Kanalweges von der Nordsee zur Ostsee dringende Notwendigkeit wurde. Der veraltete Eider-Kanal genügte den Ansprüchen der Seeschifffahrt schon lange nicht mehr und der gefährliche Weg um Skagen war zeitraubend und kostspielig, forderte alljährlich viele Opfer an Schiffen und Menschenleben, und vom strategischen Standpunkt aus war die Schaffung eines Nord-Ostsee-Kanals dringendes Gebot, da der Weg um Skagen durch dänisches Hoheitsgebiet führte und im Kriegsfall leicht gesperrt werden konnte.

So begann mit dem Jahre 1878 der neue Zeitabschnitt der Vorgeschichte des Nord-Ostsee-Kanals, indem ein Hamburger Kaufmann und Reeder, H. Dahlström, eine Schrift „Die Ertragsverhältnisse eines schleswig-holsteinischen Seeschifffahrts-Kanals, Hamburg 1878“ veröffentlichte. Die Pläne Dahlströms gingen anfangs darauf hinaus, für den Nord-Ostsee-Kanal eine Aktiengesellschaft zu

gründen, eine Absicht, die vom Reich aus naheliegenden Gründen bald verworfen wurde. Die Dahlström'schen Pläne fanden bei der Regierung anfangs zwar wenig entgegenkommende Aufnahme. Trotzdem erlahmte Dahlström bei seinen Plänen und Bestrebungen zur Schaffung eines Nord-Ostsee-Kanals nicht und trat im gleichen Jahre mit einer neuen Broschüre „Der Nord-Ostsee-Kanal als Durchstich mit Endschleusen, der Elbmündung, dem Eidergebiet und der Kieler Bucht“ an die Öffentlichkeit und legte sie den deutschen Behörden vor, woraufhin er im Jahre 1880 von der Regierung in Schleswig die Erlaubnis zur Vornahme der Vorarbeiten für den Kanal erhielt. Der von Dahlström ausgearbeitete Kanalplan Brunsbüttel—Rendsburg—Kiel gab im allgemeinen später die Grundlage für den Reichsentwurf ab.

Durch das Reichsgesetz vom 16. Mai 1886 wurde dann die Herstellung eines für die Benutzung durch die deutsche Kriegsflotte geeigneten Schiffahrtskanals von der Elbmündung über Rendsburg nach der Kieler Bucht auf Kosten des Deutschen Reichs unter der Voraussetzung genehmigt, daß Preußen zu den auf 156 Mill. Mark veranschlagten Gesamtkosten den Betrag von 50 Mill. Mark im voraus gewährt. Dieser Bedingung wurde durch das preußische Landgesetz vom 16. Juli 1886 genügt.

Der Grundstein zum Bau des Nord-Ostsee-Kanals wurde am 3. Juni 1887 durch den greisen Kaiser Wilhelm I. gelegt. Der schwierige, großartige Bau dauerte von 1887 bis 1895, und vor nunmehr 60 Jahren fand am 21. Juni 1895 zur „Kieler Woche“ in Holtenau bei Kiel die in aller Welt bekannte feierliche Schlußsteinlegung durch den damaligen regierenden Kaiser Wilhelm II. statt, die mit einer glänzenden internationalen Flottenschau auf dem Kieler Hafen verbunden war.

Nachdem der Nord-Ostsee-Kanal etwa ein Jahrzehnt lang den Ansprüchen der deutschen Kriegsmarine genügt, auch bei steigendem Verkehr der Handelschiffahrt große Dienste geleistet hatte, mußte der Erkenntnis Raum gegeben werden, daß seine Einrichtungen im Vergleich zu den stetig anwachsenden Forderungen der Schiffahrt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt und schon wieder unzulänglich waren. Die Schiffsabmessungen hatten sprunghaft zugenommen. Hierzu kam, daß die Zahl der den Kanal benutzenden größeren Dampfer immer mehr wuchs, wodurch bei den bisherigen Kanalabmessungen ein zunehmendes zeitweiliges Stillliegen der kleineren Fahrzeuge und Schleppzüge in den Ausweichen verursacht und eine Hemmung des sonst so erfreulich immer mehr steigenden Verkehrs bedingt war. Im Jahre 1907 fand daher bereits eine großzügige Kanalerweiterung die Billigung der gesetzgebenden Körperschaften des Deutschen Reiches. Die Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals wurde in den Jahren 1907 bis 1914 ausgeführt und im Juni 1914 wurde der erweiterte Nord-Ostsee-Kanal dem Weltverkehr übergeben. Der Nord-Ostsee-Kanal wurde mit hin in zwei Ausbaustufen und mit einem Kostenaufwand von nahezu 400 Mill. Goldmark erbaut, das bedeutet einen heutigen Zeitwert von 1 Milliarde DM. Der Zusammenbruch Deutschlands ist für den Nord-Ostsee-Kanal von einschneidender Veränderung geworden. Während früher die Hauptbedeutung des Kanals die militärische war und die erheblichen Mittel für den Bau in erster Linie aus strategischen Gründen bewilligt wurden, ist heute die militärische Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals hinfällig geworden, umsomehr aber jetzt die weltwirtschaftliche Bedeutung des Kanals an die erste Stelle gerückt.

