



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Die Kanalprojecte bis zum Bau des schleswig-holsteinischen
(Eider-)Kanals.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78652](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78652)

Die Kanalprojecte bis zum Bau des schleswig-holsteinischen (Eider-) Kanals.

Einen den Umweg um Skagen abschneidenden für Seeschiffe fahrbaren Kanal hat, soweit unsere Quellen reichen, zum ersten Male König Christian III. von Dänemark (1533—1559) geplant, und zwar von Ripen an der Nordsee quer durch Schleswig unter Benutzung der Thäler der Ripenau und der Königsau, entweder nach Kolding oder nach der sich tief in das Land hinein erstreckenden Haderslebener Föhrde. Der Umstand, daß Christian III. Herr der drei nordischen Reiche Schweden, Norwegen und Dänemark war, läßt darauf schließen, daß nicht Zwecke der Landesvertheidigung, daß die gewählte Linie so weit nördlich liegt, darauf, daß noch nicht Rücksichten auf die internationale Schifffahrt bei diesem Plane maßgebend waren; der König hatte wohl nur die Absicht, durch den Kanal den einheimischen, von der West- nach der Ostküste Schleswig-Holsteins und Jütlands verkehrenden Schiffen den Umweg um Skagen abzukürzen, seine Gefahren aufzuheben. Woran die nie begonnene Ausführung des Planes gescheitert, ist nicht bekannt.

Im Jahre 1571 faßte Herzog Adolf I. von Schleswig-Holstein (1544—1586), der Bruder Christian III., vielleicht durch dessen Plan angeregt, den Plan, unter Benutzung des Stromlaufs der Eider einen Seekanal durch seine Lande herzustellen. Soweit aus seinem Schreiben vom 16. August 1571^{*)}, in dem er sein Vorhaben dem Kaiser Maximilian II. darlegt und diesen bittet, ihm und seinem Bruder Herzog Johann (1544—1580) einen „offenen Schein“ zukommen zu lassen, wodurch er „aus Kaiserlicher Macht und Gewalt die Schifffahrt durch den projectirten Kanal bestätigen und die fahrenden Kaufleute, Schifflente und deren Güter in seinen Kaiserlichen Schutz, Beschirmung und Fürsprach aufnehmen“ wolle, zu entnehmen ist, sollte der Kanal ungefähr denselben Verlauf nehmen, wie der 200 Jahre später in Angriff genommene, 1784 vollendete und durch den jetzigen Nord-Ostsee-Kanal beseitigte schleswig-holsteinische oder Eider-Kanal. Herzog Adolf hatte jedenfalls schon eine ziemlich deutliche Vorstellung von dem Verkehr, den eine solche Wasserstraße auf sich zu ziehen befähigt sei, da er von einem Verkehr zwischen Rußland, Livland, Polen, Preußen, Pommern, Mecklenburg u. s. w. einerseits und Spanien, Frankreich, England, Irland, Schottland, Island, Niederburgundien und Friesland spricht, dem sein Kanal Zeitverlust und Gefahren ersparen solle. Ob dieser Plan je weiter verfolgt und etwas zu seiner Ausführung geschehen ist, darüber fehlen uns alle Nachrichten.

Der dreißigjährige Krieg, der in deutschen Landen so unsägliches Elend geschaffen und ihre Cultur um Jahrhunderte zurückgeworfen hat, gab dennoch hier dem her-

^{*)} Das Schreiben ist in Anlage A vollständig abgedruckt und zwar nach einer in der Kieler Universitätsbibliothek befindlichen Abschrift. Das Original habe ich leider nicht ermitteln können; im Kaiserlichen Haus-, Hof- und Staats-Archiv in Wien, wo man es naturgemäß zunächst suchen muß, befindet es sich nicht. Auch etwa darauf bezügliche Schriftstücke, Concepte oder dergl. sind dort nicht zu ermitteln gewesen.

vorragenden Culturwerke, von dem wir reden, einen neuen Förderer und zwar in der Person eines Mannes, den die Welt zumeist nur als furchtbaren Kriegshelden kennt, in Wallenstein, Herzog von Friedland. Im Mai 1628 mit der Bildung einer deutschen Kriegsflotte zur Bekämpfung der evangelischen, nordischen Reiche, welche auf der Seite der Gegner des Kaisers standen, beschäftigt, und von diesem zum „General der ganzen Kaiserlichen Schiffsarmada zu Meer wie auch des Oceanischen und Baltischen Meeres General“ ernannt, faßte er den Plan, durch eine Durchstechung der jütischen Halbinsel seiner in den Häfen seines Herzogthums Mecklenburg und anderen Ostseehäfen gebauten und gesammelten Flotte einen vor Dänen und Schweden sicheren Weg in die Nordsee zu bahnen. Wohl ist anzunehmen, daß Wallenstein die Ausführung dieses Plans, nachdem er ihn gefaßt, mit der ihm eigenthümlichen Energie in Angriff genommen habe, doch seine anderweiten kriegerischen Unternehmungen, namentlich die erfolglose Belagerung Stralsunds mögen hindernd in den Weg getreten sein, bis endlich seine Absetzung im September 1630 diesem Unternehmen seinen Urheber und Förderer raubte.

