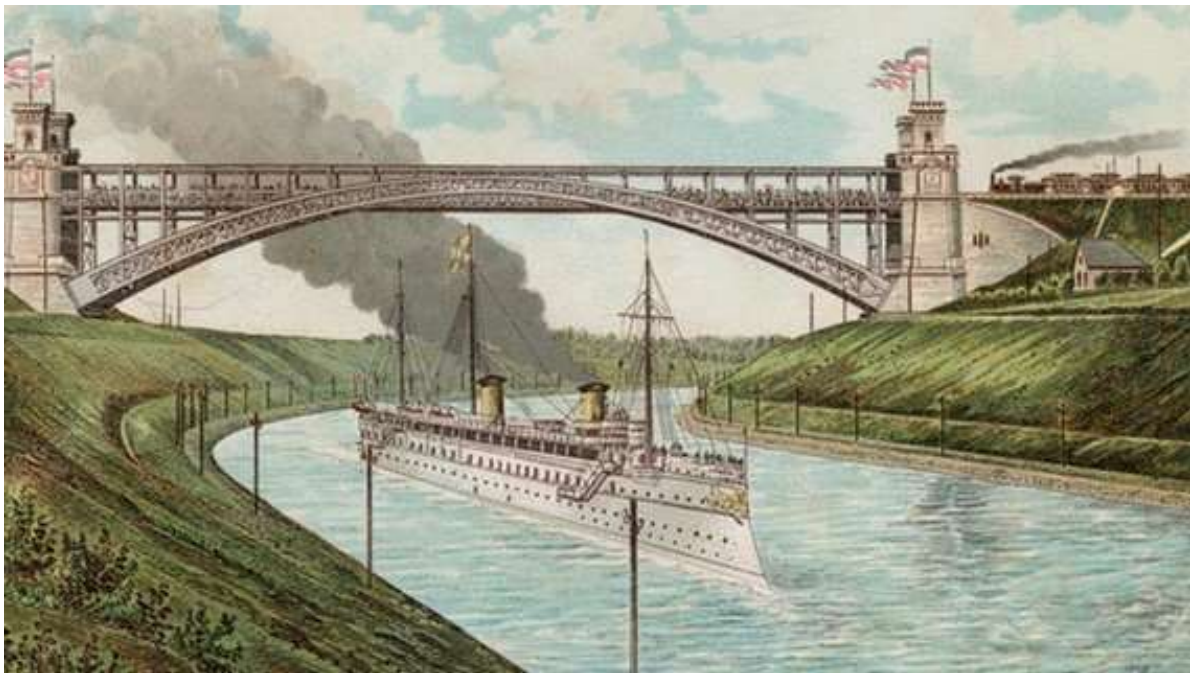


Des Kaisers neuer Kanal

von Carina Werner (auf www.ndr.de)

Ein dreitägiges millionenschweres Fest auf Staatskosten auf die Beine zu bringen, das würde sich heute kein deutscher Politiker mehr trauen. Doch dem jungen Kaiser Wilhelm II. war es im Jahr 1895 die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals wert. Ermöglichte doch der künstliche Wasserlauf die rasche Durchfahrt seiner Kriegsflotte zwischen Nord- und Ostsee.

Kaufmännische und militärische Zwecke



Bereits 1864 plante der preußische Kanzler den Bau eines Kanals. Im Juni 1895 konnte die kaiserliche Jacht "Hohenzollern" ihn befahren.

Der Nord-Ostsee-Kanal hat einen Vorgänger: den Schleswig-Holsteinischen Kanal, den der dänische König Christian VII. von 1777 bis 1784 bauen ließ. Die 1853 in Eider-Kanal umbenannte Wasserstraße begann in Kiel und mündete bei Rendsburg in die Eider, die bei Tönning in die Nordsee fließt. Doch die Fahrt von Nord- zur Ostsee, durch die Eider und das Wattenmeer, dauerte damals noch mehrere Tage.

Grund für den Bau eines neuen Kanals waren militärisch-strategische Überlegungen: Der Schleswig-Holsteinische Kanal war für die deutschen Kriegsschiffe zu klein und galt als nicht ausbaufähig. Bereits 1864, der Deutsch-Dänische Krieg hatte gerade begonnen, ordnete der preußische Kanzler Otto von Bismarck an, eine neue Wasserstraße zwischen Nord- und Ostsee zu entwerfen. Der deutschen Flotte sollte es möglich sein, "jederzeit von der Ostsee in die Nordsee zu gelangen, ohne unter dänischen Kanonen passieren zu müssen".

