

DER
NORD-OSTSEE-
KANAL

Haeseler'sche Buchhandlung
KIEL

Der Nord-Ostsee-Kanal

in 15 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.

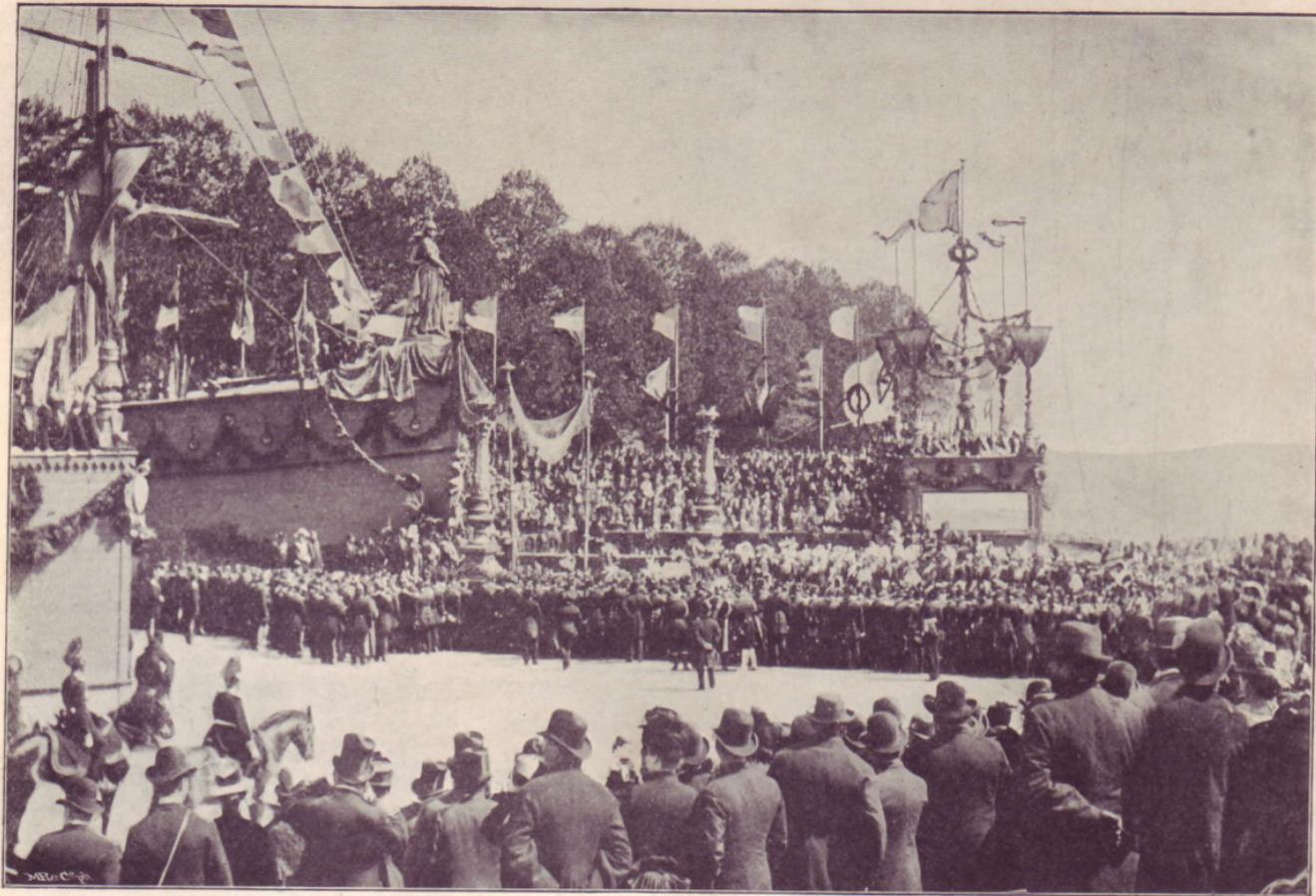
„Vnd wirdt bey meiner Stadt Kiell an der Ost See belegen die Gelegenheit erspüret vnd befunden das man einen Graben ungefährlich 2000 Ruten lang eine Schiffarth durch etliche See vnd Awen bis in den Wasserfluss, die Eider genandt kant gemacht werden welcher Wasserfluss am in selbst Schiffereich ist vndt in die West See 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 Jersbeck 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 Holtenua erstreckt sich in einer Ansehnung von 45 km; aber auch hier können nur Fahrzeuge bis zu 3 m Tiefgang ihren Weg nehmen.

