



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Loewe, Carl

Berlin, 1895

Bau des schleswig-holsteinischen (Eider-)Kanals.

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

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 Förde 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 unleugbare 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 Conferenzzath 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 Förde 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.

gestellt. Diese*) folgte von Holtenau aus dem Laufe des dort in die Kieler Förde sich ergießenden und die Grenze zwischen den Herzogthümern Schleswig und Holstein bildenden Wasserlaufs der Levensau, dessen starkes Gefälle durch drei in geringer Entfernung von einander liegende Schiffahrtsschleusen bei Holtenau, Knoop und Rathmannsdorf überwunden wurde. Durch die letztgenannte Schleuse erreichte der Kanal die 7 m über Mittelwasser der Ostsee liegende Scheitelstrecke, die, nachdem durch einen ziemlich bedeutenden Durchstich die Wasserscheide zwischen Nord- und Ostsee bei Landwehr durchbrochen war, am nördlichen Ausgange des Flemhuder Sees das Bett der diesen See durchströmenden Eider erreichte. Von hier folgte der Kanal im allgemeinen dem Laufe dieses Flusses, nur seine stärksten Krümmungen bei Königsförde und Sehestedt abschneidend, um mittelst zweier Schleusen bei Königsförde und Cluvenstiek auf den Wasserspiegel der sogenannten Obereiderseen hinabzusteigen, durch die hindurch man im Kromwerk der Festung Rendsburg die letzte Schleuse erreichte, die, den für die Rendsburger Mühlenetablissemens seit Alters her bestehenden Stau für die Schiffahrt überwindend, in die sogenannte Untereider, d. h. den Lauf der Eider von Rendsburg bis zu ihrer Mündung in die Nordsee bei Tönning führte. Hier hörte der „Kanal“ auf, die Schiffe benutzten zur Fahrt in die Nordsee den weiteren natürlichen Lauf des in dem flachen Gelände zu einer recht ansehnlichen Wasserstrasse sich erweiternden Flusses, dessen Untiefen aufzuräumen ein Königlicher Erlaß vom 6. Mai 1776 anordnete.

Vom 7. April 1777 datiren zwei Königliche Erlasse, deren einer dem Amtmann der Aemter Kiel und Kronshagen, wie den Besitzern derjenigen Güter, von denen Areal für den Kanalbau hergegeben werden mußte, anbefahl, jenes „gegen billige Bezahlung unweigerlich abzutreten“ — insbesondere wurde der Besitzer des adeligen Gutes Knoop verpflichtet, eine zu diesem Gute gehörende Wassermühle nebst dem damit verbundenen Wirthshause niederzulegen — während der zweite Erlaß eine „Kanal-taxations-Commission“ zur Regulirung der von Anliegern und sonstigen Interessenten erhobenen Entschädigungsansprüche niedersetzte, die am 22. dess. Mts. zum ersten Male in Kiel zusammentrat und im Ganzen bis Ende 1786 für Landesabtretungen, Betriebsstörungen u. s. w. 171 346 Rthr. 26½ Schilling (rund 385 530 Mark), mit den geringen nachher noch gezahlten Summen also im ganzen rund 400 000 Mark Entschädigungen gezahlt hat.

Ungefähr gleichzeitig mit Emanation dieser beiden Erlasse nahm der Bau unter der Oberleitung der bereits oben genannten Officiere, des Generalmajors von Wegner und der Ingenieur-Capitaine von Peymann und Detmer, seinen Anfang; die oben erwähnte „Kanalausführungs-Commission“ fungirte dabei, auch noch lange Jahre später, als „Kanalaufsichtscommission“. Die Erdarbeiten wurden nach „Potten“, einem Raummaß von 16 Fuß Länge und Breite und 4 Fuß Tiefe, durch öffentliche Ausbietung ver-

dungen und den Uebernehmern von den die Ober-Aufsicht führenden Ingenieuren abgestochen. Das Ebren der Wälle und Ufer, die Faschinen-, Maurer- und Zimmerarbeiten wurden im Tagelohn ausgeführt. Außerdem waren der Bauverwaltung gegen 300 Soldaten mit den erforderlichen Officieren überwiesen, um als sogen. Kronarbeiter beim Abstecken und Planiren des Terrains, bei Bewachung der Geräthe, zur Aufrechterhaltung der Ordnung u. s. w. verwandt zu werden.