Doch erst 1878, nach Gründung des Deutschen Reiches, wurden die Pläne konkreter: Der Hamburger Reeder und Kaufmann Hermann Dahlström, der den Spitznamen "Kanalström" trug, legte der

Reichsregierung ein Konzept für den Bau eines Kanals vor, das kaufmännische und militärische Interessen miteinander verband. Der Kanal sollte die Kieler Förde mit der Elbe auf der Höhe von Brunsbüttel verbinden und, wie sein Vorgänger, vorhandene Wasserläufe nutzen. Schon bald ließ sich Kaiser Wilhelm I. für den Bau eines neuen Kanals begeistern.

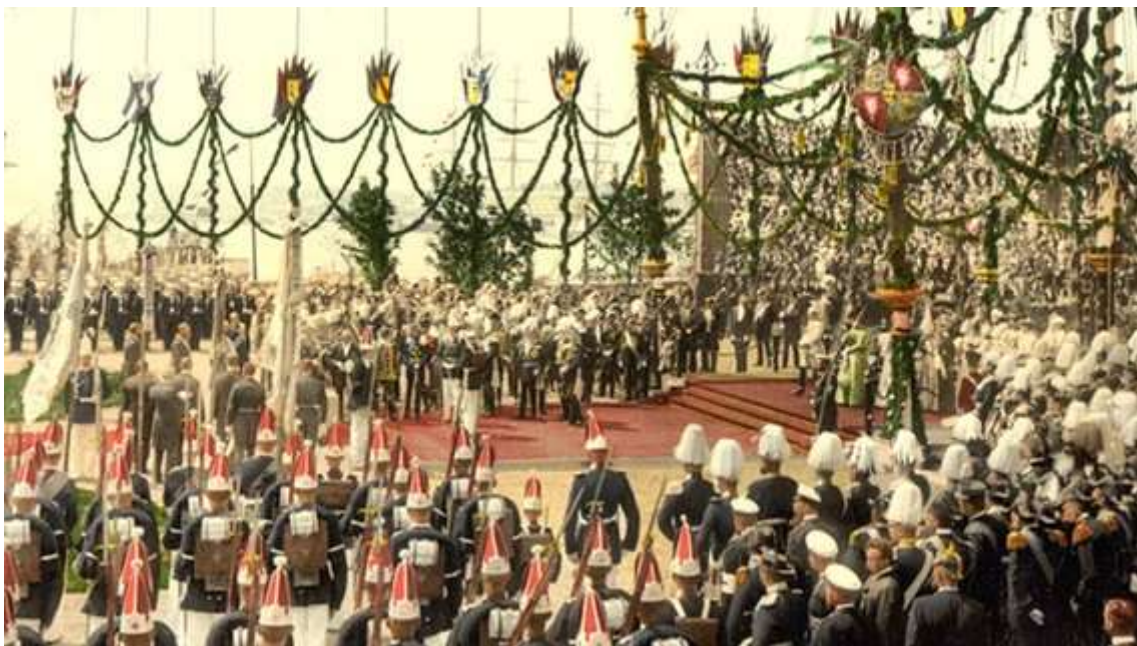
Millionen Kubikmeter Erde bewegt

Am 3. Juni 1887 erfolgte die Grundsteinlegung durch Kaiser Wilhelm I. im Kieler Stadtteil Holtenau mit großem Pomp. Vor 1.000 Ehrengästen und imposanter Kulisse mit Schiffsparade schlug der Monarch mit einem Hammer mehrfach auf den Stein. Zwei Tage lang dauerten die Feierlichkeiten. Weniger ausgelassen ging es in den nächsten acht Jahren zu: Über 8.000 Arbeiter waren zehn Stunden pro Tag für 30 Pfennig Stundenlohn im Einsatz, um die ehrgeizigen Baupläne zu realisieren. Per Bagger oder Hand wurden mehr als 80 Millionen Kubikmeter Erde ausgehoben. Die Uferböschungen wurden befestigt und riesige Schleusenanlagen an den Endpunkten in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau errichtet, um den Kanal vor Wasserstandsschwankungen durch Ebbe und Flut zu schützen. Immer wieder kam es dabei zu Unfällen: Bauarbeiter stürzten von Gerüsten oder wurden von herabfallenden Gegenständen erschlagen. Die Cholera brach unter den Arbeitern aus, konnte jedoch wieder eingedämmt werden.

Innerhalb von acht Jahren entstand ein Kanal von 98,65 Kilometer Länge, 67 Meter Breite und neun Meter Tiefe. 156 Millionen Goldmark verschlang der gigantische Bau, zu dessen Finanzierung Kaiser Wilhelm II. rückwirkend die Schaumweinsteuer einführte.