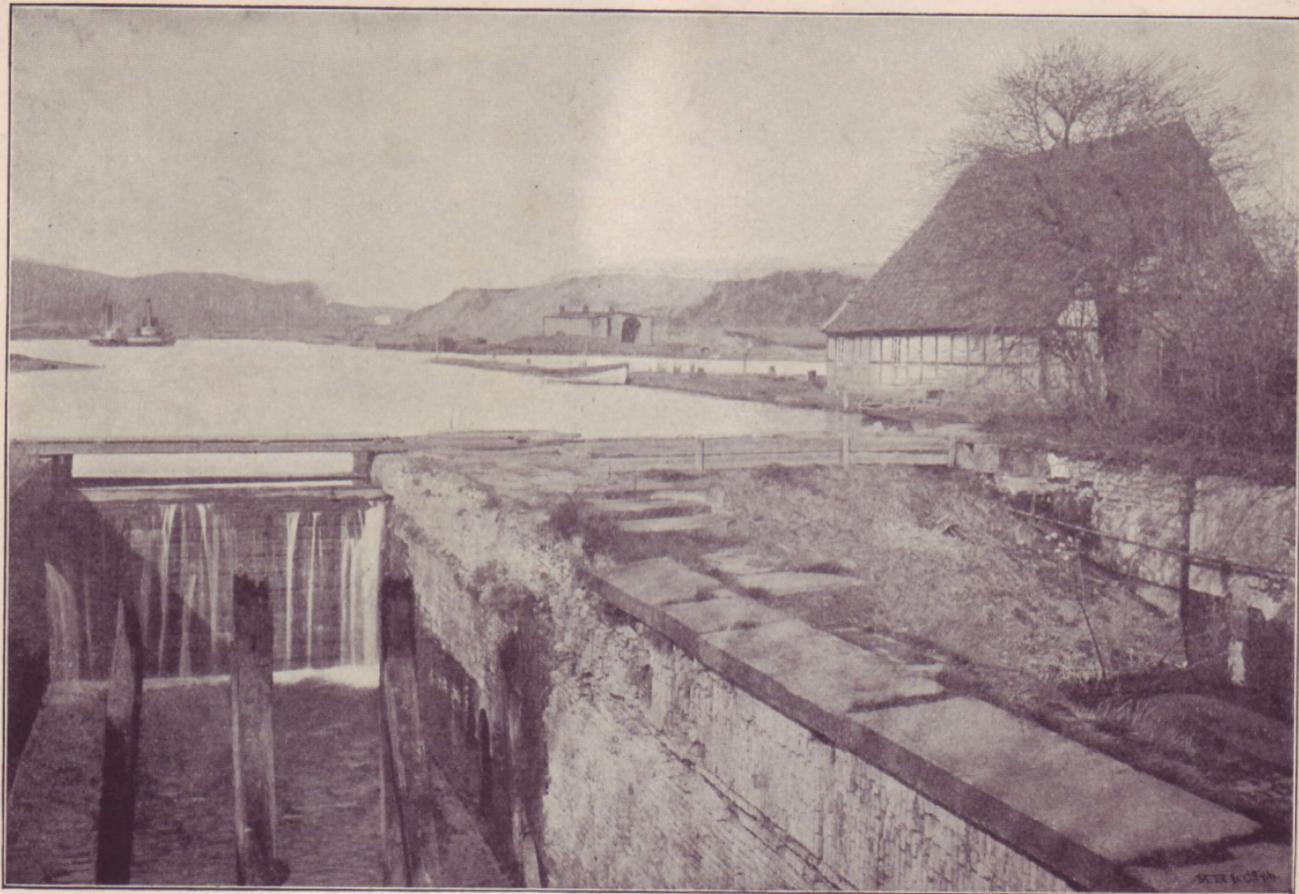
Der Hamburger Rheder H. Dahlström war es, der im Jahre 1878 den durch die Kriegsereignisse von 1866 und 1870/71 in den Hintergrund gedrängten Plan der Schaffung eines für Kriegs- und Handelsschiffe befahrbaren Kanals wieder ernsthaft zu fördern suchte. In erschöpfender Weise trug er mit dem Ingenieur Baden statistisches Material zusammen und in Gemeinschaft mit dem Bauunternehmer Vehrung 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 Holtenua 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 bedeutungsvollsten 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 ungeheuren Dimensionen den Beschauer in den Bann des Staunens. Zwei gewaltige Fluthschlusen 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 beigetragen, 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.