Trotzdem der Kanal nur in Dimensionen, die nach heutigen Begriffen bescheiden zu nennen — Breite im Wasserspiegel 28,7 m, in der Sohle 18 m, Tiefe 3 m, nutzbare Länge der Schleusen 35 m, Breite 7,8 m — angelegt wurde — die Länge des Kanals selbst betrug von der Holtenauer Mündung bis zur Rendsburger Schleuse nur 43 km — und tiefe Durchstiche durch die Schleusen wie durch möglichste Benutzung vorhandener Wasserläufe vermieden wurden, nahmen die Arbeiten doch ziemlich lange Zeit in Anspruch. Schuld trugen daran neben den gegen heut sehr unvollkommenen Geräthen mancherlei Schwierigkeiten des zu bearbeitenden Bodens, wie das häufige Vorkommen von Granitfindlingen, Moor, sowie starker Wasserandrang in den Baugruben u. s. w., ferner auch ungünstige Witterung und Krankheiten unter den Arbeitern, von denen zeitweilig 13—1400, mehr als die Hälfte des Gesamtpersonals, am sogen. „Faulfieber“ erkrankt waren. Endlich traf es sich — genau wie jetzt — daß der letzte Winter der Bauzeit ein ausnahmsweise langandauernder, strenger war.

Endlich am 1. October 1784 konnte die Commission nach Kopenhagen berichten, daß die Eröffnung des Kanals nun stattfinden könne, wenn auch vorläufig nur auf der eigentlichen Kanalstrecke für Schiffe von 9 Fuß, auf der Untereider für solche von 7 Fuß Tiefgang. Hierauf wurde angeordnet, daß das in Eckernförde neu erbaute, der „Kanal-Handelscompagnie“ (s. u.) gehörige Schiff „Rendsburg“, sowie eines der zwischen Kiel und Kopenhagen fahrenden Packetböte die Fahrt von Kiel nach Rendsburg versuchen sollten.

„Beide Schiffe,“ so berichtet die oben erwähnte Festschrift, „waren am 17. October an der östlichen Kanal-mündung angelangt, die Kanalausführungscommission und die mit der Beaufsichtigung der Arbeiten beauftragt gewesenen Officiere begaben sich an diesem Tage nach Holtenau. Das Kanalschiff „Rendsburg“ war 96 Fuß lang und 26 Fuß breit, das Packetboot 76 Fuß lang und 22 Fuß breit, jedes Schiff 9 Fuß 3¼ Zoll holsteinisches Maß tief beladen.“

„Am 18. October Morgens 6 Uhr wurde die Fahrt angetreten. Die Schiffe wurden von je 4 Pferden gezogen, „Rendsburg“, auf welchem sich die Commission befand, ging voran.“

„Des Gegenwindes wegen, sowie mit Rücksicht auf die hohe Takelage und seine große Länge konnte jedoch das Kanalschiff nur langsam fortbewegt werden, wozu noch allerlei kleine Mängel in der Beförderung kamen. So geschah es denn, daß die Festgesellschaft in Kluvenstiek übernachten mußte. Am nächsten Morgen um 6½ Uhr

*) Der Lauf dieses Kanals wie seine Gefällverhältnisse sind aus der dieser Schrift beigefügten Karte des Nord-Ostsee-Kanals ersichtlich.

wurde die Reise fortgesetzt und erst um 1½ Uhr Nachmittags legte man bei der Rendsburger Schleuse an.“

„Diese Probefahrt bezeugte, daß die Einrichtung des Kanals an sich keine Hindernisse bot, die Verzögerung der Fahrt vielmehr lediglich auf die Unerfahrenheit der Mannschaft und die schon erwähnten Umstände zurückzuführen war. Zwischen Holtenau und Knoop begegnete den beiden Schiffen ein von Hamburg nach Stettin bestimmter „Häringsjäger“. Derselbe war auf der Eider von Tönning bis Rendsburg, auch von Rendsburg durch den Kanal beständig gesegelt, nur an einigen Stellen von der Mannschaft gezogen. Außerdem passirten an beiden Tagen noch viele kleinere einheimische Fahrzeuge, welche namentlich Holz von der östlichen Mündung nach Rendsburg gebracht hatten. Da in Rendsburg nach der Ankunft des Kanalschiffes und des Packetbootes westlicher Sturm eintrat und die Untereider, wie gesagt, noch nicht die hinreichende Tiefe besaß, so mußte wieder durch den Kanal zurückgekehrt werden.“