Doch auch in den Landesherren Schleswig-Holsteins war das Interesse für den Kanalbau nicht erloschen. Herzog Friedrich III. von Holstein-Gottorp (1616—1659) nahm den Plan Herzog Adolfs wieder auf; er begnügte sich aber nicht damit, den Handel Rußlands nach Westen durch den Kanal zu lenken, sondern von Persien und Indien her sollten die Erzeugnisse des Morgenlandes nach den Häfen der Ostsee über Land gefördert und von da durch den Nord-Ostsee-Kanal dem Westen Europas zugeführt werden. So abenteuerlich dieser Plan erscheint und so merkwürdig er dadurch ist, daß er einerseits die Beförderung von Waaren über See durch den Kanalbau befördert, andererseits aber wieder mit dem Landtransport durch weite öde Strecken rechnet: Thatsache ist, daß er durch weitgehende Maßregeln, wie Entsendung einer Gesandtschaft nach Moskau und Ispahan^{*)} und durch Erbauung eines großen Lagerhauses auf dem Marktplatze zu Kiel, das durch den Kanalbau ein mächtiges Handelshemporium werden sollte, in die Wege geleitet wurde. Doch dabei blieb es, die Gesandtschaft nach Persien hatte keinen greifbaren Erfolg und die Kriegswirren, in die nicht lange darauf (1643) durch den Einfall Torstensons mit seinen Schweden auch Holstein wieder gestürzt wurde, mögen mit dazu beigetragen haben, die Ausführung des Projects zu verhindern, von dem als stummer Zeuge noch heut das zu Wohnhäusern um- bzw. ausgebaute Lagerhaus am Kieler Marktplatz, im Munde des Volks die „persianischen Häuser“ oder „persischen Buden“ genannt, vorhanden ist.

Ungefähr zur selben Zeit, wie Friedrich III. von Holstein-Gottorp im Süden der Halbinsel, plante König Christian IV. von Dänemark, Herzog von Holstein-Glücksstadt (1588—1648), in ihrem Norden einen Seekanal zu

^{*)} An der Gesandtschaft nahm als Arzt der bekannte Liederdichter Paul Fleming (geb. 1609, gest. 1640) Theil, der sein schönes, wohl in allen Gesangbüchern abgedrucktes Lied „In allen meinen Thaten“ beim Antritt der Reise nach Persien gedichtet hat.

bauen und zwar nach dem Projekt eines Holländers, Cornelius Claussen Pitael aus Medemblick. Der Kanal sollte für Schiffe von einem Tiefgang von elf Fuß befahrbar sein und von Apenrade im Osten ausgehend in der Hauptsache den dort vorhandenen natürlichen Thalbildungen folgend zu dem Wattenmeer bei Ballum führen, von wo durch das Römer und Lister Tief — nördlich von Sylt — die offene Nordsee erreicht werden sollte. Aber auch dieser Plan ist nie zur Ausführung gekommen. —

Außer dem Namen Wallensteins ist noch ein zweiter hervorragender Name des 17. Jahrhunderts mit dem Nord-Ostsee-Kanal verknüpft, der Oliver Cromwells. In den fünfziger Jahren knüpfte der Protector von England mit 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 aus — das Cromwell für England käuflich zu erwerben gedachte — in den Schweriner See, von da mit Benutzung des Stromlaufs der Elde in die Elbe führen sollte. Erhebliche Terrainschwierigkeiten, vor Allem aber der bald (1658) erfolgende Tod Cromwells, haben auch dieses Project ein Project bleiben lassen. —

Das bald darauf von Lübeck in Gemeinschaft mit der Holländischen Republik gefaßte Vorhaben, auf gemeinsame Kosten den oben erwähnten Stecknitz-Kanal so zu verbreitern und zu vertiefen, daß er für Seeschiffe benutzbar wäre, scheiterte daran, daß der Herzog von Lauenburg, dessen Zustimmung zu dem Unternehmen unentbehrlich war, weil der Kanal durch sein Gebiet führte, sich durch Drohungen und Versprechungen seitens Dänemarks, das im Hinblick auf die durch Ausführung des Planes sicher zu erwartende Verminderung des Sundzolls ihm sehr entgegen war, bewegen ließ, den Vorschlägen Hollands und Lübecks gegenüber sich ablehnend zu verhalten. —

Ein volles Jahrhundert hindurch hat dann das Kanalproject vollständig geruht, wenigstens wird von erneuten Anregungen dazu nichts gemeldet. Erst 1761 trat v. Justi wieder mit neuen Vorschlägen dazu hervor, und zwar stellte er zwei Linien zur Auswahl: von Hoyer über Tondern nach der Flensburger Fördrde und von Husum über Schleswig nach dem Eckernförder Meerbusen, jedoch für den Augenblick ohne Erfolg. Es scheint aber diese Anregung der Anlaß dazu gewesen zu sein, daß man dem Project eines Kanals überhaupt wieder Aufmerksamkeit zuwendete und jenes bald darauf in der schon von den Herzögen Adolf I. und Friedrich III. geplanten Weise zur Ausführung kam.

