

Der Nord-Ostsee-Kanal und seine Vorläufer

Im AGRICOLA-Mitteilungsblatt I/2009 haben wir uns mit dem Ludwigskanal, dem Vorgänger des Rhein-Main-Donau-Kanals, beschäftigt und dabei den Nord-Ostsee-Kanal in einem kurzen Vergleich thematisch gestreift. Hier nun soll diese künstliche Wasserstraße, die die Nordsee mit der Ostsee verbindet, etwas ausführlicher behandelt werden.

Als Kaiser Wilhelm II. nach achtjähriger Bautätigkeit vom 19. bis 22. Juni 1895 in einem mehrtägigen Festakt, der seine Schauplätze in Hamburg, Brunsbüttel und Kiel hatte, die Kanalverbindung zwischen Nord- und Ostsee einweihte und nach seinem Großvater „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ taufte, wurde nicht nur die heute am meisten befahrene Schifffahrtsstraße der Welt eröffnet sondern auch eine Jahrhunderte zurückreichende Bautradition weitergeführt, die stets die Verbindung zwischen Nord- und Ostsee durch die Jütische Halbinsel zum Gegenstand hatte.



Heute ist diese - 1948 in **Nord-Ostsee-Kanal** umbenannte - Kanalverbindung nicht nur die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt sondern für die gesamte Region ein wichtiger Standortfaktor mit entsprechenden Auswirkungen auf die Wirtschaftsleistung und das Arbeitsplatzangebot Schleswig-Holsteins. 2007 befuhren 57.307 Schiffe den Kanal, 43.378 davon waren Handelsschiffe.

Der Nord-Ostsee-Kanal, international auch Kiel-Canal genannt, im Vergleich mit Panama- und Suez-Kanal*:

Kanal	Eröffnungsjahr	Länge (in km)	Verkürzung der Seestrecke ...	Schiffe (Anzahl)	Transportmenge (in Tonnen)	Gebühren (in Euro)
Nord-Ostsee-Kanal	1895	99	... um Jütland um 400 Seemeilen	57.307	100 Mio	5.200
Panama-Kanal	1914	82	... um Kap Hoorn um 5250 Seemeilen	13.234	208 Mio	59.800
Suez-Kanal	1869	163	... ums Kap der Guten Hoffnung um 8500 Seemeilen	20.384	700 Mio	76.500

*) Die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2007 und auf ein Standardschiff von 17.200 Tonnen Tragfähigkeit.

Aus der Urkunde, die von Kaiser Wilhelm II. unterzeichnet wurde und die bei der Eröffnungsfeier am 21. Juni 1895 in Kiel-Holtenau in den Schlussstein gelegt wurde, lässt sich entnehmen, dass der Kanal „... *die unmittelbare Verbindung der deutschen Meere (...) aber nicht nur dem Vaterlande und seinem Handel, seiner Schifffahrt und seiner Wehrkraft (...) förderlich sein [soll]. Indem Wir ihn in den Dienst des Weltverkehrs stellen, eröffnen Wir neidlos allen seefahrttreibenden Völkern die Theilnahme an den Vortheilen, welche seine Benutzung gewährt. (...).*“