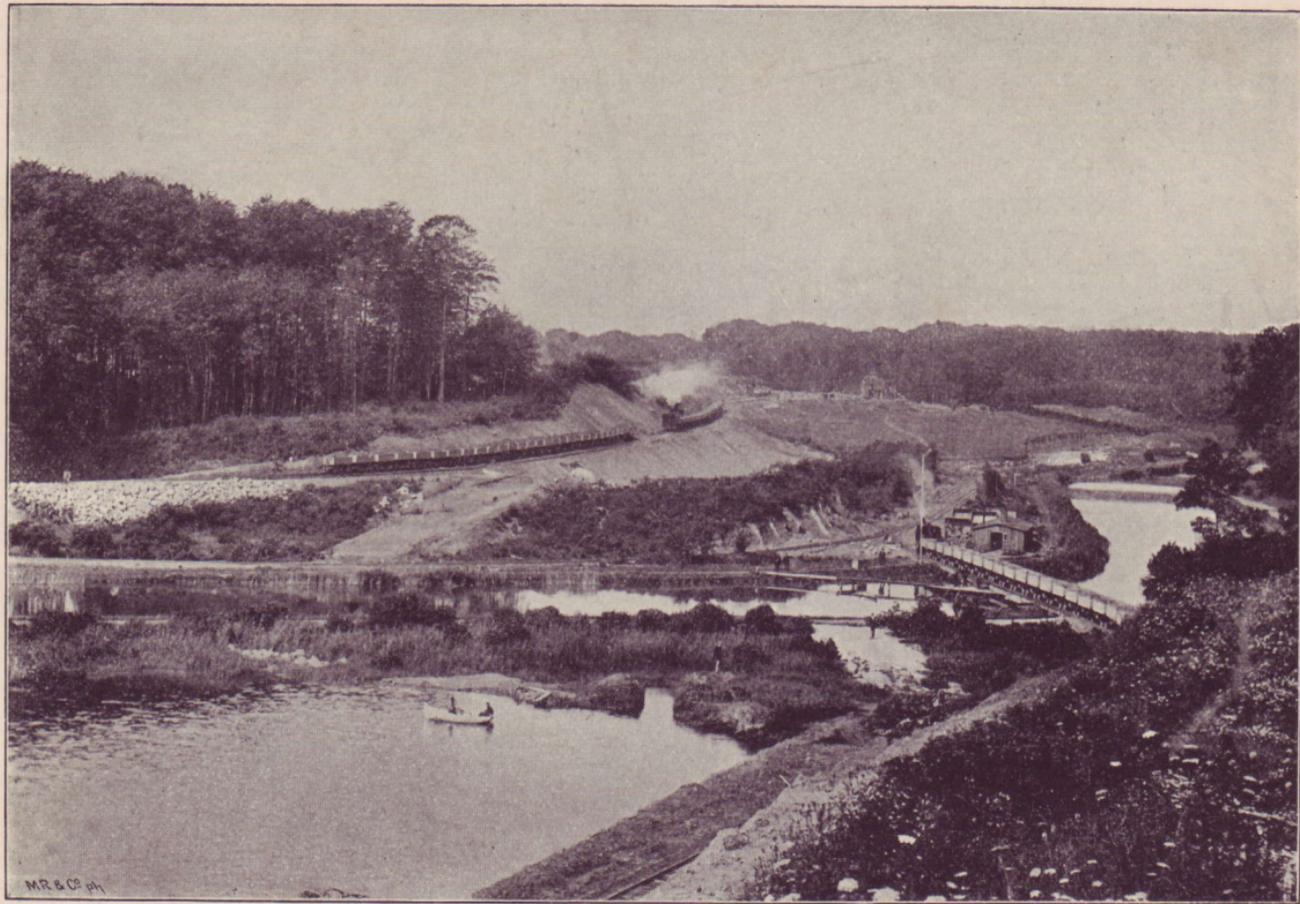
Der Bau des Kanals, dessen jährliche Unterhaltungskosten auf 1,9 Millionen Mark veranschlagt sind, bildet zweifellos ein Culturwerk allerersten Ranges. Der weite Weg durch das Kattogat mit seiner Menschen und Schiffen so gefährlichen Passage ist für die Schifffahrt aufgehoben, diese und mit ihr Handel und Industrie erhoffen einen neuen Aufschwung von dem Riesenwerke, und die Segnungen des neugeschlungenen Culturürtels werden dem gesammten deutschen Volke zu Theil werden.



Grundsteinlegung durch Kaiser Wilhelm I., am 3. Juni 1887.



Schleuse des alten Eider-Kanals bei Holtenau, aufgen. 1887. Erbaut vor hundert Jahren.

