Text aus Bildmappe: **DER NORD- OSTSEE-KANAL** - Verlag von Constabel & Knackstedt, Hamburg

Der Nord-Ostsee-Kanal

in 16 Photographien nach den im Auftrage der Kaiserlichen Kanal-Commission in Kiel ausgeführten Aufnahmen.

Historische Daten und Zahlen über die Vorgeschichte und den Bau des Kanals.

„„Vnd wirdt bey meiner Stadt Kiell an der Ost Sehe belegen die Gelegenheit erspuret vnd befunden das man enen Graben ungefährlich 2000 Ruten „„lang eine Schiffarth durch etzliche Sehe vnd Awen bis in den Wasserfluss die Eider genandt kant gemachet werden welcher Wasserfluss am in „„selbst Schiffereich ist vndt in die West Sehe seinen Fall hat.“ “

Dieses Schreiben des Herzogs Adolph an den Kaiser Maximilian II. vom 16. August 1571 kann als die erste historische Notiz über den Nord-Ostsee-Kanal — in der Richtung, wie derselbe jetzt ausgeführt ist — betrachtet werden. Schon hatten freilich die Lübecker in den Jahren 1391—98 den Stecknitz-Kanal angelegt. Aber nur der Binnenverkehr konnte hiervon einen Nutzen ziehen, da seine geringe Tiefe die Durchfahrt nur für Flachboote ermöglicht. Auch Hamburg hatte im Jahre 1448 vom Grafen Adolph VIII. von Holstein die Erlaubniss erhalten, einen Kanal zwischen Alster und Beste, einem Nebenfluss der Trave, herzustellen. Fünfundsiebzig Jahre dauerte der Bau, — dann schütteten die Einwohner Borstels und Jersebecks den „Graben“ wieder zu. Unter Christian III. entstand 1539 der Plan eines Kanals zwischen Ribe und Kolding bez. Hadersleben, unter Christian IV. (1588—1648) der eines solchen zwischen Ballum und Apenrade, später sollte unter Wallenstein ein Binnenland-Wasserweg von Wismar zur Elbe geschaffen werden, und endlich tauchte unter Cromwell 1761 das Project Husum-Schleswig-Eckernförde auf. Aus der neueren Zeit sind zu erwähnen die Projecte Brunsbüttel-Eckernförde, St. Margarethen-Haffkrug, Büsum-Eckernförde, Störort-Niendorf etc. Im Jahre 1784 wurde der Eiderkanal seiner Bestimmung übergeben. Sein Lauf zwischen Tönning und Holtenau erstreckt sich in einer Ausdehnung von 45 km; aber auch hier können nur Fahrzeuge bis zu 3 m Tiefgang ihren Weg nehmen.

Der Hamburger Rheder H. Dahlström war es, der im Jahre 1878 den durch die Kriegsereignisse von 1866 und 1870/71 in den Hintergrund gedrängten Plan der Schaffung eines für Kriegs- und Handelsschiffe befahrbaren Kanals wieder ernsthaft zu fördern suchte. In erschöpfender Weise trug er mit dem Ingenieur Baden statistisches Material zusammen und in Gemeinschaft mit dem Bauunternehmer Vehring sollte eine Kanal-Actiengesellschaft gegründet werden. Er musste zurücktreten, als die Reichsregierung beschloss, den Kanal auf Kosten des Staates zu bauen. Dahlström's Project eines Nord-Ostsee-Kanals von Brunsbüttel über Wittenbergen, Rendsburg, Steinrade, Knoop nach Holtenau kam zur Ausführung. Diese Trace wurde durch Gesetz vom 16. März 1886 als Reichskanal acceptirt und die feierliche Grundsteinlegung am 3. Juni 1887 durch Kaiser Wilhelm I. vollzogen. Und heute stehen wir vor einem der grössten und bedeutsamsten Friedenswerke des geeinigten Deutschlands, welches in seiner Vollendung die hohe Bewunderung der Mit- und Nachwelt zu erwecken geeignet ist. Ein grossartiges Werk zwingt mit seinen ungeheueren Dimensionen den Beschauer in den Bann des Staunens. Zwei gewaltige Fluthschleusen bilden in einer Länge von je 150 m, einer Breite von 25 m und einer Wassertiefe von 9,8 m sichere Abschlüsse gegen die Meere; eine kleinere Verbindungsschleuse bei Rendsburg, 68 m lang, 12 m breit und 5,5 m tief, regulirt den Wasserstand innerhalb des Kanals. Riesige Brücken führen die Eisenbahnzüge über den Kanal. Bei Grünthal überspannt eine Brücke mit kühngeschwungenem flachen Bogen von 156,5 m lichter Weite das Kanalbett, und gar die mächtige Brücke bei Levensau zeigt in ihrer überwältigenden Entfaltung eine Stützweite von 163,4 m. Unter diesen Brücken können die grössten Schiffe mit stehenden Masten hindurch fahren, bis auf wenige, welche den höchsten Theil, die Oberbramstange, umlegen müssen.

Die Länge des ganzen Kanals beträgt 98,65 km, seine Wasserspiegelbreite 65 m, seine Tiefe 9 m. Die Sohle des Kanalbettes zeigt eine Breite von 22 m. Die Breite des Kanals würde für die Begegnung eines Handelsschiffes mit einem Panzer an allen Stellen ausreichen; zwei Kriegsschiffe würden eine der acht Ausweichstellen, welche in einer Länge von je 500 m und einer Breite von je 100 m angelegt sind, benutzen müssen.

Bei all seiner Grossartigkeit und trotz all der Schwierigkeiten, welche sich seiner Ausführung entgegenstellten, ist der Nord-Ostsee-Kanal doch dasjenige von allen derartigen Unternehmungen, welches verhältnissmässig die geringsten Kosten verursacht hat, ein Beweis, dass die 156 Millionen Mark Baukosten, zu welchen das Reich 106 und Preussen 50 Millionen Mark beigesteuert, rationell verwirthschaftet wurden. Auf den Kilometer berechnet, betragen sie 1,58 Millionen Mark, während sie sich bei dem 25 km langen Nordsee-Kanal von Amsterdam nach Ymuiden auf 2,04, bei dem 160 km langen Suez-Kanal auf 2,28 und bei dem 6,34 km langen Kanal von Korinth gar auf 6,78 Millionen Mark per Kilometer stellen.