Soweit unser ungenannter Gewährsmann über die Eröffnungsfahrt, von der man nicht eben sagen kann, daß sie besonders glänzend verlaufen. Immerhin war die Passirbarkeit des Kanals für Schiffe, die nach den Verhältnissen der damaligen Zeit ziemlich große zu nennen waren, zumal wenn man sich erinnert, daß der Kanal hauptsächlich der internen Schifffahrt des Königreichs dienen sollte, nachgewiesen. Den letztgenannten Zweck betonte auch die Inschrift, die zwei an der östlichen Mündung des Kanals aufgestellte, mit der Königskrone gekrönte Obeliken erhielten: „Patriae et Populo“. Der südliche dieser beiden Obeliken, der, nach einem der Bruynschen Schrift beigegebenen Stich zu urtheilen, nicht auf dem Festlande, sondern in einiger Entfernung davon auf einer Pfahlrostgründung aufgebaut war, und wohl so die Grenze der Einsegelungslinie nach Süden hin bezeichnen sollte, wurde bald umgesegelt und auch ein an seiner Stelle aufgestellter hölzerner Obelisk fiel bald der Vernichtung anheim. Seitdem erfüllte eine an jener Stelle ausgelegte Boje den Zweck des Obelisks, dessen aus Eichenholz geschnitzte Krone bei der Ausbaggerung der Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal vor einigen Jahren wieder ans Licht gebracht wurde und in dem „Baumuseum“ zu Holtenau mit anderen bei der Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals gefundenen aufbewahrenswerthen Gegenständen einstweilen aufbewahrt wird. Der nördliche Obelisk hat bis vor etwa einem Jahre, wo er abgebrochen wurde, weil die Stelle, auf der er stand, weggebaggert werden mußte, dort gestanden; er wird an anderer Stelle, nördlich der neuen Kanaleinfahrt, in pietätvoller Erinnerung an die großen Leistungen der Vorfahren wieder aufgebaut werden.

In dem obenerwähnten Baumuseum hat jetzt auch eine in die nach der Untereider gekehrte Stirnmauer der Rendsburger Schleuse eingemauert gewesene gulseiserne Platte Aufnahme gefunden, welche die allerdings für die Verhältnisse des Unternehmens etwas pomphafte Inschrift trägt:

Christiani VII Jussu et Sumptibus Oceanus
Mari Baltico Commissus MDCCLXXXII. — Regno
et Patriae meae Sacrum. —

Eine gleiche Inschrifttafel, in der es nur statt „Oceanus Mari Baltico“ hieß: „Mare Balticum Oceano“, trug die Holtenauer Schleuse an ihrer der Föhrde zugekehrten Seite. Diese Tafel ist nicht mehr vorhanden; jene Schleuse erwies sich bald, trotzdem sie sehr sorgfältig auf einem Pfahlrost von 2200 Buchenstämmen — die der Bauverwaltung des Nord-Ostsee-Kanals noch kürzlich durch ihre nothwendige Entfernung viel Mühe und Arbeit bereitet — fundirt war, als undicht und mußte durch eine neue, nach König Friedrich VI., unter dessen Regierung sie begonnen und 1825 vollendet wurde, „Friedrichschleuse“ benannte, ersetzt werden. Bei dieser Gelegenheit ist wohl die Tafel fortgekommen. Die ältere Schleuse hat dann in den Jahren 1893 und 1894, provisorisch wiederhergestellt und bedeutend erweitert, noch einmal dem Schiffsverkehr, erst neben der Friedrichschleuse, dann nach deren Abbruch statt ihrer, gedient.

Daß auch die Rendsburger Schleuse in der Folge größerer Reparaturen bedurft hat, geht aus der Inschrift einer an ihrer südlichen Seite angebracht gewesenen, jetzt ebenfalls in Holtenau aufbewahrten Tafel: „Christiani VIII jussu et sumptibus emissarium hoc reffectum MDCCCLXXXV“ hervor.