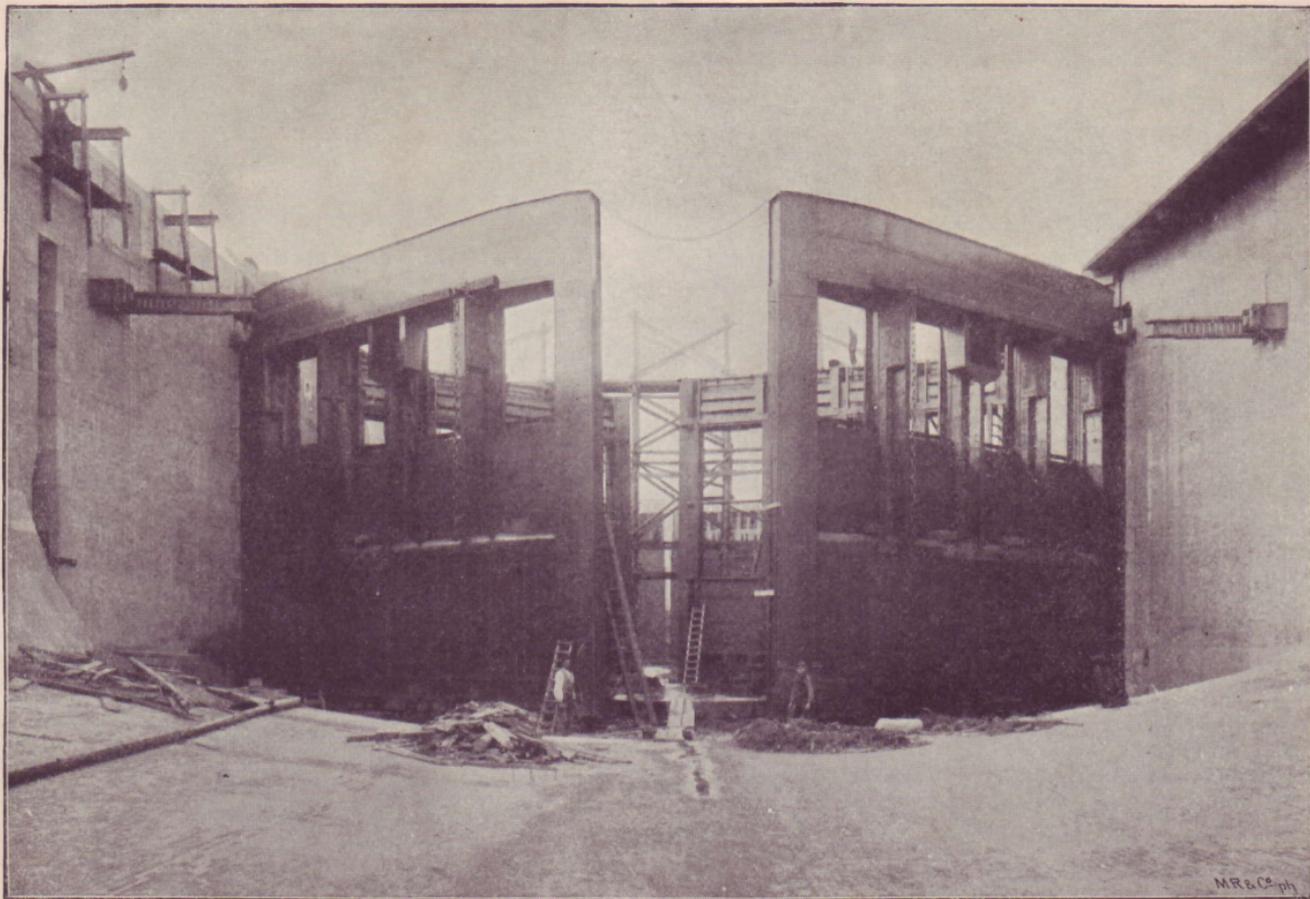


Der alte Eider-Kanal im Umbau, Juli 1891.



Nassbagger und Elevatoren im Betriebe, Mai 1891.