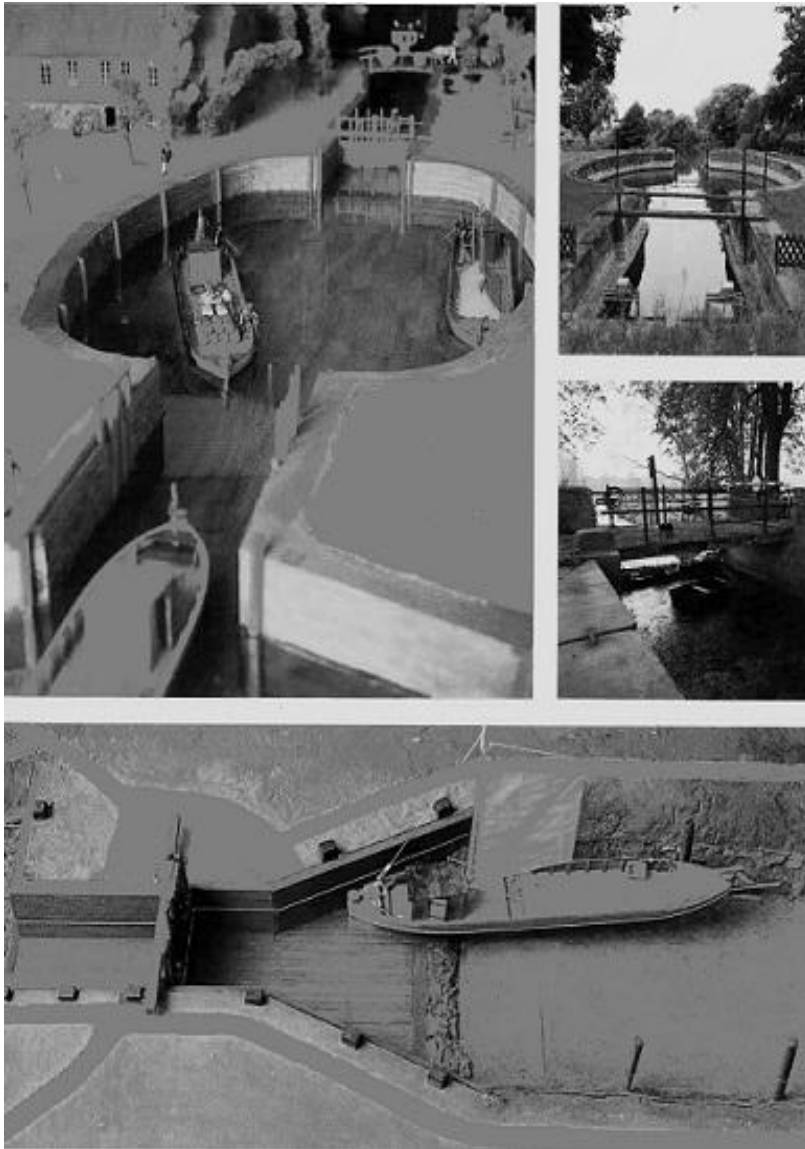
Insbesondere der Handel war die treibende Kraft, die bereits Jahrhunderte vor der Grundsteinlegung des Nord-Ostsee-Kanals, die vom Großvater Wilhelms II., von Kaiser Wilhelm I. am 3. Juni 1887 erfolgt war, immer wieder zu einer Verkürzung des gefährlichen Seeweges, der um die von Schleswig-Holstein und Jütland gebildete Halbinsel herumführte, drängte. Schon die Wikinger verstanden es, mit ihren Schiffen die Halbinsel zu queren. Sie nutzten die schiffbare Eider und deren Nebenfluss, die Treene, um von der Nordsee bis Hollingstedt zu gelangen. Von dort waren es nur noch 15 km bis zum Haddebyer Noor am Ende der Schlei, eines langen, engen Meeresarms der Ostsee. Dort lag der dominierende Handelsplatz der gesamten Ostseeregion, Haithabu.

Nach der Zerstörung Haithabus im Jahre 1066 wurde auf dem Nordufer der Schlei, in Sichtweite des alten Handelsplatzes, die Siedlung Schleswig gegründet, die für einige Jahrzehnte die Funktion Haithabus übernehmen konnte, bis sie von Lübeck abgelöst wurde, das sich zum zentralen Handelsplatz an der Ostsee entwickelte. Ende des 12. Jahrhunderts wurde Hamburg zur Handels- und Residenzstadt ausgebaut und mit wichtigen Handels- und Schifffahrtsprivilegien ausgestattet. Lübeck und Hamburg wurden so dominierend, dass in der Region keine weitere wirtschaftlich an sie heranreichende Stadt entstehen konnte. Was lag also näher, als zwischen diesen beiden Hanse-Städten einen Kanal zu errichten? Mit dem **Stecknitzkanal** wurde dieser Plan dann auch verwirklicht.

Wie schon die Wikinger so nutzten auch die Hanseaten den Lauf der Flüsse soweit diese für ihre Zwecke schiffbar waren. Die Stecknitz, ein rechter Nebenfluss der Trave, wurde mit der Delvenau, einem rechten Nebenfluss der Elbe, verbunden und dadurch Lübeck über Mölln und Lauenburg mit Lüneburg und Hamburg. In einem Vertrag vom 24. Juni 1390 zwischen Lübeck und Herzog Erich II. von Sachsen wurden die Einzelheiten zum Bau der sieben Kilometer langen Kanalstrecke zwischen den Flussläufen, die Pflichten der Vertragspartner sowie die Handelsgüter, die auf dem Kanal transportiert werden sollten (Getreide, Heringe, Käse, Salz, Leinwand, Holz, Kupfer, Eisen, Blei) festgelegt. Nach einer Bauzeit von sieben Jahren gelangten am 22. Juli 1398 die ersten Kähne, von Lüneburg kommend, nach Lübeck. Der Stecknitzkanal war der erste funktionsfähige Kanal auf deutschem Herrschaftsgebiet. Er blieb 500 Jahre lang in Betrieb!