Daß die mit einem Kostenaufwande von etwas über 9 Millionen Mark — nach unserem Gelde — hergestellte Wasserstraße, wie schon erwähnt, zunächst dem Vaterlande und dem Volke dienen sollte, wurde schon vor seiner Vollendung im Mai 1782 durch eine Königliche Verordnung klar gestellt, worin einer zur Nutzbarmachung der Kanalfahrt unter dem Namen „Königliche dänische, norwegische, schwedische und holsteinische und Kanalcompagnie“ mit einem Actiencapital von 1 500 000 Rthlr. dänisch (3 375 000 Mark) zu begründenden Gesellschaft viele Vorrechte in Aussicht gestellt wurden und ferner gesagt wurde, daß diejenigen Vorzüge, welche die Fahrt durch den Kanal darbieten werde, den eigenen Unterthanen geschenkt und ihnen „allein“ vorbehalten (!) bleiben sollten. Die Regierung ihrerseits wollte nicht nur geräumige Packhäuser, worin die obengenannte Compagnie für eigene Rechnung Landesproducte und andere an der Ost- und Nordsee zu bekommende Waaren bis zur weiteren Versendung auflegen könne, am Kanale aufführen lassen, sondern auch Prämien für neuerbaute Kanalschiffe gewähren. Jedoch sah man wohl bald das Unthunliche dieses Verfahrens ein: die Kanal-Compagnie wurde noch im Jahre 1784, sehr bald nach Eröffnung des Kanals, aufgehoben, die Ausschließung der Fremden von der Kanalbenutzung unterm 4. Mai 1785 zurückgenommen.

Immerhin blieb das Verhalten der Kopenhagener Regierung dem Kanalverkehr gegenüber durch ihr großes Interesse daran regulirt, daß der Kanal der Sundpassage keine ernsthafte Concurrenz machen und dadurch die Einnahme aus dem Sundzoll verringern dürfte. Von diesem Standpunkte aus wurden nicht nur die Kanalabgaben von vornherein höher festgesetzt, als der Sundzoll, sondern es traten von 1805 an noch weitere unter verschiedenen Namen zur Erhebung gelangende „Kanalpassagegelder“ hinzu. Eine Verordnung vom 19. Juni 1840, angeblich „zur

größeren Belebung der Fahrt“ erlassen, setzte nicht nur höhere Transitzölle fest, sondern schrieb auch die Schiffer im hohen Grade belästigende Ladungspapiere vor.

Reclamationen dagegen Seitens der interessirten Kreise, die in den Ständeversammlungen der Herzogthümer lebhafteste Unterstützung fanden, blieben selbstverständlich nicht aus und führten endlich zu der die ärgsten Beschwerden berücksichtigenden Königlichen Verordnung vom 24. Januar 1844 betreffend die Fahrt auf dem Schleswig-Holsteinischen Kanal und der Eider, die in wesentlichen Punkten bis zum Bau des Nord-Ostsee-Kanals zu Recht bestehen blieb.

Aus der späteren Geschichte dieses Kanals sei hier noch kurz erwähnt, daß die in Folge der sogenannten „Erhebung“ der Herzogthümer im Jahre 1848 eingesetzte provisorische Regierung die immer noch recht erheblichen Kanalzölle alsbald um rund 25 v. H. ermäßigte, bei der Rückkehr der dänischen Regierung aber diese Maßregel wieder aufgehoben wurde. Im April 1853 wurde verfügt, daß der historische Name „Schleswig-Holsteinischer Kanal“ durch den Namen „Eider-Kanal“ zu ersetzen sei, doch trat jene Bezeichnung seit 1864 wieder in ihr altes Recht.

Die bedeutendsten Maßnahmen zu Gunsten des Kanalverkehrs erfolgten, nachdem die Herzogthümer mit der preussischen Monarchie vereinigt waren: durch § 7 der Allerhöchsten Verordnung betreffend die Einführung des Vereinszolltarifs in den Herzogthümern Schleswig und Holstein vom 18. April 1867 (Ges.-Samml. S. 499) wurden die den Kanalverkehr sehr vertheuernden Durchgangsabgaben aufgehoben, und durch Allerhöchsten Erlaß vom 2. Juni 1869 betreffend die Abgabe für das Befahren des Schleswig-Holsteinischen Kanals und der Eider zwischen Holtenau bei Rendsburg (Ges.-Samml. S. 786) wurden die bisher auf Grund der oben erwähnten Verordnung vom 24. Januar 1844 erhobenen Schiffsabgaben: das Kanal-lastengeld, das Kanalfeuergeld, das Eider-Tonnen- und Baakengeld und die Gebühr für die Öffnung der Schleusenthüren und für das Aufziehen der Zugbrücken am Kanal aufgehoben und durch eine einheitliche, sehr mäßige Abgabe in Form eines für die Benutzung jeder der sechs Schleusen zu entrichtenden Schleusengeldes ersetzt. Dieser Tarif ist mit einer geringen, finanziell bedeutungslosen, nur durch die Einführung der Maß- und Gewichtsordnung vom 17. August 1868 und des Reichs-Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 nothwendig gewordenen Modification, die die Allerhöchste Verordnung vom 31. December 1874 (Ges.-Samml. für 1875 S. 91) brachte, bis zum Aufhören des schleswig-holsteinischen Kanals als solchen (1893) bestehen geblieben.