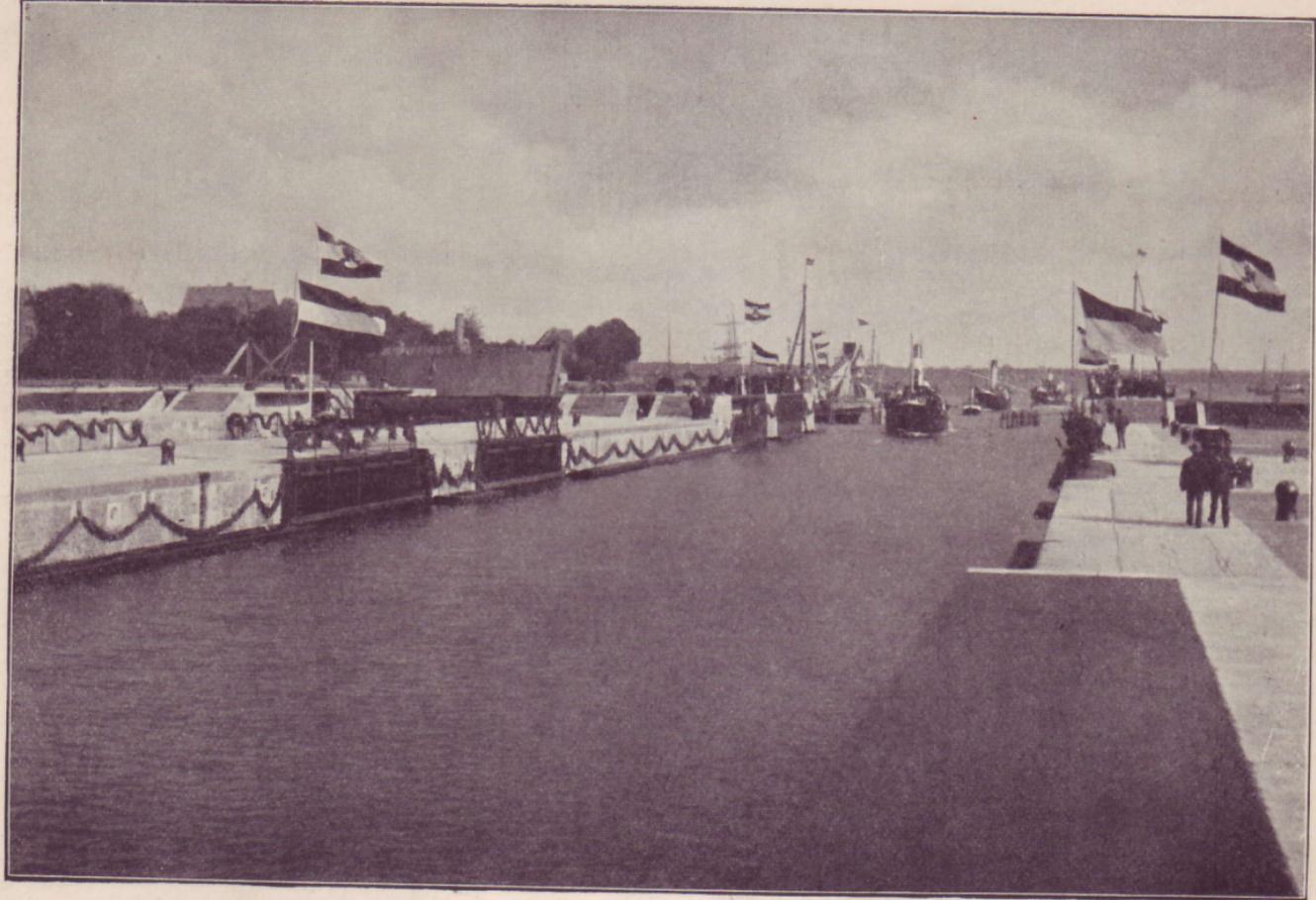




Sperrthore der Schleuse bei Brunsbüttelhafen, 4. Sept. 1894.