Die militärische Bedeutung des Kanals beruhte darauf, daß das Deutsche Reich eine von dem Auslande unabhängige Verbindung der Nord- und Ostsee für die

deutsche Flotte erhielt und dadurch in der Lage war, die in der Ostsee stationierten Streitkräfte ungehindert und ungesehen nach der Nordsee zu werfen und umgekehrt. Die jetzt nur noch in Frage kommende große wirtschaftliche Bedeutung der allen Nationen zur Benutzung gleichmäßig offenstehenden Kanalanlagen besteht in erster Linie in der Abkürzung der Fahrt zwischen den beiden Meeren, ferner in dem Umstande, daß der Nord-Ostsee-Kanal die Vermeidung der gefährlichen Fahrt um Skagen gestattet und somit die Möglichkeit bietet, daß zahlreiche Verluste an Menschenleben, wertvollen Schiffen und Gütern, die sich alljährlich in jenen Gewässern ereignen, vermieden werden. Die Abkürzung der Fahrt hängt naturgemäß von der Lage der einzelnen Häfen voneinander ab. Wie erheblich dieser Vorteil für die Schifffahrt ist, veranschaulicht nachstehendes Beispiel: Ein 100 t Dampfer mit einer Ladefähigkeit von 2 000 t, also ein verhältnismäßig kleiner Frachtdampfer, spart, wenn er auf einer Fahrt von Stettin nach Hamburg den Nord-Ostsee-Kanal benutzt, etwa 30 Stunden Zeit und ungefähr 48 t Kohlen. Jeder Fachmann wird bestätigen, welch große Kostenersparnis bei der heutigen ungewöhnlichen Höhe der Chartermiete und den heutigen Kohlenpreisen eine solche Zeit- und Kohlenersparnis für ein Schiff bedeutet. Für größere Seeschiffe ist diese Ersparnis bei Benutzung des Kanals noch erheblich größer. Es steht außer Zweifel, daß der Nord-Ostsee-Kanal die günstigste Schifffahrtsstraße für alle kontinentalen und atlantischen Häfen ist, ebenso wie umgekehrt für die meisten nordischen Häfen. Die für die Benutzung des Kanals zu entrichtende Kanalabgabe fällt gegenüber den erheblichen Vorteilen, die der Schifffahrt bei Benutzung des Kanals zugute kommen nicht ins Gewicht. Für Segelschiffe ist der Zeitgewinn noch größer. Zu diesem Zeitgewinn, zu dem ein Gewinn an Schiffsfrachtkosten sowie an Zinsen für schnellere Ablieferung der Ladungen hinzukommt, tritt als weitere Ersparnis gegenüber der Fahrt um Skagen die Vermeidung der Lotsenkosten im Sund, die Verminderung der bedeutenden Versicherungsgebühr für Schiff und Ladung hinzu. Die Schifffahrt hat bei Benutzung des Nord-Ostsee-Kanals außer der Wegabkürzung gegenüber der natürlichen Fahrt um Skagen außerdem die hohe Sicherheit und Güte des Fahrwassers und die Vorzüglichkeit der Betriebsgestaltung, die ihm zweifellos den Uebersee- und Küstenverkehr zufallen lassen.

Der Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal ist in stetigem Steigen begriffen. Schiffe aller Nationen verkehren heute auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Der Nord-Ostsee-Kanal gehört mit dem Suez-Kanal und dem Panama-Kanal zu den bedeutendsten Seekanälen der Erde und kann sich mit diesen beiden völkerverbindenden und wegabkürzenden Wasserstraßen durchaus messen. Der in den letzten Jahren vor dem zweiten Weltkriege erreichte Verkehrsumfang auf dem Nord-Ostsee-Kanal — im Höchstfall über 23 Mill. NRT im Jahr — übertraf den Verkehr des Panama-Kanals und stand dem des Suez-Kanals nur um ein Geringes nach; bezüglich der Schiffszahl — mehr als 50 000 Schiffe im Jahr — übertraf er jene Kanäle um das acht- bis zehnfache, da der Nord-Ostsee-Kanal im Gegensatz zum Suez- und Panama-Kanal nicht nur von großen Ueberseeschiffen, sondern auch in sehr starkem Maße von der Küstenschifffahrt benutzt wird.

Der Nord-Ostsee-Kanal ist nicht nur für das deutsche Wirtschaftsleben, sondern insbesondere auch für den Welthandel und die Weltwirtschaft eine Lebensader und eine unentbehrliche Schifffahrtsstraße. Möge das bewährte Werk aller Welt bezeugen, was Deutschland durch Fleiß, Tüchtigkeit und gediegenes Wissen zu leisten fähig war und möge der Nord-Ostsee-Kanal dem deutschen Vaterlande in seinem wirtschaftlichen Wiederaufbau reichen Segen bringen.