Bau des schleswig-holsteinischen (Eider-) Kanals.

Als diejenigen Leute, denen das Hauptverdienst dabei, daß jenes zweihundert Jahre alte Project nun endlich in Angriff genommen und in verhältnißmäßig kurzer Zeit ausgeführt wurde, werden die Schatzmeister Heinrich Carl Graf v. Schimmelmann, Besitzer von Ahrensburg und Wandsbeck und Andreas Peter v. Bernstorff, leitender Minister in Kopenhagen von 1772—1780 und von 1784 bis zu seinem Tode 1797, der in der Geschichte der damals unter der

dänischen Krone vereinigten Länder mit Auszeichnung genannt wird, erwähnt^{*)}). Welche Umstände dabei ihnen zu Statte kamen — denn selbst die bedeutendste und machtvollste Persönlichkeit vermag nichts, wenn ihr nicht günstige Verhältnisse zu Hülfe kommen — ist aus den zu Gebote stehenden Quellen nicht zu ersehen. Wenn wir der unterm 5. April 1784 veröffentlichten Schrift von Georg Bruyn, „Etatsrath, Kammerei-Intendant und Bürgermeister“ (von Schleswig): „Aufforderung an meine Mitbürger zur Theilnehmung am Kanal-Handel“, die eine begeisterte Lobpreisung des Kanals ist und an seine nahe bevorstehende Vollendung die überschwänglichsten Hoffnungen knüpft, glauben dürfen, waren es in der Hauptsache diejenigen Vortheile, die man für die dänische Gesamtmonarchie erwartete: verbesserter Absatz ihrer Producte, Förderung von Industrie, Handel und Schifffahrt u. s. w., wie denn — worauf Bruyn besonders aufmerksam macht — die Absicht war, daß allein die dänische Flagge auf dem Kanal gesehen werden und keine fremde den Bewohnern der dänischen Monarchie die Vortheile dieser Schifffahrt rauben sollte.

In welcher Absicht nun auch jener Kanal gebaut worden sein mag: dadurch, daß er für seine Zeit in der That ein großartiges Werk genannt und reichlich hundert Jahre lang der Küstenschifffahrt der deutschen Küsten un-leugbare Dienste geleistet, mag es sich wohl rechtfertigen, auf seine Entstehung und Geschichte hier etwas näher einzugehen.

Nachdem schon zu Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts unter der Leitung des damaligen Kronprinzen Friedrich — später König Friedrich VI. — und des Bruders des regierenden Königs Christian VII., Friedrich, eine „Kanal-Commission“ mit dem Sitze in Kopenhagen berufen worden war, wohl hauptsächlich zur Entscheidung der Frage: Ob ein Kanal gebaut werden solle, wurde durch Canzlei-Rescript vom 11. Mai 1774 eine „Kanal-Ausführungscommission“ mit dem Sitze in Kiel berufen, der unter dem Vorsitze des damaligen Statthalters der Herzogthümer, Landgraf Karl von Hessen, der General-Landmesser-Director Generalmajor von Wegner, die Ingenieur-Kapitäne von Peymann und Detmer, der Landrath von Schilden-Haseldorf (später durch Conferenzrath von Stemann ersetzt), der Canzlei-Assessor Janfsen als Secretär und Cassirer und endlich der Schatzmeister von Schimmelmann als sozusagen „außerordentliches“ Mitglied angehörten. Als Grundlage ihrer Arbeiten wurde ihr ein von der Kanal-Commission aufgestellter Plan mitgetheilt, der eine Linie von Glückstadt an der Elbe zur Stör, dieser aufwärts folgend bis zum Einbek, seinen Lauf entlang zum Einbeker- und Bordscholmer See, von da zur Eider bis zum Schulensee und von diesem in die Kieler Fördrde empfahl. Daneben sind natürlich auch manche andere Projecte in Betracht gezogen worden, doch war zu Anfang des Jahres 1777 die auszuführende Linie fest-

^{*)} In diesem Abschnitte bin ich hauptsächlich den Angaben der im Jahre 1884 als „Festgabe der Stadt Rendsburg zur Feier des hundertjährigen Bestehens des schleswig-holsteinischen Kanals“ ohne Nennung des Verfassers erschienenen Schrift gefolgt.