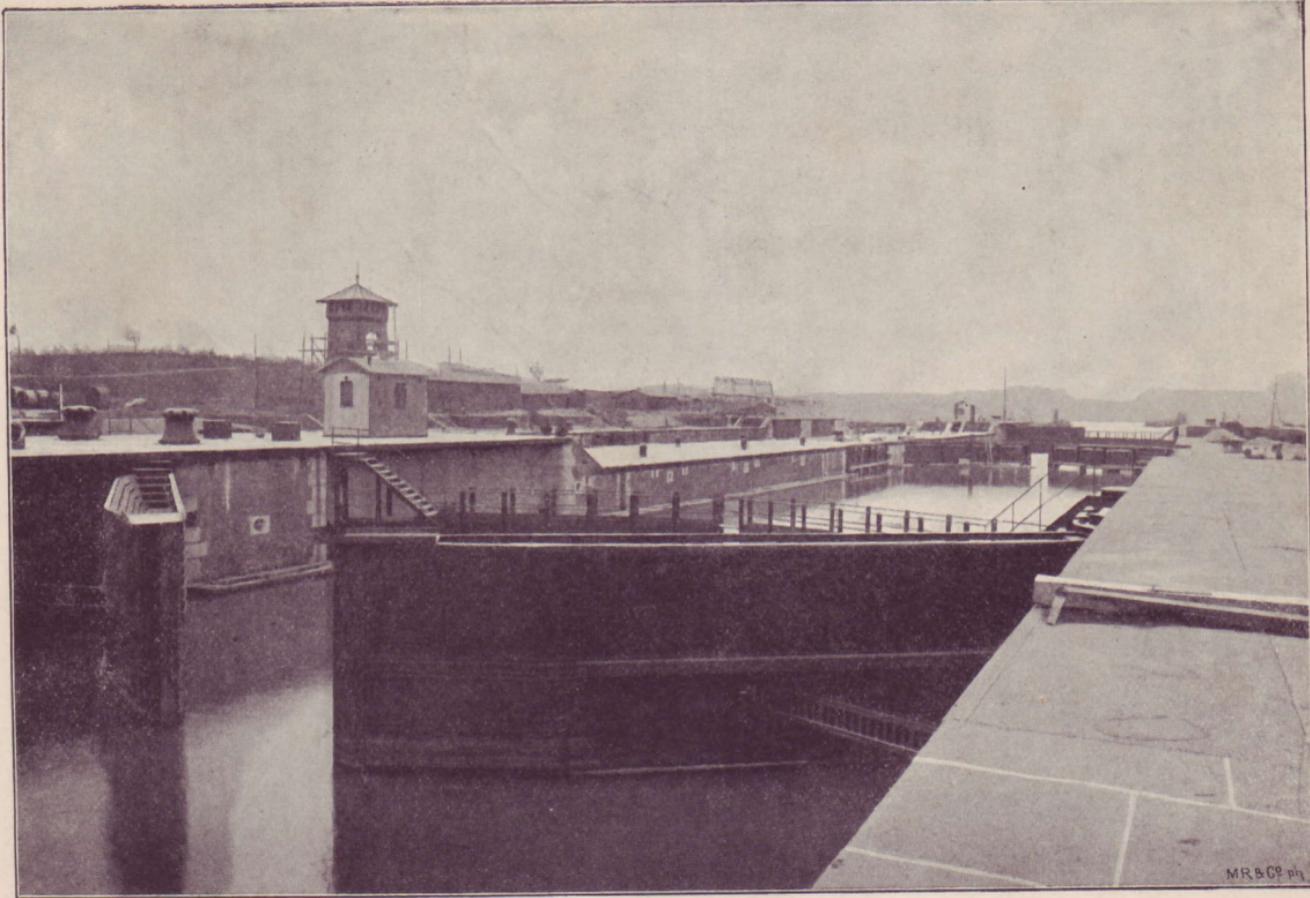
Hochbrücke bei Grünthal mit Kanalsohle, 21. Dez. 1894.



Eröffnung der Schleuse bei Holtenau, 1894.



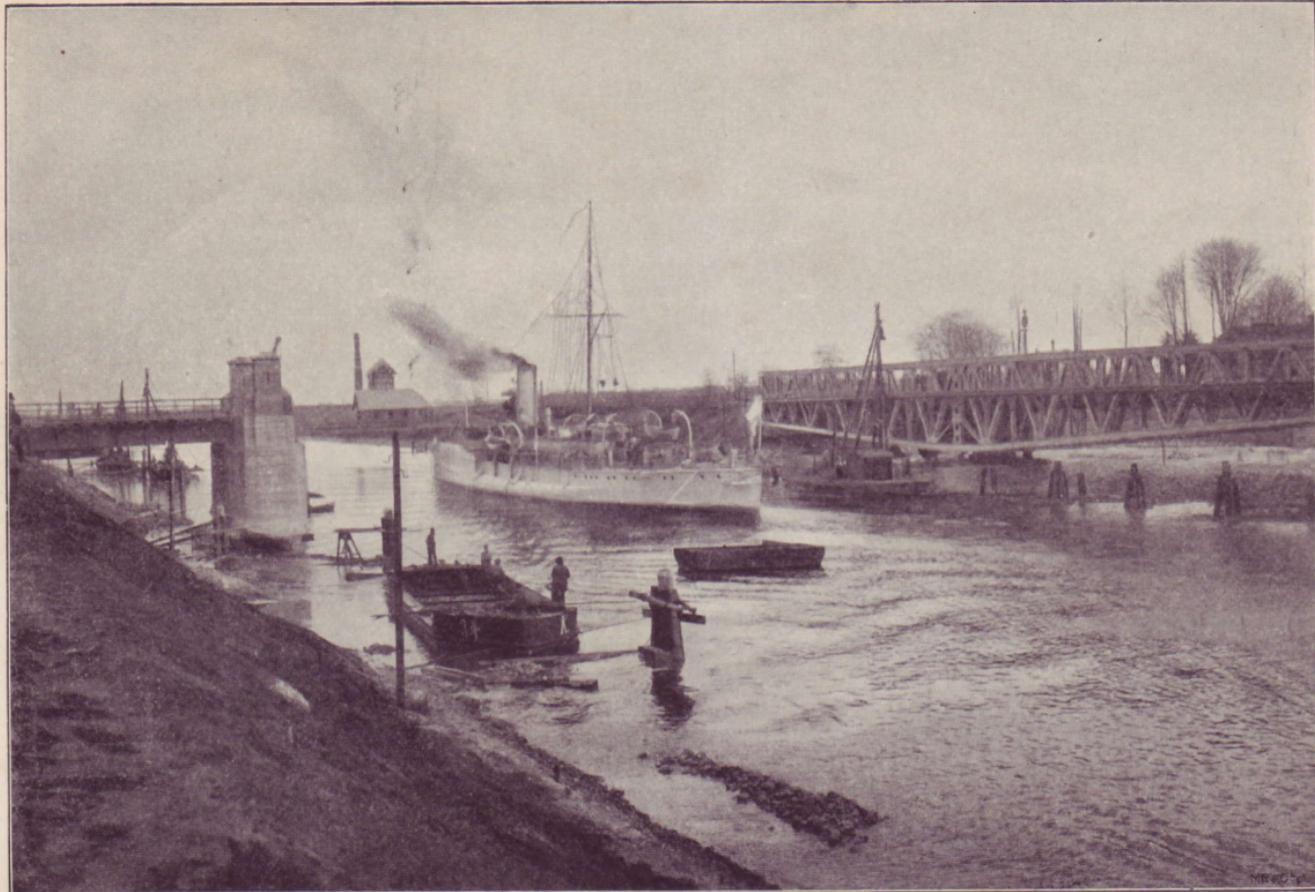
Binnenhafen bei Holtenau, April 1895.