Neue Projecte für einen verbesserten Kanal bis 1864.

Ein so großes Werk der Schleswig-Holstein-Kanal für die allgemeinen Verhältnisse, wie für die Wasserbautechnik und die ihr zu Gebote stehenden Hilfsmittel zur Zeit seiner Erbauung war, und so große Vortheile er nicht nur der Schifffahrt, sondern auch den an seinen Ufern und in seiner Nähe gelegenen Ortschaften gebracht hat, so dauerte es doch nicht lange, bis man auch auf seine Fehler und

Mängel aufmerksam wurde. Namentlich seit der Einführung der Dampfschifffahrt und durch ihre schnelle Verbreitung, und seitdem das Streben nach immer größeren Schiffsfäßen auch für den Handel allgemeiner wurde, erkannte man bald, daß die Dimensionen des Kanals, wie die vielen ziemlich scharfen Krümmungen seines Laufs, endlich der stark gewundene, fast das dreifache der Luftlinie von Rendsburg nach Tönning betragende Lauf der Unter-eider u. s. w., einer Ausnutzung seiner Vortheile für die größere Schifffahrt hinderlich waren. Nicht unerwähnt dürfen wir zunächst lassen, daß zu Anfang unseres Jahrhunderts, zur Zeit, da sein Reich sich bis an die Ostsee erstreckte, Napoleon I. französischen Ingenieuren den Auftrag ertheilt hat, eine Kanalverbindung zwischen Ostsee und Elbe aufzusuchen, allerdings wohl hauptsächlich, um einen Nord-Ostsee-Kanal zu haben, der ganz im Gebiete des „Empire Français“ läge. Die Ingenieure erklärten sich — da sie einen Kanal von Verbindung der Alster mit der Trave für unthunlich hielten — für eine Verbesserung des Stecknitz-Kanals und machten die technischen Vorarbeiten dazu. Diese waren schon beendet, als der Sturz Napoleons die Ausführung des Unternehmens verhinderte. Von weiteren Concurrenzprojecten und Entwürfen zur Erweiterung und Verbesserung des Eiderkanals sei dann hier ein von A. C. Gudme, „geogr. u. öconom. Landinspector“, in einer zu Schleswig 1820 erschienenen Brochüre (Bemerkungen über die projectirte Verbindung der Ostsee und der Niederelbe mittelst eines Barkenkanals) empfohlenes Project eines Kanals von Kiel nach der Störmündung genannt, ferner das Project einer Kanalverbindung zwischen Elbe und Ostsee vermittelt der Alster und Trave, das in einer von der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe gekrönten, von dem Dr. med. F. A. Lorentzen und dem Königl. dänischen Artillerie-Capitän H. Justi verfaßten, Hamburg 1820 bei Perthes & Besser erschienenen Preisschrift empfohlen wird.

Doch die politischen Verhältnisse, zumal die geringe Gunst, welche die dänische Regierung wie dem Eiderkanal wegen der befürchteten Schmälerung des Sundzolls ihnen zuwandte, ließen auch diese Pläne scheitern, bis dann endlich die Ereignisse des in vielen Beziehungen so bedeutungsreichen Jahres 1848 auch die Kanalidee auf's Neue belebte.

Es war der nach der sogen. „Erhebung“ der Herzogthümer Schleswig-Holstein im März 1848 gebildete „Ausschuß zur Begründung einer deutschen Flotte“, der neben seiner Hauptaufgabe, für den Bau von Schiffen und namentlich Kanonenbooten zu sorgen, in der richtigen Erkenntniß, daß eine deutsche Flotte, um die an der Ost- und Nordsee sich weit hin erstreckenden Küsten wirksam zu schützen und die Möglichkeit zu haben, in nothwendigen Fällen mit gesammelter Kraft aufzutreten, vor Allem einer Wegräumung desjenigen Hindernisses bedurfte, das ihrer freien Bewegung in beiden Meeren und ihrer event. Vereinigung entgegenstand, mit anderen Worten, eine für die Kriegsschiffe ausreichende, Nord- und Ostsee verbindende, innerhalb der deutschen Machtsphäre liegende, von der Gunst oder Ungunst fremder Staaten unabhängige Wasser-