Noch stärker als sein Vorgänger veränderte der Kanalbau das Gesicht der Landschaft Schleswig-Holsteins. Höfe und Ortschaften mussten verlegt werden. Gemeinden wie Sehestedt bei Rendsburg wurden in zwei Teile geschnitten und landwirtschaftliche Betriebe durchtrennt.

Feierliche Eröffnung



Acht Jahre dauerte der Bau des Kanals, der am 21. Juni 1895 eröffnet wurde.

Die Fertigstellung des Kanals erlebte Kaiser Wilhelm I. nicht mehr. Am 21. Juni 1895 war es stattdessen sein Enkel Kaiser Wilhelm II., der den Kanal einweihte. Dies tat er vermutlich mit Begeisterung, galt doch die Kaiserliche Marine als sein "Lieblingsspielzeug", mittels derer das Deutsche Reich nach Weltgeltung strebte. Die Schlusssteinlegung des Kanals wurde umrahmt von einer bombastischen Feier. Der Festplatz in Kiel-Holtenau war mit Girlanden und Flaggen geschmückt. Die riesige Tribüne für die Festgäste wurde von Soldaten in historischen Uniformen flankiert.

In allen Unterlagen bis 1895 findet sich der Name Nord-Ostsee-Kanal. Doch bei der Kanaltaufe gab Kaiser Wilhelm II. dem Bauwerk, vermutlich spontan und auf eigene Faust, den Namen "Kaiser-Wilhelm-Kanal". Es folgte ein festlicher Umzug zu Wasser mit Staatsjachten, Kriegs- und Passagierschiffen. Das dreitägige Eröffnungsfest kostete die wilhelminischen Steuerzahler 1,7 Millionen Reichsmark. Einer der ersten Stummfilme der Geschichte hat das Spektakel festgehalten.

Stetiger Ausbau

Der regelmäßige Betrieb des Kanals, der international als "Kiel Canal" bekannt ist, wurde am 1. Juli 1895 aufgenommen. Doch durch die technische Fortentwicklung und die Einführung von Großkampfschiffen zeigte sich bald, dass die Wasserstraße zu klein wurde und noch einmal erweitert werden musste. Von 1907 bis 1914 wurde der Kanal das erste Mal ausgebaut. Die Breite nahm auf 102,5 Meter zu, die Tiefe auf elf Meter. Neue Brücken kamen hinzu.

Heute ist der Kanal die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt. Im Zuge der beiden Weltkriege und der zwischenzeitlichen Wirtschaftskrise verfiel der Kanal immer mehr. 1948 gaben die Alliierten die Order, den Kaiser-Wilhelm-Kanal wieder in Nord-Ostsee-Kanal umzutauften. Nach mehreren Sicherungsarbeiten in der Nachkriegszeit begann 1965 eine weitere Ausbauphase - der Abschnitt zwischen Brunsbüttel und Königsförder Weiche bei Sehestedt wurde auf 162 Meter verbreitert. Bis 2001 erfolgten weitere Modernisierungen. Um den Kanal für künftige Frachtschiff-Generationen passierbar zu machen, ist ein weiterer Ausbau notwendig. Demnächst soll der Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel starten.

Wichtige Schifffahrtsstraße und Touristenmagnet

Heute ist der Nord-Ostsee-Kanal die meistbefahrenste künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt. 2011 haben ihn mehr als 33.000 Frachter und Kreuzfahrtschiffe passiert. Auch Touristen und Ausflügler zieht es ans Wasser, mit seinen naturnahen Rad- und Fußgängerwegen, dem umfangreichen Fährbetrieb und den imposanten Brücken ist der Kanal ein beliebtes Ziel.



Der Kanal in Zahlen

Länge: 98,6 Kilometer

Eröffnung: 21.6.1895

Brücken: 10

Wasserbreite: 162 Meter, stellenweise 102,5 Meter

Breite der Sohle: 90 Meter, stellenweise 44 Meter

Wassertiefe: 11 Meter

Schleusen: Die älteren Schleusen haben eine Länge von 125 Metern und sind 22 Meter breit, eine Schleusung dauert 30 Minuten. Die neueren Schleusen sind 310 Meter lang und 42 Meter breit, hier dauert eine Schleusung 45 Minuten.

Passagen pro Jahr: 34.879 (2012)

Fahrzeit für Schiffe: etwa acht Stunden

Höchstgeschwindigkeit: 15 km/h

Beispiel Streckenvorteil: Bremen-Kiel: Um Skagen (Dänemark) herum: 602 Seemeilen, durch den Kanal: 169 Seemeilen.