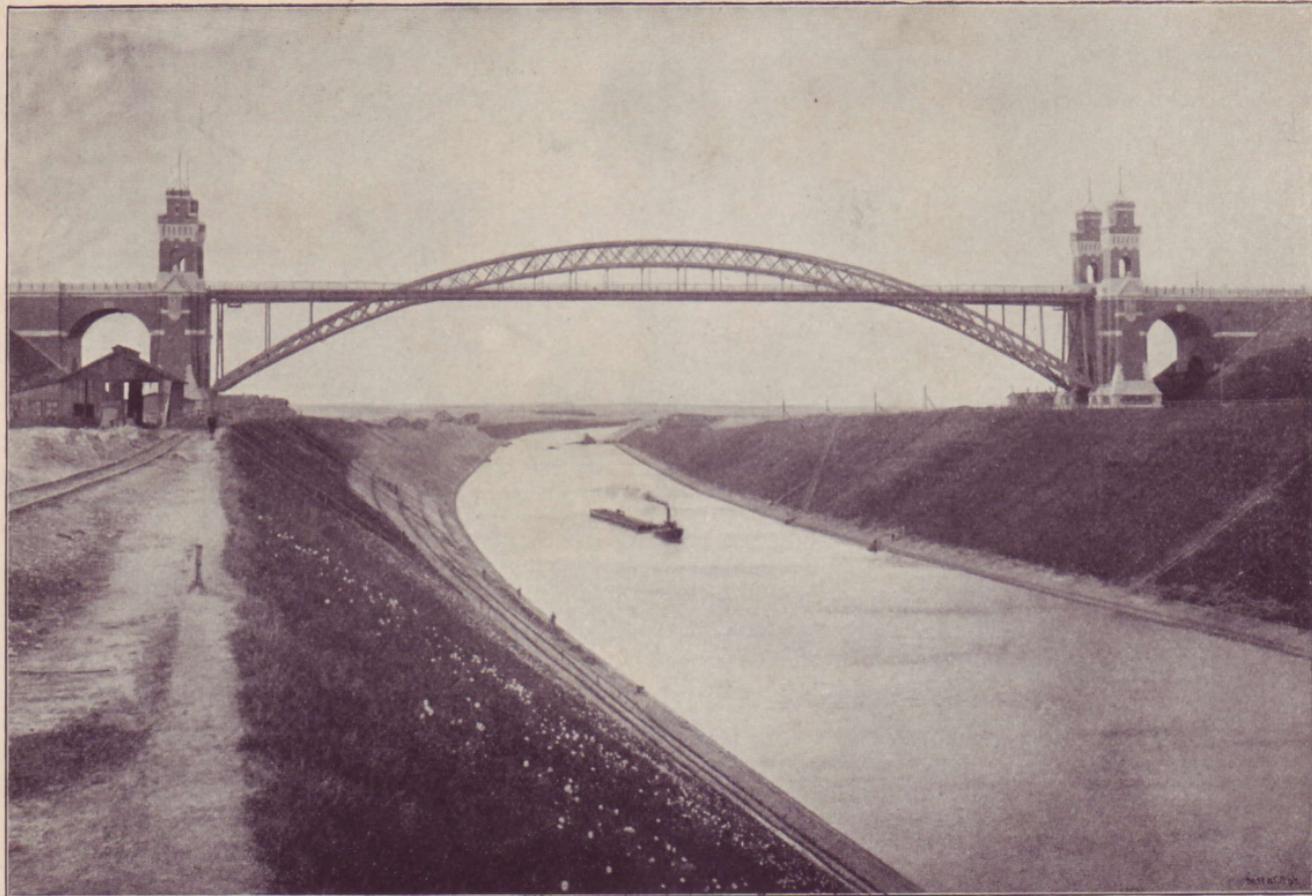
Ostsee-Schleuse bei Holtenau.