Der Kanal wies 15 Schleusen, darunter 12 Stauschleusen auf. Auf der abgelassenen Stauwelle einer dieser Schleusen „ritten“ die zu Tal fahrenden Schiffe bis zur nächsten Schleuse hinab. Die talaufwärts fahrenden wurden gegen den Strom des abfließenden Stauwassers getreidelt. Zu den Anfangszeiten des Stecknitzkanals musste man für die Passage von Lauenburg bis Lübeck drei bis vier Wochen ansetzen, später, nachdem am Kanal Ausbaumaßnahmen sowie an den Schiffen Verbesserungen durchgeführt worden waren, nur noch acht bis neun Tage. Die Tragfähigkeit der Wasserfahrzeuge konnte dabei von zunächst 7,5 auf schließlich 30 Tonnen gesteigert werden. Die Schiffe waren dann 23 Meter lang, 4,20 Meter breit und wiesen einen Tiefgang von 80 Zentimetern auf.

Schon im 18. Jh. war die Technik des Stecknitzkanals mit seinen Stauschleusen überholt, doch erst mit dem Bau der Eisenbahn zwischen Lübeck und Büchen mit Anschluss an die Strecke Hamburg-Berlin war der Kanal kaum noch konkurrenzfähig. Ein neuer Kanal musste gebaut werden.



So wurde am 16. Juni 1900 der **Elbe-Trave-Kanal** (Elbe-Lübeck-Kanal) zwischen den Hansestädten Lübeck und Hamburg eröffnet. Treibende Kraft war Lübeck, damit die Stadt nach dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals (Nord-Ostsee-Kanals) konkurrenzfähig bleiben konnte. Der Elbe-Trave-Kanal besteht heute noch. Seine Entstehungsgeschichte reicht bis in die Mitte des 15. Jhs. zurück. Denn damals gab es Schwierigkeiten auf dem Stecknitzkanal für dessen Benutzung die Lauenburger Herzöge mehr und mehr Abgaben forderten. Der erste Versuch im Jahre 1448 die Alster mit der Beste, die in die Trave mündet, zu verbinden, scheiterte an den technischen Anforderungen. Ein weiterer Versuch wurde 1525 in Angriff genommen und 1529 konnte diese Kanalvariante auch tatsächlich eröffnet werden. Sie war allerdings nur zwanzig Jahre lang in Betrieb, da die Schwierigkeiten bei der Wasserzufuhr für das Scheitelstück über die Wasserscheide zwischen Nord- und Ostsee nicht bewältigt werden konnten.

Die Palmschleuse am Stecknitzkanal oben im Modell und in natura sowie ein Modell der Dückerschleuse bei Witzeze unten (Quelle: Opitz)

Im 18. Jh. scheiterten Pläne, diese Kanaltrasse wieder zu beleben nicht an technischen Problemen sondern an politischen Vorgaben. Denn eine Verbindung zwischen Nord- und Ostsee sollte den Transfer von Seeschiffen erlauben und zugleich militärische Anforderungen erfüllen. So kam es zum Bau des **Schleswig-Holsteinischen-Kanals** (auch Eider-Kanal genannt), der 1784 in Betrieb genommen wurde. Diese Verbindung führte von Holtenau an der Ostsee über den Flehmuder See zur Untereider und erreichte bei Tönning die Nordsee. Die eigentliche Kanalstrecke zwischen Kiel-Holtenau und Rendsburg war 34 km lang und erhielt eine Tiefe von 3,5 Meter. Die obere Breite betrug 31 Meter. Jeweils drei Schleusen führten von beiden Meeren zur Scheitelhaltung. Bis zu 3000 Arbeiter waren zwischen 1777 und 1784 beim Bau des Schleswig-Holsteinischen-Kanals beschäftigt. Er war damals die längste künstliche Wasserstraße in Europa und wurde zum Vorbild für viele ähnliche Projekte. Für die gesamte Kanalstrecke von Kiel nach Tönning benötigte ein Segelschiff drei bis vier Tage. Dampfschiffe dagegen konnten die Passage in 15 Stunden zurücklegen. Während der gut 100 Jahre seines Bestehens befuhren insgesamt 284.000 Schiffe den Schleswig-Holsteinischen-Kanal, der starke wirtschaftliche Impulse ausstrahlte, von denen in erster Linie die Hafenstädte Tönning, Rendsburg und Kiel profitierten. An den beiden Seehäfen in Kiel und Tönning wurden riesige Packhäuser zur Lagerung der Waren sowie große Verwaltungsgebäude für den Hafenumschlag und den Zoll errichtet. Eiserne Brückenkonstruktionen überquerten den Kanal. Für ihre Herstellung wurde in Rendsburg die Carlshütte gegründet.