Hochbrücke bei Levensau, Mai 1895.



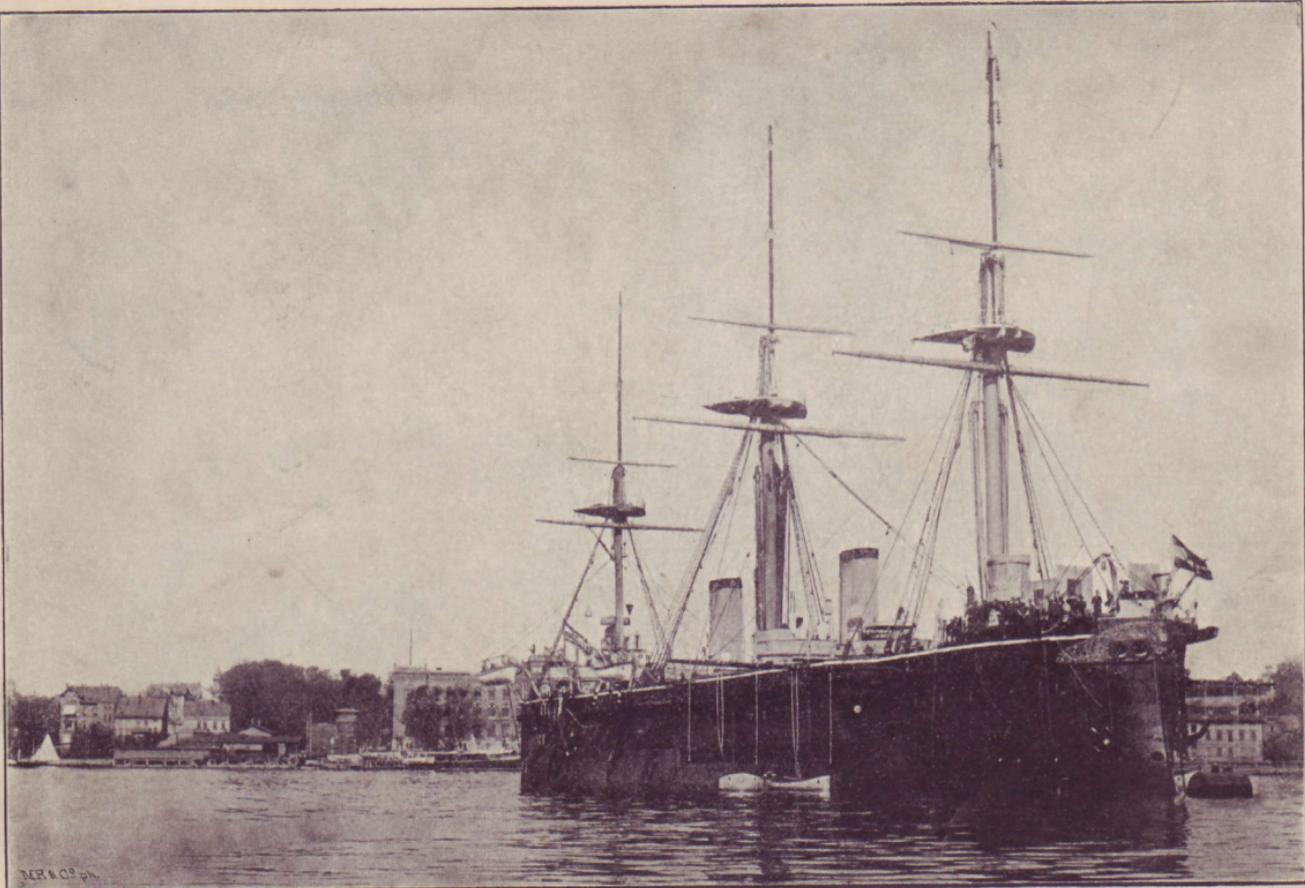
Das erste Kriegsschiff »Aviso Jagd« mit Prinz Heinrich an Bord den Kanal (Strassendrehbrücke bei Rendsburg) passierend.



Hochbrücke bei Grünthal, Mai 1895.



Nordsee-Schleuse bei Brunsbüttelhafen, Mai 1895.



Kriegsschiff und Marineakademie (Kiel).