Zwar konnten Handelsschiffe in wirtschaftlich attraktiver Größe den Schleswig-Holsteinischen-Kanal befahren, nicht aber, wie angestrebt, größere Kriegsschiffe. Preußen hatte schon früh geeignete Kriegshäfen an Nord- und Ostsee gesucht und auch eine moderne Kanalverbindung geplant, doch erst nach den Reichseinigungskriegen 1864 gegen Dänemark, 1866 gegen Österreich und 1870/71 gegen Frankreich konnten diese Pläne auch verwirklicht werden. Reichskanzler Bismarck war es, der sich gegen Bedenkenräger, die vor allem aus militärischen Kreisen kamen, die die Geldmittel besser in den Flottenbau investieren wollten, durchsetzte. In seinen Memoiren „Gedanken und Erinnerungen“ begründete er seine strategischen Überlegungen so:

„Die Jütische Halbinsel zwingt zur Verteilung der deutschen Flotte auf zwei Meere. Das könnte durch den Kanalbau überwunden werden. (...) Wenn unsere gesamte Flotte aus dem Kieler Hafen, der Elbmündung und eventuell, bei Verlängerung des Canals, der Jade ausfallen könnte, ohne daß ein blockierender Feind es vorher weiß, so ist der letztere genöthigt, in jedem der beiden Meere ein unsrer gesamten Flotte äquivalentes Geschwader zu unterhalten.“



1885 gelang es Bismarck den Widerstand der Militärs zu überwinden. 1887 wurden die Arbeiten zum Bau des Nord-Ostsee-Kanals aufgenommen. Ein technisch besonders anspruchsvoller Bauabschnitt war die Errichtung der Schleuse von Brunsbüttel, da hier, an der Elbmündung, die Wirkung der Gezeiten berücksichtigt und kontrolliert werden musste. Die Bauausführung stellte nicht nur in technischer, sondern auch in organisatorischer und finanzieller Hinsicht eine große Herausforderung dar. 156 Milliarden Mark waren veranschlagt – und wurden auch eingehalten! Neuartige technische Geräte, wie Trocken- und Nassbagger oder auch Lokomobile wurden eingesetzt. Bis zu 8900 Arbeiter mussten untergebracht, gepflegt, krankenversichert, medizinisch versorgt und seelsorgerisch betreut werden. Sie kamen überwiegend aus Oberschlesien, Galizien, Polen, Italien, Dänemark und Ruthenien (dies war der in Österreich-Ungarn liegende Teil der Ukraine).

Literatur:

- Flottenkommando - Dezernat Handelsschiffahrt (Hrsg.) (2008): Jahresbericht 2008. Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland. 21. Auflage. Glücksburg.
- Opitz, Eckart (2008): Schleswig-Holstein. Das Land und seine Geschichte in Bildern, Texten und Dokumenten. Hamburg, 4. Auflage.
- Schulz, Walter (2008): Der Nord-Ostsee-Kanal. Eine Fotochronik der Baugeschichte. Heide, 6. Auflage.

[Fotos von R. Glassl, 2011: Schiffe auf dem Nord-Ostsee-Kanal bei Sehestedt]

AGRICOLA Informationsblätter zur Kultur- und Naturgeschichte, Blatt 38/2011:
Robert Glassl: Der Nord-Ostsee-Kanal und seine Vorläufer

Herausgeber: AGRICOLA
Arbeitsgemeinschaft für Kultur- und Naturgeschichte Region
Schwarze Laber-Tangrintel e.V.
Geschäftsstelle: Sonnenstraße 1, 92331 Parsberg

